



Stadsbyggnadskontoret
Box 8314
104 20 Stockholm

Remissvar på Stockholms översiktsplan, utställningsförslag maj 2009

Utställningsförslaget innehåller många förslag som kan tillfredsställa berörda medborgares och organisationers särskilda intressen. Detta förefaller också ha varit Stadsbyggnadskontorets utgångspunkt – att väga ihop olika intressenters önskemål och synpunkter.

Kravet på en 10-årsplan är emellertid enligt Klimataktion att uppnå olika övergripande mål, beslutade av Riksdag och regering. Detta är emellertid svårare. Då måste nämligen planeraren gå emot starka särintressen och det har man på viktiga områden i Översiktsplanen inte gjort.

Klimataktion tar här endast upp problem som rör transportsektorn och indirekt den principiella modellen för Stockholms framtida bebyggelse. Planeraren har nämligen inte funderat tillräckligt över infrastrukturens bestämmande inflytande på hela den framtida stadsplanen. En stad som prioriterar spårburen kollektivtrafik kan bebyggas tätare och ha moderna europeiska storstäder som förebild medan stora motorvägsbyggen leder till glesare bebyggelse enligt en mer amerikansk modell. I sådana städer är det både svårt och dyrt att förse medborgarna med kollektiva kommunikationer.

Det är därför glädjande att översiktsplanen i en av sina Planeringsinriktningar har målet att verka för en långsiktig satsning på kollektivtrafik. Det skulle nämligen innebära en möjlighet att leva upp till det av riksdagen beslutade målet att reducera utsläppen av koldioxid med 20 % fram till 2020. Nu vet vi dessutom att detta utsläppsmål kommer att ändras till 30 % och kanske mer vid klimatmötet i Köpenhamn i december 2009.

Bakgrunden till att just Stockholm måste minska sina utsläpp är att de industrialiserade länderna, inkl. Sverige, är huvudansvariga för att koldioxidhalten i atmosfären ökat exponentiellt sedan industrialismens genombrott och nu är högre än den varit på 650 000 år. Denna höga nivå kan inte förklaras med naturliga variationer. Grafens utseende utesluter naturlig variation.

Det är alltså vi i den industrialiserade världen som är huvudansvariga för den höga koldioxidhalten i atmosfären och det är också vi som har de tekniska och ekonomiska resurserna att göra någonting åt problemet.

Transporter står för närvarande för en tredjedel av utsläppen. Det är svårt att se framför sig hur en kraftig minskning av transporterens utsläpp i glesbygd skulle gå till. Det är i städerna, främst i storstäderna, som utsläppen kan och måste minska. Om landets genomsnittliga utsläppsminskning ska bli minst 20 % måste den vara långt högre i storstäderna.

Hur det ska gå till i Stockholm är ett resonemang som saknas i Översiktsplanen. Den innehåller tvärtom planering av nya motorleder som leder till ökade utsläpp, främst Förbifart Stockholm. Planen, som bygger på Stockholmsöverenskommelsen, medför också, enligt konsultföretaget WSP, att andelen kollektivtrafikresenärer kommer att minska, tvärtmot den uppgivna planinriktningen. Med Förbifarten kommer även bilköerna i city att öka, med mer än 5 gånger och härmed ökar även detta utsläppen av växthusgaser. Det är en följd både av befolkningstillväxten och av att nya vägar genererar ny biltrafik. Byggs en väg så används den. Denna kunskap är lättillgänglig i litteraturen och allmänt accepterad bland forskare och kloka politiker.

Miljödepartementets motiv att miljögodkänna Förbifarten är att en stor majoritet av bilarna år 2020 inte kommer att drivas med fossila bränslen. Det är inte vägar som släpper ut koldioxid utan bilar sade Andreas Carlgren. Bilindustrins prognoser är att andelen laddhybrider och elbilar 2020 kommer att vara 5-6 % varav elbilarna bara kommer att stå för knappt 2 %. Det kommer att dröja mycket längre innan elbilarna blir vanliga i trafiken, om någonsin. Dels kommer de att vara avsevärt dyrare än "vanliga" bilar och dels är det oklart om produktionen av bilbatterier kan bli tillräckligt omfattande eftersom den nödvändiga metallen litium är både dyr, knapp och behövs i annan produktion.

