

### **Avsiktsförklaring angående Stockholmsförhandlingen**

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avslå avsiktsförklaringen avseende finansiering och genomförande av Stockholmsförhandlingen

Den prioriteringslista på investeringsobjekt som är ett resultat av Stockholmsförhandlingarna ökar vägtrafiken, och ökar därmed utsläppen av klimatstörande gaser. Ökningen är utöver en redan hög prognostiserad vägtrafiktillväxt och ca tre gånger så hög som befolkningstillväxten.

Detta försöker man kompensera för i efterhand och med andra åtgärder i ett så kallat miljöåtagande som är skralt och helt otillräckligt. De över 100 miljarderna för väg- och spårinvesteringarna måste i sig resultera i mindre klimatpåverkan, vilket måste ske nu eller absolut senast till år 2015 enligt FN:s klimatpanel.

Det krävs en kraftfull kollektivtrafiksatsning för att minska klimatpåverkan, vilket har den goda egenskapen att det också leder till god ekonomisk utveckling. Det leder också till ett mer jämställt samhälle, ökad trafiksäkerhet, och bättre miljö samt förbättrad hälsa för alla.

Den nödvändiga kollektivtrafiksatsningen, kan endast finansieras och genomföras med kraftigt minskade väganslag. Det finns inte tillräcklig finansiering för att bygga både vägar och spår.

Det är också så att vägbyggena inte bara ökar på utsläpp av växthusgaser, utan de kommer också att inverka starkt menligt på möjligheterna att bygga alla de nödvändiga spårobjekten. Detta genom att det blir konkurrens om material, arbetskraft och byggföretag. Det leder till fortsatt höga kostnadsökningar, vilket gör att avsatta medel till spårutbyggnad inte kommer att räcka till.

Det är nödvändigt att säkerställa att kollektivtrafiken fungerar väl. Den ska vara punktlig, bekväm och miljövänlig. Då finns det plats på vägarna till näringslivets transporter utan köer.

Trängselskatten behövs för att styra undan viss trafik och finansiera kollektivtrafiken. Vi anser att 95 procent av intäkterna ska gå till SL för investeringar och utökad trafik till gagn för de som ställer bilen. Kvarvarande

2009-06-16

medel används till åtgärder för att höja trafiksäkerheten i vägnätet, i första hand cykel- och gångbanor. När trängselskatten enligt regeringen ska finansiera byggandet av Förbifarten upphör den att vara till för att minska trängseln. Då omvandlas trängselskatten till ett endast finansiellt instrument, en väggtull, där storleken på skatten avgörs av finansieringsplanen för Förbifarten och inte av behovet att lösa problemen med trängsel i trafiken.

Det är oekonomiskt att låna till dyrare ränta än vad staten själv kan låna till. Lånelösningar (OPS) via näringslivet är därför en dålig lösning. Det är därför glädjande att sådana lösningar utgått ur förslaget.

Vi är emot planering av vägar som förutsätter kommunal finansiering. Varje projekt ska istället prövas mot nytta för samhället och dess bidrag till att nå miljö- och klimatmål.