

Stockholm 2009-10-08

Till  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Box 220 67  
104 22 Stockholm

## **Naturskyddsföreningens i Stockholms län (föreningen) yttrande över förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021**

### **Kollektivtrafik och klimat**

I länsplanen presenteras inga preciserade mål för kollektivtrafiken vilket är anmärkningsvärt och de satsningar på kollektivtrafiken som finns i planen ligger tyvärr ofta långt fram i tiden. Detta tillsammans med risken för fördröjningar av andra projekt gör att det finns risk för att satsningarna kommer att omöjliggöras. Särskilt riskfyllt är det att Förbifart Stockholm rasar iväg kostnadsmässigt vilket bl.a. kan innebära att utbyggnader av dubbelspår till Nynäshamn inte blir av och att Lidingöbanan måste läggas ner. Planerade satsningar sker vidare i huvudsak på förbättrade bytespunkter samt utbyggnad av bussterminalerna i Gullmarsplan och Bromma.

För att nå vissa av de nationella miljömålen samt att klara de klimatmål som satts upp är det viktigt att styra över resandet från bil till kollektivtrafik. Tyvärr så är detta något som enligt länsplanen kommer att gå åt andra hållet, dvs kollektivtrafiken kommer att förlora resenärer till bilen. En anledning till detta får sägas vara att planen i princip bara är en utveckling av den s.k. Stockholmsöverenskommelsen (med undantaget att länsplanen innehåller färre kollektivtrafiksatsningar) i vilken man förutser att kollektivtrafikandelen ska minska. Förslaget till länsplan understödjer tyvärr denna utveckling. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen beräknas Stockholmsöverenskommelsen bidra till att bilköerna år 2030 kommer bli 5-8 gånger värre än idag. Detta beror till stor del på att biltrafikens andel i högrafik beräknas öka från 39 till 50 procent samtidigt som kollektivtrafikens andel av resandet i länet minskar från 42 till 37 procent. Miljömålet för Stockholmsöverenskommelsen om att minska koldioxidutsläppen från trafiken med 30 % till 2030 riskerar enligt beräkningarna att helt komma på skam. Miljökonsekvensbeskrivningen talar istället om en ökning av koldioxidutsläppen från regionens vägtrafik med över 40 procent. Med tanke på det allvarliga miljöhot som världen nu står inför är det minst sagt en märkligt att länsplanen har som utgångspunkt att förverkliga denna negativa utveckling.

### **Fyrstegsprincipen har inte styrt utformningen**

Fyrstegsprincipen beskrivs på följande sätt i den proposition som ligger till grund för planarbetet:

*"I enlighet med fyrstegsprincipen (se vidare avsnitt 6.5) ska olika lösningar på problem och brister i transportsystemet övervägas. Först provas åtgärder som kan påverka transport-*

Naturskyddsföreningen i Stockholms län  
[www.naturskyddsforeningen.se/stockholm](http://www.naturskyddsforeningen.se/stockholm)

Kansli  
Norrbäckagatan 80  
113 41 Stockholm

Telefon & e-post  
Tel: 08-644 52 70  
[kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se](mailto:kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se)

Plusgiro & org.nr  
82 26 63 - 1  
80 20 16 – 31 38

*behovet och valet av transportsätt, t.ex. planering och prissättning. I ett andra steg studeras åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga trafikplaneringar och fordon, bl.a. trafikreglering och information. I steg tre undersöks möjligheterna att genomföra begränsade ombyggnader av vägar och järnvägar, medan behovet av nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder övervägs i steg fyra.” (Prop 2008/09:35, s 80-81)*

Poängen med principen är således att man ska betrakta nybyggnation som en nödlösning och helst ska man även undvika ombyggen av infrastrukturen. Problem i transportsystemet ska första hand lösas genom att påverka transportefterfrågan eller nyttjandet av den befintliga infrastrukturen.

Tyvärr är det så att fyrstegsprincipen inte på något sätt verkar har styrt utformningen av länsplanen. Fyrstegsprincipen presenteras endast som ett sätt att dela in åtgärder i olika kategorier, inte som en metod att begränsa satsningarna på om- och nybyggen. Inga anslag finns heller för t ex attitydpåverkan som är en viktig del av principen.

### **Cykel**

I förslaget presenteras inga mål om sambandet mellan cykling och kollektivtrafik. Detta är särdeles olyckligt då det i de flesta större stadsplaner och regionplaner numera trycks oerhört hårt på hur dessa två trafikslag ska bidra till en hållbar utveckling och hur de framförallt kan samverka för att nå det målet. Föreningen efterlyser därför kraftfulla analyser och förslag till hur ett effektivt samband mellan cykling och kollektivtrafik ska förverkligas.

### **Finansieringen osäker**

Enligt länsplanen är finansieringen av många projekt fortfarande mycket osäker, för att inte säga svajig. Detta gäller inte minst Förbifart Stockholm som också är det ojämförligt största projektet. Enligt planen för det projektet ska staten stå för en mindre del och huvuddelen ska finansieras av intäkterna från trängselskatten. Dock är det fortfarande höljt i dunkel hur denna huvuddel konkret ska bidra till finansieringen. Enligt finansieringsplanen är det också meningen att ett stort antal kommuner ska vara med och bidra till projektens förverkligande. Dock så finns det inte förutom i enstaka fall, så vitt föreningen vet, några skrivna avtal med kommunerna. Då kommunerna i de flesta fall helst vill att staten eller intäkterna från trängselskatten ska stå för finansieringen gör det deras bidragande andel oerhört osäker.

Mårten Wallberg  
Ordförande

---