



Yttrande över ”Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUF 2010.

Kollektivtrafikant Stockholm kommer i yttrandet endast ta upp vissa principiellt viktiga frågor med betoning på trafiksystemet fr.a. kollektivtrafiken. Yttrandet är utarbetat av en arbetsgrupp utsedd av styrelsen och sammanställt av Lennart Tonell (styrelseledamot)

Det konstateras (sid 49) att utbyggnaden av transportsystemet i regionen de senaste 20-30 åren inte följt den ökande transportefterfrågan och regionens tillväxt. Det är, enligt vår mening, investeringar i kollektivtrafiken som är eftersatta. Däremot har under många år stora satsningar skett på nybyggen/upprustning av vägar för åtskilliga tiotals miljarder kr. F.n pågår ytterligare ett vägprojekt (Norra länken) som beräknas kosta 12 miljarder. Motsvarande satsningar på kollektivtrafiken har inte skett trots att behovet är mycket stort. Det enda som planen konstaterar är att ”kollektivtrafikandelen har sjunkit under många år, vilket har medfört miljöproblem och *ökad trängsel på vägarna* (vår kursv.)” Ett dylikt konstaterande (även om kollektivtrafikandelen ökat något de senaste åren främst beroende på trängselavgifterna) bör leda till eftertanke om vad som bör satsas på i trafiksystemet om man vill minska trängseln på vägarna och trängseln i kollektivtrafiken. Vid en satsning på kollektivtrafiklösningar blir alla vinnare! En motsats satsning dvs på vägar blir alla förlorare enligt flera teorier inom trafikforskningen. Nya vägar och/eller utökad kapacitet på befintliga vägar medför att många övergår till att åka bil vilket i sin tur medför att passagerarantalet minskar och därmed inkomsterna för kollektivtrafiken och efter en tid så försämras standarden på kollektivtrafiken (såvida inte samhället med skattemedel ökar subventioneringen vilket i alla fall i Stockholmsregionen inte är troligt). Biltrafiken ökar (antalet resor, medelreseavstånden mm) och det dröjer inte länge förrän nya trängselproblem uppstår (enligt ”Black-hole-Theory”). Kollektivtrafikanterna får en försämrad kollektivtrafik och bilisterna sitter i nya köer. Miljön tar stryk vilket också gör oss alla till förlorare.

Förslagen på nya satsningar i trafiksystemet, som helt följer Stockholmsöverenskommelsen, innebär ingen minskning av koldioxidutsläppen (MKB sid 62). Klimatanpassningen är således helt undermålig och strider mot de nationella miljö kvalitetsmålen mm. Det som bidrar mest till denna brist på måluppfyllelse är byggandet av den sexfiliga motorvägen Förbifart Stockholm (Grimsta-Lovö-leden). Vidare konstateras att bilism-satsningen medför negativa hälsoeffekter. Dessutom kan kollektivandelen komma att minska med upp till 40 procent!

Vi frågar oss hur det är möjligt att presentera ett planförslag som så tydligt försämrar miljön och äventyrar stockholmarnas hälsa. I MKB (sid 9) står ”Transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid ökar, *stick i stäv med såväl planeringsmål som samhällets klimatintentioner*”...”Transportsystemets negativa omgivningspåverkan kommer att öka”. Vidare konstateras ”Planens egna mål och miljöintentioner för länets transportsektor förefaller *inte ha fått genomslag* i de mer handfasta delarna”. Här syftas på de kraftiga satsningarna på bilismen. MKB är väldigt tydlig i denna sak och skall ju utgöra ett underlag för regionplanen. I MKB (sid 10) står det att olika kollektivtrafik-satsningar behöver prioriteras.

Förbifart Stockholm kommer också att innebära en spridning av bebyggelsen också i strid mot planens intentioner som förordar en ”förtätning”. Överhuvudtaget analyseras inte i själva planen konsekvenserna av denna strukturskapande motorväg eller andra stora motorvägssatsningar. Byggandet av Förbifart Stockholm motiveras med att den är bra för att den binder samman ett par stadskärnor. Ett mycket svagt motiv med tanke på alla negativa effekter.

En investering på minst 25 miljarder (som enligt andra beräkningar blir 40 miljarder) för *Förbifart Stockholm kommer rent ekonomiskt ha stora konsekvenser för andra investeringar i trafiksystemet*. Vi befarar på goda grunder att det endast blir skärvor över för nödvändiga investeringar i kollektivtrafiken (exklusiva City-banan).

Ansvarighet och organisation

Vi saknar en *helhetssyn* på regionens planering och utveckling vilket borde vara den viktigaste syftet med en regionplan. En försvårande faktor är att exempelvis olika verksamheter planeras och beslutas av olika sektorsmyndigheter. På sidan 59 uppmärksammas delvis problemet. Det måste äga rum en bättre samplanering mellan kommunerna och landstinget (SL). Idag kan exempelvis goda förslag till kollektivsatsningar stoppas av en kommun. Likaså kan behövliga satsningar framförda av en kommun negligeras av SL. Vi efterlyser främst en möjlighet till ett *bättre inflytande för kommunerna i kollektivtrafikfrågor (SL)*.

För vem är regionplanens förslag?

Sid 123 noterar vi att volymhandel kan placeras i områden som är lättillgängliga med bil. Detta understryker att mycket av resandet inte bara till/från arbete utan också till service förutsätter tillgång till bil. Det innebär att alltför många kommer att var utestängda från viktiga samhällsfunktioner. Gruppen äldre i regionen kommer i kvantitet att öka (många av dessa har tidigare kört och ägt en eller flera bilar) och det innebär en större efterfrågan på kollektivtrafik vilket också bör beaktas vid planerandet av framtidens trafiksystem. Dessutom är det många unga som inte skaffar körkort (och bil) utan är helt beroende av kollektivtrafiken. Kvinnorna frekventerar kollektivtrafiken i mycket hög utsträckning. Genusperspektivet får heller inget genomslag i förslaget till ny utvecklingsplan. Mycket viktig är att kollektivtrafiken är så utbyggd och anpassad att även funktionshindrade utan svårighet kan nyttja de olika kollektiva färdmedlen. På den punkten finns det idag många brister.

För vem är regionplanen egentligen? Vems berättelse är det? I många stycken förefaller den väldigt ”omodern”. Ett exempel på detta är att planen undervärderar cykelns betydelse (sid 123). Vi vet att om cykelåkandet ges rätta förutsättningar så kommer många att föredra detta färd sätt men det kräver attitydförändringar hos många politiker (och vissa planerare) som är fast i ett föråldrat tänkande.

Den spridning av bebyggelsen som blir följden av planens gigantiska vägsatsningar försvårar bra kollektivtrafiklösningar. Bilsamhället cementeras därmed vilket är högst olyckligt ur energi- miljö- och hälsosynpunkt. Planens klimatanpassning, som framgår av MKB, är obefintlig. Vilket är allvarligt med tanke på regionens utveckling.

Förenkling av taxsystemet

En viss förenkling av betalning för resor inom regionen är på gång. Vi förordar emellertid införandet av ett kompatibelt storregionalt kort som skall gälla på alla färdmedel, tåg, regionbuss, tunnelbana, spårvagn, stadsbuss och även på regionala båtar. En stor poäng med ett kompatibelt kort är också att kompletterande tjänster kan betalas med samma kort, exempelvis bilparkering, bilpool eller cykelhyra. Betalningssystemet måste utgå från kundens bekvämlighet.
