

Utvecklingsprogram, organisation och genomförande avseende den regionala kärnan Flemingsberg

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att godkänna förslag till utvecklingsprogram med tillägget att i det fortsatta arbetet komplettera programmet med nedanstående frågeställningar

att uppdra åt gällande samverkansorganisation att aktivt verka för det kompletterade programmets genomförande

att reservera 1 000 000 kronor i budget 2008 för genomförande av utvecklingsprogrammet.

Utvecklingsprogrammet tar på ett förtjänstfullt sätt upp frågeställningar som bör bidra till att stärka den regionala kärnan som till exempel utbildnings- och FoU-satsningar samt anpassa stadsbebyggelsen till en mer mänsklig skala mm. Däremot saknas perspektivet om hot och möjligheter på grund av klimatförändringarna för den regionala kärnan Flemingsberg. Framtida bostads- och arbetsplatsbebyggelse måste ske i mindre skala. Även om det finns lämpliga områden för bostads och arbetsplatsbebyggelse så är det viktigt att bevara både de bostadsnära grönområdena och större naturområden för att den regionala kärnan ska fortsätta vara attraktiv och hälsosam både för de som bor i området i dag och för de som man vill ska flytta dit.

Kollektivtrafik i stället för motorledsutbyggnad

Perspektivet är 2030. Förbifart Stockholm samt andra vägdragningar ska utgå ur programmet av hänsyn till klimatet och ekonomin. Med trängselavgifter också på Essingeleden kommer nuvarande trängselproblem att elimineras. Miljöpartiet vill satsa tillgängliga väginfrastrukturmedel på förbättringar av kollektivtrafiken.

Ingenting i Utvecklingsprogrammets motiv eller prioriteringar ger stöd för att Förbifart Stockholm skulle gagna den regionala kärnan Flemingsberg, och bör utgå bland annat av det skälet. Utvecklingsplanen menar att de satsningar som föreslås på spårtrafik och busstrafik bidrar till att öka andelen resenärer som väljer att resa kollektivt och vill på det sättet minska klimatpåverkan från transporter.

2007-01-23

Den viktigaste kommunikationslänken för det kunskapsintensiva stråket Uppsala- Linköping är förstärkning av spårkapaciteten till Uppsala. Det är moderna spårkommunikationer som behövs inte 50/60-tals lösningar med motorvägar.

Problem med växthusgaser

Programmet skulle behöva utveckla den ekologiska hållbarhetsanalysen. Dels för att se i vilken utsträckning de föreslagna satsningarna på Förbifart Stockholm och Södertörnsleden istället ökar utsläppen av växthusgaser och är negativa för andelen kollektivresor. Dels för att se om bättre måluppfyllelse kunde uppnås, om medel avsedda för dessa objekt istället satsades på kollektivtrafiken.

Cykeltrafik bör prioriteras

Cykel är ett viktigt transportmedel. För att öka andelen arbetspendling med cykel behöver cykellederna förbindas mellan kommunerna. Riksdagen har i sina transportpolitiska mål beslutat att cykelns andel av persontrafiken bör öka och att cykeln ska ha en given plats i ett hållbart resande. Trots detta minskar cykelns andel av persontransporterna. För att vända denna utveckling krävs ökade satsningar på cykelinfrastrukturen, fler sammanhängande cykelstråk och ett finmaskigare nät av cykelvägar.

Spårbilar förbättrar kollektivtrafiken

Miljöpartiet menar att den syn som baserar sig på ett konventionellt sätt att se på samhällsutvecklingen, vilket anger att dagens resande- och handlingsmönster kommer att se likadant ut om tio-tjugo år, inte går ihop med de övergripande klimatproblem vi har ansvar att lösa.

Det finns ett alternativ i form av spårbilar som i flera studier visat sig vara samhällsekonomiskt mer lönsamma samtidigt som de anses bidra till ett högre kollektivtrafikresande på grund av den kvalitet de erbjuder resenären.

I den spårbilsstudie som Värmdö kommun tagit fram under 2006, visas att spårbilar kan lösa problem då den traditionella kollektivtrafiken inte räcker till. I Värmdö handlar det ofta om mycket stora koncentrationer av resenärer vid vissa tidpunkter.

Kollektivtrafiken förlorar i marknadsandelar mot bilen. För att konkurrera måste något lika attraktivt erbjudas. Spårbil utan förare på egen bana kan vara svaret. En spårbilsbana för Kungens kurva – Skärholmen, Flemingsberg-Riksten-Tumba-Hallunda samt i andra delar av regionen kan på grund av lägre produktions- och driftkostnader bli ett sådant alternativ. Spårbilen har flera fördelar jämfört med snabbspårväg (tar mindre markyta i

2007-01-23

anspråk, lägre produktions- och driftkostnad, lättare att dra om linjer vid behov etc).

Tillväxt kan skapa problem

Tillväxt i konventionell mening är ofta skadlig för hälsa och miljö och bör därför inte eftersträvas. Dock måste olika ekonomiska mått och indikatorer finnas för att vi ska få kunskap om i vilken riktning samhället utvecklas. Dagens ensidiga fokuserande på tillväxt räknat i bruttonationalprodukt, BNP, bör ersättas med nyanserade indikatorer som skildrar det faktiska tillståndet för människor, djur och natur. Redan innan beslut fattas ska dessa konsekvenser analyseras.

Vi menar att politikens roll är att skapa ramar och förutsättningar och att stimulera positiva utvecklingstendenser. Vi menar att en politik som bygger på ett långsiktigt ansvar för ekonomin, för människors livskvalitet och för miljön skapar dessa förutsättningar och ramar där individen själv kan utvecklas, växa och ta ansvar.

Ovanstående kompletteringar kommer också att stärka den regionala kärnan som ett modernt och framtida regionalt föregångsområde som sätter människan främst.