

Reservation regionstyrelsen 2022-03-29, § 64, länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2033

Miljöpartiet reserverar sig till förmån för eget yrkande; att åtgärdsplanen i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033 revideras i enlighet med Miljöpartiets förslag.

Miljöpartiets förslag till åtgärdsplan, Länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län 2022-2033

” Den globala klimatomställningen går för långsamt. Parisavtalet trädde i kraft 2016, men sedan dess har varken utsläppsutvecklingen eller ländernas åtaganden legat i linje med de mål som länderna kom överens om. En stor del av utsläppsbudgeten har redan förbrukats och utsläppen måste nu minska snabbare. Även i Sverige behöver omställningen accelerera för att vi ska nå klimatmålen.”

Så inleds förordet till Klimatpolitiska rådets rapport 2022. Förra året såg vi såväl fruktansvärda bränder som förödande översvämningar, även i Sverige. Klimatförändringar är inte bara något som drabbar människor som lever långt bort från oss eller som kommer att drabba framtida generationer. Klimatförändringarna är här och nu. Klimatförändringarna kräver åtgärder här och nu.

Enligt Liv och Hälsa Ung 2019 så är miljön och klimatet den viktigaste framtidsfrågan för världen i stort. Över hela världen engagerar sig ungdomar för att politikerna ska ta ansvar i klimatfrågan, senast blev detta tydligt under COP 26 i Glasgow. Men Glasgow-mötet nådde inte fram till överenskommelser som gör att vi klarar 1,5-gradersmålet. Den senaste rapporten från IPCC, februari 2022, fastslår att omfattningen på de förändringar i klimatsystemet som kan observeras idag saknar motstycke. Detta innebär att ytterligare insatser måste genomföras på samtliga nivåer – lokalt, regionalt, nationellt och internationellt, av såväl offentliga aktörer som privata. Vi som politiker på regional nivå måste ta detta ansvar, och vara tydliga inför den unga generationen att vår demokrati och våra folkvalda politiker tar de beslut som krävs för en hållbar framtid.

Inom Uppsala län är transporter den helt dominerande källan till utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser. Styrmedel inom transportområdet kommer alltså vara helt avgörande för om vi i Uppsala län ska kunna bidra till en utveckling som säkerställer att 1,5-gradersmålet nås. Här är länsplan för regional transportinfrastruktur ett av de starkaste verktyg som Region Uppsala förfogar över. Givetvis är det ett verktyg som vi ska använda fullt ut för att nå Parisavtalets mål, genom att kraftfullt främja det hållbara resandet och omställning av transporterna så att utsläppen snabbt kan minska.

Det förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur som Miljöpartiet lägger fram tar det ansvar som krävs, och har förutsättningar att uppfylla planens egna klimatmål och de mål som Region Uppsala ställt sig bakom genom den regionala utvecklingsstrategin.

Miljöpartiets planinriktning och åtgärdsplan

Miljöpartiets fokus är att länsplanen ska bidra till målområdet ”Ett klimatneutralt och transport-effektivt transportsystem”, liksom de föreslagna klimatmålen samt fastställda klimatmål i den regionala utvecklingsstrategin och öka den hållbara tillgängligheten i hela länet.

I avsnitten nedan beskrivs viktiga skillnader mellan Miljöpartiets förslag och det framlagda förslaget.

Namnsatta objekt (-190 miljoner)

Vad gäller namnsatta objekt så prioriterar Miljöpartiet samhällsnytta, klimat och genomförande av trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder i närtid. Det innebär att för de mötesfria vägar som nu planeras ska fullgod lösning finnas för gång och cykeltrafikanter i form av separat cykelväg eller cykelbarhet på parallellt vägnät, och tillgänglighetsanpassade busshållplatser. För den del av väg 55 som redan är mötesfri, Litslena-Örsundsbro, ska gång-cykelväg/cykelbarhet Litslena-Örsundsbro-Alstasjön fortsätta processas med hög prioritet (finansieras via cykelpotten nedan).

Vad gäller väg 288 Gimo-Börstil anser Miljöpartiet att arbetet ska fortsätta i enlighet med redan fattade beslut. Detta innebär att den bristande framkomligheten och trafiksäkerhetsbrister hanteras i närtid, med byggstart inom ett par år, vilket är i enlighet med beslutad avsiktsförklaring och det förslag till vägplan som har tagits fram av Trafikverket. Vi utgår från förslaget i remissversionens alternativ A och B, mötesfri väg/100-standar på 54 procent av sträckan, med en finansiering på 285 miljoner från länsplan och 75 miljoner i medfinansiering från andra parter än länsplan. Det alternativ som det framlagda förslaget utgår från, där 95 % av sträckan blir mötesfri/100-standard (+7 km) till en kostnad av 550 miljoner, innebär att en ny bro ska byggas över Olandsån, påverkan på landskapsbild, att värdefull jordbruksmark kommer tas i anspråk och ytterligare risk för förordning och försening. Inte ens Trafikverket ser behov av detta.

Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande, inklusive stationsanpassning Ostkustbanan (+80 miljoner)

Att de åtgärder som ingår i avtalet mellan staten, Region Uppsala och Knivsta samt Uppsala kommun genomförs är av oerhörd vikt för hela länets utveckling. Att förbättra cykelbarheten och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter utmed statlig väg i ABC-stråket är mycket högt prioriterat. Här bor en stor del av länets invånare och att utveckla möjligheterna till hållbart resande är mycket viktigt för att få såväl en förbättrad trafikmiljö som minskade luftföroreningar i länets mest befolkningstäta del.

Att åtgärda korsningen vid väg 282/Södra Slavstavägen samt genomföra cykelväg väg 255 ser Miljöpartiet som mycket angeläget. När åtgärdsvalsstudien som just nu pågår är avslutad behöver dessa objekt omgäende gå in i nästa fas i planeringen.

Då det gäller stationsanpassning säkerställer Miljöpartiets förslag genomförande av samtliga etapper. Stråket Uppsala-Gävle är attraktivt och inflyttning sker till stationsorterna i stråket. Vi vet också historiskt att resandeflödena på Upptåget har ökat betydligt mer än prognoserna, så behovet av att dubbelkoppla de nya tågen kan komma tidigare än hittills antagits. Då behöver perrongerna vara åtgärdade.

Namnsatta brister (-50 miljoner)

Posten ”Buffert” minskas då det i Miljöpartiets förslag inte finns samma risker för förordning som i det lagda förslaget med väg 288 (uppskattad totalkostnad i nuläget 550 miljoner).

Åtgärdsområde Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel (+132 miljoner)

Åtgärdsområdet utökas för att möjliggöra en tydlig satsning på hållbart resande. Därigenom finns det, förutom det som redan nu är utpekad, bland annat utrymme för gång-cykelväg/cykelbarhet hela vägen Litslena-Örsundsbro-Alstasjön, åtgärder för cykelbarhet och kollektivtrafikåtgärder väg 272 och för framtida förslag som kommer utkristallisera sig i kommande åtgärdsvalstudier.

Åtgärdsområde Trafiksäkerhet och enskilda vägar (+18 miljoner)

Miljöpartiet anser att statlig medfinansiering till kommunalt vägnät ska ha hög prioritet under detta åtgärdsområde. Allt fler kommuner arbetar utifrån ”Tierps-modellen”, ett ekonomiskt och tidsmässigt smart sätt att anlägga cykelväg, för att anlägga kommunala cykelvägar invid statlig väg och då behöver det finnas utrymme för statlig medfinansiering för detta.

Åtgärdsområde Regional utveckling (+5 miljoner)

Miljöpartiet lägger till ett åtgärds paket cykelleder för turism och rekreation. Cykelturism ökar och är populärt både för hemester och för internationella turister. Utifrån det arbete som redan gjorts då det gäller cykelrutter för turism och potentialstudien för cykel finns ett färdigt underlag att gå vidare med.

Steg 1 och 2 åtgärder (+5 miljoner)

Enligt förordning (1997:263) länsplaner för regional transportinfrastruktur, 3 § punkt 3, ska länsplanen bland annat omfatta åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur (steg 1 och 2 åtgärder). Miljöpartiet saknar därför en pott för åtgärder som sker utanför byggskedet, det är först genom att tillämpa fyrstegsprincipen fullt ut som skrivningen i förordningen uppfylls.

Åtgärdsområdet behöver utökas för att möjliggöra för det. Miljöpartiet anser att Region Uppsala ska inspireras av Västtrafik i detta arbete. I Västtrafiks reseplanerare och app får man inte bara information om vilken buss/spårvagn man ska ta och hur lång tid resan tar. Man får också uppgift om hur långt det är och hur lång tid det tar att gå respektive att cykla. För de korta distanser som gäller i stadsmiljön blir det då tydligt att det mest effektiva och snabbaste sättet att nå målpunkten oftast är att cykla. Detta är ett utmärkt exempel på nudging som Region Uppsala också bör utvecklas som en steg 1-åtgärd.

Miljöpartiets förslag till åtgärdsplan

Finansiering ur länsplan. För vissa poster tillkommer även medfinansiering från annan part.

Åtgärdsområde	Miljoner kr
Namnsatta objekt	863
<i>Väg 600 Uppsala-Björklinge</i>	<i>52</i>
<i>Väg 55 Enköping-Litslena</i>	<i>161</i>
<i>Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund</i>	<i>365</i>
<i>Väg 288 Gimo Börstil</i>	<i>285</i>
Hållbar samhällsutveckling fyra spår och stationsanpassning Ostkustbanan	370
Samfinansiering Nationell plan	15
Namnsatta brister	80
Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	400
<i>Utpekade objekt för kollektivtrafik</i>	<i>37</i>
<i>Utpekade objekt för cykel</i>	<i>142</i>
<i>Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel, inklusive statlig medfinansiering</i>	<i>221</i>
Trafiksäkerhet och enskilda vägar	148
Regional utveckling	35
Steg 1 och 2 åtgärder	10
Summa	1921