

# Fortsatt dominans av bilar inom Storstockholm

SCS har erhållit en tjock remisslunta från Länsstyrelsen med titeln "Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021". En mycket teknisk skrivelse, i stort sett omöjlig att plöja i detalj utan specialkunskaper.

● Inledningsvis fastslår man att regionen skall fortsätta att växa, något annat alternativ behandlas ej. Planförslaget väntas förbättra tillgängligheten och skapa förutsättningar för fortsatt tillväxt och "social sammanhållning" (?). Man planerar att trycka in ytterligare en halv miljon invånare under perioden och detta skall ske genom förtätning och "flerkärnig utveckling". Och i samband med detta utbyggnad av effektiva och konkurrenskraftiga logistik tjänster.

På detta sätt har man i årtioden planerat inom huvudstadsområdet. Man konstaterar att bilismen kommer att öka med så och så många procent. Sedan planerar man för detta och upptäcker förvånat efter ett tag att så blev det. Men blev det bättre? Nej, bilköerna är lika långa. Vägarna har visserligen blivit fler, men det har också bilarna. Bilismen har uppnått balans, dvs man har uppnått den acceptabla kötoleransnivån.

## Miljömålen går ej att uppnå

I planeringsärenden måste man numera göra miljökonsekvensbeskrivningar (MKB). I denna konstaterar man att det inte "behöver bli värre". De av Naturvårdsverket (SNV) angivna miljömålen kommer man förstas inte i närheten av, men det verkar inte att bekymra. Trafikapparaten är det fundamentala inom "moderna" industrisamhällen, alla andra aspekter kommer i andra hand.

I denna 10-årsplan får visserligen kollektivtrafiken (särskilt den spårbundna) mera pengar, men det sker ju efter decenniernas försummelser – nu är ju läget så akut att man inte kan vänta längre. Det har luttrade kollektivtrafikresenärer konstaterat för länge sedan. Inte minst under snövintrar som denna. Va? Snö? Det hade vi ingen åaaning om.

För att inte kollektivsamhället helt skall rasa samman, behövs underhåll, reservpersonal och reservfordon. Vill man få fler resenärer, måste alternativen göras attraktiva vad gäller pris, standard och turtäthet. Dessa elementära grundregler har dock tillämpats halvhjärtat, bilen har prioriterats i alla lägen. Vi minns med tydlighet debatten i samband med senaste inköpet av nya tåg till tunnelbanan. Några ville välja vagnar helt utan ventilation!

## Hela 350 länsmiljoner på 10 år

I den nya länsplanen har "gång och cykel" fått status av "ätgardspaket" och föreslås erhålla ett anslag på hela 350 milj för perioden. Men enbart Huddinge cykelplan (som väl borde vara en del av paketet) omfattar ju 115 milj för samma period. Ambitionsnivån för alternativen verkar alltså mer än låg – man kanske tar med posten bara för att det annars ser för illa ut. Carl Cederskiöld förspår en 50 %-ig minskning av cyklandet under perioden. Och det är inte alls osannolikt att det blir så, om man planerar för detta.

På bilsidan finns det som vanligt inga häm-



Bilaga 1 tillhörande rapport 2009:13



LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN

Förslag till

Miljökonsekvensbeskrivning gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

BILAGA 1 TILL REMISSHANDLING 8 JUNI 2009

ningar alls. För perioden anges 7.8 miljarder i trafikinvesteringar i länsplanen, varav 48 % bör gå till spårbunden trafik. Men då ingår förstås inte utgifter för Förbifart Stockholm (30 miljarder, som väl säkert kan bli 50 innan allt är klart). Många andra stora vägprojekt pågår eller har just avslutats, som Norrortsleden, Södra länken och Nynäsleden. Det enda vi inte hittar av stora vägprojekt just nu är Österleden, men den kommer säkert i nästa steg.

## "Förutsägelser" slår ofta in

Och detta är vad som planeras just nu. Vad som sedan prioriteras i nutid, dvs vad som verkligen blir utfört, brukar ofta bli något annat – beroende på politiska insatser och tillgång på pengar.

SCS konstaterar i sitt remissvar (två A4-sidor) att vill man någonting annat än vad som nu åter skissas (= förutsägs – detta är faktiskt inte fråga om några naturlagar), så måste man börja att planera för detta innan, dvs nu. Att bara konstatera att miljömålen inte kommer att nås, är en mycket kortsynt och ansvarlös politik, som kanske funkar ett tag till.

Om man inte klarar av vettig långsiktighet ens i utredningar, då är det hög tid att börja tala klarspråk med väljarna omgående. Nu är det visst 40 % som inte bryr sig överhuvudtaget. Minst 1.000 personer kommer alltså att dö av luftföroreningar i Stockholmstrafiken varje år även framöver. Det är dubbelt så många som dödas i trafikolyckor varje år i hela riket. □