Och elbilen är inte alls miljöneutral som. Elkraften kommer inte från två hål i väggen. 80 % av jordens el produceras i kraftverk som eldas med fossila bränslen. Vattenfalls utsläpp från de brunkolseldade kraftverken i Tyskland släpper ut dubbelt så mycket koldioxid som hela Sverige!

Planeraren verkar vara känslig för saklig kritik eftersom man inte har begärt in synpunkter från Naturvårdsverket och SIKA, som är känt kritiska till Förbifart Stockholm och kanske därför inte finns med i listan över myndigheter som gett samrådsyttranden. Att undvika saklig kritik och enbart vända sig till myndigheter som inte väntas komma med oönskade synpunkter är odemokratiskt.

I miljökonsekvensbeskrivningen har man i listan över bedömda vägsträckningar lagt till Förbifart Stockholm, men inte granskat dess miljöpåverkan. Man hänvisar till det material som finns i Stockholmsöverenskommelsen, men uppgifterna redovisas inte i planen. Stadsbyggnadskontoret borde också utreda hur stadens infrastruktur påverkar Stockholms hälsa. Enligt en relativ färsk rapport från Vägverket som heter "Vägtransportsektorns folkhälsoeffekter och kostnader" kan vägtransporter utgöra den största folkhälsoförlusten vi har i Sverige. Översiktsplanen saknar emellertid en kalkyl av folkhälsoeffekter av Förbifart Stockholm.

Det finns en förutfattad mening att Förbifart Stockholm är nödvändig för regionens tillväxt. Denna uppfattning förs oupphörligt fram av bl. a. bilindustrins lobbygrupper och Stockholms Handelskammare. Det finns emellertid forskningsstöd för uppfattningen att det går att förena ekonomisk tillväxt med att uppnå klimatmålen, men det förutsätter ett paradigmskifte i planeringen. Det räcker inte med att begränsa biltrafiken t.ex. med hjälp av trängselavgifter

eller särskilda bussfiler. Alla fossilbränsle drivna fordon måste på sikt bort från stockholmstrafiken. Denna uppfattning klarar inte Stadsbyggnadskontoret att föra fram i dag.

Enligt Klimataktion kommer emellertid just den uppfattningen ganska snart att bli var persons egendom, men troligen för sent. Klimatet har då kommit in i en kedjereaktion som inte går att styra. Den senaste internationella rapporten, från klimatforskaarmötet i Köpenhamn i mars 2009, varnar för just denna utveckling.

Översiktsplanen har i stället planeringsinriktningen att öka beredskapen för klimatförändringarna – inte att motverka dem utan att anpassa sig till dem. Detta anser Klimataktion är tjänstefel, att undvika ett ansvar man som planeringsmyndighet måste ta.

Översiktsplanen ser en målkonflikt mellan hållbar utveckling och kraven på ökande vägtrafik, som trots teknikutvecklingen kan medföra stor miljö- och klimatpåverkan. Transportbehoven måste därför minska och det kollektiva resandet öka. Man nämner möjligheten att utveckla ekonomiska styrmedel, men stannar här. Förbifarten måste nämligen byggas. Detta vacklande mellan önskvärd utveckling och brist på konkreta förslag är tyvärr vanlig i Översiktsplanen.

Klimataktions tyngsta kritik mot Översiktsplanen är att den inte tar konsekvenserna av vår kunskap om klimatförändringarna. Allvarlig är också bristen på en *sammanhängande* plan för infrastruktur och bebyggelse samt att beslut av riksdag och regering om transportpolitik och miljömål inte har styrt planeringen. Det är också tråkigt att Översiktsplanens Planeringsinriktningar i flera fall inte nämnvärt har påverkat den konkreta planeringen.

I övrigt vill vi inte upprepa vår tidigare kritik. Den står kvar eftersom ändringar i den riktningen inte har gjorts.

Stockholm den 20 september 2009

Klimataktion Stockholm, arbetsgruppen för trafik och samhällsplanering

Karin Wahlgren
Brännkyrkagatan 43
118 22 Stockholm

Bertil Ottoson
PI 137
178 93 Drottningholm