

Stockholm 2012-11-06

Länsstyrelsen i Stockholms län  
Analysenheten, Robert Örtegren  
Box 220 67  
104 22 Stockholm

## Yttrande från Naturskyddsföreningen i Stockholms län angående Regional inriktning för transportinfrastrukturen i Stockholms län

### Allmänt

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) anser att inriktningsförslaget försöker ange riktningen utan att komma med några direkt konkreta förslag. Ett stort antal aktiviteter och strategier redovisas utan att egentligen vara specifika. Förslaget pekar även tyvärr i stora delar åt fel håll och andas i vissa fall uppgivenhet vad gäller att uppnå trafik- och miljömål. Detta trots att förslaget starkt betonar vikten av att utveckla exempelvis kollektivtrafiken och att använda styrmedel som trängselskatt för att komma tillrätta med problemen. Till stor del beror detta på att grunden för inriktningen är Stockholmsöverenskommelsen och nu gällande länsplan och regional utvecklingsplan för Stockholms län, RUFS 2010 vilket innebär en ordentlig låsning. Föreningen har under arbetets gång med inriktningsförslaget deltagit i workshops och då inkommit med förslag som enligt vår uppfattning tyvärr inte beaktats i förslaget och mycket av det som tas upp i förslaget har föreningen redan yttrat sig över och därför bifogas våra yttranden för gällande länsplan 2010-2021 (bilaga 1) och RUFS 2010 (bilaga 2).

### Vägtrafiken

I RUFS 2010 som landstinget antog våren 2010, är ett av målen att mellan 2005 och 2030 minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken i länet med 30 procent. I RUFS 2010 liksom i inriktningsförslaget konstateras att det förutsätter att vägtrafiken ökar betydligt långsammare än gällande trafikprognoser. Vidare så konstaterade Trafikverket i den s k Kapacitetsutredningen från våren 2012 att personbilstrafiken nationellt fram till 2030 måste minska med 20 procent för att fastställda klimatmål ska nås. I storstadsområdena krävs en minskning med 25 procent. Även i inriktningsförslaget visas tydligt att med stora vägutbyggnader kommer Stockholms bilköer 2030 att vara mycket värre än idag – om inte trafiktillväxten bryts. Till detta ska läggas att enligt statistik från SCB så stiger försäljningen av bensin och diesel stadigt i Stockholms län. Omräknat till koldioxidutsläpp blir det en ökning 2005-2010 med 3-4 procent. Slutsatsen bör med detta i ryggen vara att med konkreta åtgärder minska vägtrafiken och bygga ut kollektivtrafiken. Föreningens förhoppning är att regionen i och med den kommande lagen om trängselskatter ska få rejäl kontroll över dessa, inte minst vad intäkterna ska användas till. Hur intäkterna skulle kunna användas för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem skulle tydligt kunna redovisas i inriktningsförslaget. Föreningen gjorde 2010 en rapport om stockholmstrafiken i framtiden och ett effektivt system för trängselskatter. Denna rapport bifogas (bilaga 3).



# Naturskyddsföreningen

## Stockholms län

### Cykel

I förslaget presenteras inga åtgärder för att utveckla de regionala cykelstråken. Detta är särdeles olyckligt då cyklingen är på stark framförsch, framförallt som arbetspendling. Det skulle i inriktningsförslaget även kunna tryckas hårdare på sambandet mellan cykling och kollektivtrafik. Föreningen efterlyser därför kraftfulla analyser och konkreta förslag till hur ett effektivt samband mellan cykling och kollektivtrafik ska förverkligas. Till sist bör i förslaget ingå att låncykelsystemet, för att få bättre genomslagskraft, organiseras på länsnivå.

Mårten Wallberg  
Ordförande  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

### Bilagor:

1. Naturskyddsföreningens i Stockholms län yttrande över förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 (091008)
2. Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Stockholms län på Förslag till regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUF 2010 (091029)
3. Rapport om Stockholmstrafiken (100330)