



Stadsbyggnadskontoret
Box 8314
104 20 Stockholm

Synpunkter på Stockholm Översiktsplan samrådsunderlag

Kollektivtrafikant Sthlms synpunkterna i detta yttrande berör i första hand kapitel 2.5 "Ett modernt transportsystem och hållbart resande" samt kapitel 2.9 "Miljö och hälsa i en tät storstad.

I samrådsunderlaget ställs den korrekta analysen att för att bilresande ska vara effektivt krävs att det stora flertalet inte väljer bil och att en ökning av vägkapaciteten bidrar till nya bilresor som tidigare gjordes med andra färdmedel. Trots denna grundläggande analys föreslås i översiktsplanen en kraftig utbyggnad av vägtrafiknätet. Detta inkonsekventa arbetssätt bidrar tyvärr till känslan av att utgångspunkten för framtagande av översiktsplanen har varit vilka infrastrukturprojekt som det finns politiska och ekonomiska önskemål om att bygga snarare än vilka transportbehov som finns i regionen och hur man kan lösa dessa på ett miljömässigt hållbart sätt. När tjänstemännen på detta sätt låses vid att ett antal infrastrukturprojekt måste ingå, faller en stor del av det övriga resonemanget. Resonemangen om hur bygget av nya vägar leder till ökad trafik och ökade miljöproblem blir tämligen ointressant om staden redan har låst sig vid en idé om att en rad nya trafikallstrande vägar ska byggas. Tyvärr sänker detta arbetssätt hela samrådsunderlagets trovärdighet. Man kan till och med fråga sig om det överhuvudtaget är lönt att komma in med synpunkter på samrådsunderlaget. De diametrala motsättningar som uttrycks i samrådsunderlaget tyder på att de föreslagna infrastrukturåtgärderna redan på förhand är låsta och ej kan påverkas av vare sig fakta eller kritik.

Vi ser en stor risk i att lägga hela klimatfrågan i händerna på en "förhoppning om en teknikutveckling". Det finns idag ingen långsiktigt hållbar miljölösning för en fortsatt växande massbilism. Historiskt har den teknikutveckling som skett inom vägtransportsektorn "ätits upp" av att transporterna har blivit fler och längre. Vi har också sett hur den första generationens miljöbränslen, raps och etanol, orsakar en rad andra problem, till exempel har omvandlingen av spannmål till etanol kraftigt bidragit till höjda livsmedelspriser och därmed ökad svält och oro i fattiga länder. Teknikutveckling är naturligtvis mycket viktigt. Men man bör vara medveten om att det återstår mycket utvecklingsarbete innan elbilar och vätgasbilar kan bli konkurrenskraftiga, och även då kvarstår frågan hur man ur klimatsynpunkt ska klara det kraftigt ökade energibehovet för att framställa el och kväve.

Att samrådsförslaget om transportsystemet enbart lyfter 2050-perspektivet på klimatfrågan är skrämmande. Transporterna är den absolut största orsaken till utsläpp av växthusgaser i Stockholm. Forskningen på klimatområdet är till stor majoritet överens om att det är vilka beslut vi tar inom de närmaste 5-10 åren som är helt avgörande för utvecklingen av växthuseffekten. Att då miljonstaden Stockholm väljer att ignorera just de närmaste åren för

att istället inta en förhoppning om att om 40 år ska allt ha löst sig med teknikutveckling får en att undra vilken verklighetsförankring samrådsunderlaget har.

Det är utmärkt att översiktsplanen lyfter möjligheterna att påverka trafik- och resemönster genom ekonomiska och administrativa styrmedel. Men återigen är resonemanget meningslöst så länge inte tjänstemännen tillåts föreslå konkreta åtgärder inom dessa områden. Översiktsplanen är mycket konkret när det gäller vilka vägar och spår som man föreslår ska byggas, varför kan man då inte lägga konkreta förslag om vilka ekonomiska styrmedel som krävs för att öka framkomligheten och minska trafikens miljöpåverkan?

Med den vetskap vi har om miljöproblem kopplade till omfattande vägtransporter och den lokala och internationella erfarenheten som finns om svårigheten att lösa trängselproblem i trafiken med nya vägar, är de förslag till nya spår och huvudvägar som presenteras märkliga. Förbifart Stockholm förväntas till exempel att leda till en kraftig ökning av trafiken i regionen, den beräknas inte avlasta Essingeleden tillräckligt mycket för att de trängselproblem som uppstår på vägen idag ska minska och inom några år efter öppnandet förväntas den belastas av egna köer.

Det är överhuvudtaget obegripligt varför översiktsplanen delar in transportbehov i en spårdel och en vägdel. Har tänket på Stadsbyggnadskontoret verkligen inte kommit längre? Utgångspunkten måste vara transportbehovet, inte transportslagen. Vi föreslår att Stadsbyggnadskontoret i det fortsatta arbetet gör en prioritering utifrån transportbehov och att man i det arbetet slår samman vägar och spår samt överväger konkreta ekonomiska eller administrativa styrmedel. Historien visar att så länge en sådan prioritering inte görs kommer mer pengar att satsas på vägsidan än på kollektivtrafiksidan, eftersom det finns starkare ekonomiska intressen som bedriver lobbyarbete för nya vägar. Därmed förlorar översiktsplanen funktionen att medverka till att utbyggnaden av trafikinfrastrukturen sker efter ett rationellt behov. Vi vet också av historien att staten knappast kommer att finansiera alla de åtgärder som föreslås, därför är en tydlig prioritering extra viktig.

Vi föreslår vidare att de förslag till nya vägar och spår som presenteras arbetas om med utgångspunkt i nationella och lokala miljömål samt i perspektivet att det är beslutet som tas inom de närmaste 10 åren som kommer att vara avgörande för möjligheterna att hindra en skenande växthuseffekt. Bland de konkreta åtgärder som föreslås och prioriteras för att klara transportmålen ska även ekonomiska styrmedel ingå.

Sammantaget är vårt intryck av samrådsförslagets trafikdel att detta är en riktigt ängslig produkt och att man inte har lyckats tillgodogöra sig fakta om miljöhot och hur ett utbyggt vägnät påverkar trängseln och möjligheterna för kollektivtrafikresenärer att transporteras sig, annat än med tomma ord.

För Kollektivtrafikant Sthlm

Mikael Sundström
Styrelseledamot

Tel. 08 91 92 33, 073 828 96 45