Regionstyrelsen

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-02-19

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Ärende 11
LS 2017-1512

Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Äntligen får vi fatta beslut om en klimatfärdplan värd namnet. Det är väldigt glädjande att de synpunkter vi framfört och de skälen vi angav för att återremittera ärendet nu har arbetats in på ett seriöst sätt.

Den nya klimatfärdplanen är mer omfattande, skarpare och användbar. Den har dessutom betydligt bättre koppling till RUFS 2050, vilket vi anser är en förutsättning för en fungerande klimatfärdplan.

För oss socialdemokrater har delmålet om minskat utsläpp ur ett konsumtionsperspektiv varit viktigt att driva igenom, och det är glädjande att detta finns med i klimatfärdplanen, samt nödvändigheten och resan framåt för att skapa en cirkulär ekonomi.

Däremot finns det förbättringspotential och områden som vi anser är lite för tunna. Klimatfärdplanen borde exempelvis lyfta de framtida behov av trafikinvesteringar som sträcker sig bortom Stockholms- respektive Sverigeförhandlingarna.

Vi saknar fortfarande en tydlig backtrackning i vilket kollektivtrafikandelsmål som krävs för att nå klimatmålen och vilka insatser som behövs för ett ökat kollektivtrafikresande. Klimatfärdplanen belyser vikten av mjuka faktorer för att öka kollektivtrafikresandet, vilket är bra. Men det finns mycket att önska för att resenärerna ska kunna lita på och känna sig trygga med kollektivtrafiken. Minskad trängsel, trivsamma och trygga stationsmiljöer andra inte minst att tåg och bussar avgår och kommer fram i utsatt tid är exempel på självklara förväntningar från resenärerna. Regionens rätt att själv styra över utformning och intäkter av trafikstyrande avgifter, som trängselskatten, menar vi är en viktig princip att hävda. När vi nu från 1 januari 2019 är Region Stockholm så överförs ansvaret för att fastställa Länsplanen från Länsstyrelsen. Lika självklart bör det då vara att

ansvara för trängselskatterna. Detta för att kunna göra framtida nya och nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar i regionen.

Vi saknar även resonemang om cykel och gång i förhållande till kollektivtrafik. Tyvärr är det så att cykel och gång många gånger riskerar att minska vid satsningar i kollektivtrafik medan överflyttning från biltrafiken inte påverkas i samma utsträckning som man önskar. Det är viktigt att öka användningen av cykel, gång *och* kollektivtrafik tillsammans, inte på varandras bekostnad.

Klimatfärdplanen resonerar på ett bra sätt om den tillkommande framtida bebyggelsen men vi ser att den stora utmaningen ligger i hur vi kan hantera energieffektiviseringar i den befintliga bebyggelsen. Här tror vi att fler konkreta åtgärder och styrinstrument behövs för att snabbare nå framgång.

Inom sjötrafiken krävs omställning för att minska dess utsläpp vilket på ett bra sätt beskrivs. Samtidigt är sjötrafiken en stor möjlighet som idag inte används tillräckligt i vår region. Vi hade gärna sett tydligare skrivningar om ambitionerna med att öka gods-, varu- och persontransporter sjövägen också inom vår region med utblick mot Mälardalen.

Med detta sagt är vi glada över den utveckling av Klimatfärdplanen som nu skett efter återremissen. Vi ser därför med tillförsikt fram emot de konkreta insatser som nu kommer krävas för att få den förverkligad.