

NVP DEBATT

Debattredaktör: Anders Milde Tel: 555 266 26, debatt@nvp.se
NVP-Debatt, Box 735, 131 24 Nacka. Texter tas emot t o m
onsdag kl 17. Skriv gärna kort, max 2500 tecken, och för repliker 1500.

”Östlig förbindelse försenar nödvändig klimatomställning”

NACKA/VÄRMDÖ

Östlig förbindelse löser inte framkomligheten utan fördröjer omställningen till ett hållbart transportsystem.

Enligt en opinionsundersökning i DN är 6 av 10 Stockholmare positiva till Östlig förbindelse. Men vilka konsekvenser får Östlig förbindelse?

Forskning visar att satsningar på utbyggd vägkapacitet i och kring städer leder till ökad trafik, och på längre sikt även till en mer utspridd bebyggelsestruktur som ökar transportbehoven och ytterligare försämrar konkurrenskraften för inte minst kollektivtrafiken.

Östlig förbindelse bygger på sin egen ohållbarhet – för att vara ekonomiskt lönsam krävs ökad biltrafik, vilket innebär oförändrad framkomlighet samt ökad klimatpåverkan.

Grundproblemet är att bilen inte är ett yt- och resurseffektivt transportmedel. Bilen tar cirka 100 kvadratmeter i anspråk medan en cykel tar cirka

»Enligt Trafikverket räcker inte en omställning av bilflottan till elbilar för att uppnå det svenska klimatmålet.«

tio kvadratmeter i anspråk. En buss motsvarar 92 bilar. Om man jämför med Södra länken är frågan om trafiken skulle stå still om bilarna ersattes av bussar? Är det då vägkapaciteten eller transportslaget som är problemet?

Ökad trafik dämpar effekten av energieffektiveringsåtgärder och förnyelsebara bränslen. Enligt Trafikverket räcker inte en omställning av bilflottan till elbilar för att uppnå det svenska klimatmålet. Det betyder att även biltrafiken måste minska.

Enligt Nackas miljöprogram är målet att nå

en 80 procentig utsläppsminskning per person till 2030 jämfört med 2010.

Vi tror inte att det är realistiskt med tanke på att Östlig förbindelse uppmuntrar till ökad bilanvändning. Kännetecknande för trafikplaneringen i Stockholms län är att å ena sidan ha policydokument med betoning på klimat och mindre åtgärder och å andra sidan en transportplanering med fokus på storskalig ny infrastruktur.

Detta leder till att ohållbara trender upprätthålls och den nödvändiga omställningen fördröjs. Dessutom innebär bilar, gaser, buller och slitagepartiklar stora hälsoeffekter. Trafiken tar också naturresurser och utrymme i anspråk från annat, exempelvis bostäder. Inget av målen om minskad klimatpåverkan, förbättrad luftmiljö eller förbättrad boendemiljö nås.

Frågan är vilket samhälle vi vill skapa? Politikerna behöver presentera alternativa lösningar som

möjliggör för enskilda att välja bort bilen istället för att servera enkla lösningar och fortsätta i gamla hjulspår.

Det behövs en insikt om att konventionell planering inte löser problemen med trängsel och klimatpåverkan utan vi behöver gå från prognosstyrd till visionsstyrd trafikplanering där yt- och resurseffektiva transportslag prioriteras. Exempel kan vara ökad båtpendling, utbyggd spårvägstrafik och fler cykelvägar.

Den rödgröna regeringen bör åtminstone ge Sverige förhandlingen i uppdrag att inkludera ett alternativ med enbart spårtrafik i utredningen om Östlig förbindelse.

Ronny Fors
Hanna Nilsson
Naturskyddsföreningen
i Nacka
Beatrice Sundberg
Naturskyddsföreningen
i Stockholms län
Jan Åman
Nacka Miljövårdsråd

Alle ska med startjobb

NVP DEBATT

Debattredaktör: Anders Milde Tel: 555 266 26, debatt@nvp.se
NVP-Debatt, Box 735, 131 24 Nacka. Texter tas emot t o m
onsdag kl 17. Skriv gärna kort, max 2500 tecken, och för repliker 1500.

”Östlig förbindelse försenar nödvändig klimatomställning”

NACKA/VÄRMDÖ

Östlig förbindelse löser inte framkomligheten utan fördröjer omställningen till ett hållbart transportsystem.

Enligt en opinionsundersökning i DN är 6 av 10 Stockholmare positiva till Östlig förbindelse. Men vilka konsekvenser får Östlig förbindelse?

Forskning visar att satsningar på utbyggd vägkapacitet i och kring städer leder till ökad trafik, och på längre sikt även till en mer utspridd bebyggelsestruktur som ökar transportbehoven och ytterligare försämrar konkurrenskraften för inte minst kollektivtrafiken.

Östlig förbindelse bygger på sin egen ohållbarhet – för att vara ekonomiskt lönsam krävs ökad biltrafik, vilket innebär oförändrad framkomlighet samt ökad klimatpåverkan.

Grundproblemet är att bilen inte är ett yt- och resurseffektivt transportmedel. Bilen tar cirka 100 kvadratmeter i anspråk medan en cykel tar cirka

»Enligt Trafikverket räcker inte en omställning av bilflottan till elbilar för att uppnå det svenska klimatmålet.«

tio kvadratmeter i anspråk. En buss motsvarar 92 bilar. Om man jämför med Södra länken är frågan om trafiken skulle stå still om bilarna ersattes av bussar? Är det då vägkapaciteten eller transportslaget som är problemet?

Ökad trafik dämpar effekten av energieffektiveringsåtgärder och förnyelsebara bränslen. Enligt Trafikverket räcker inte en omställning av bilflottan till elbilar för att uppnå det svenska klimatmålet. Det betyder att även biltrafiken måste minska.

Enligt Nackas miljöprogram är målet att nå

en 80 procentig utsläppsminskning per person till 2030 jämfört med 2010.

Vi tror inte att det är realistiskt med tanke på att Östlig förbindelse uppmuntrar till ökad bilanvändning. Kännetecknande för trafikplaneringen i Stockholms län är att å ena sidan ha policydokument med betoning på klimat och mindre åtgärder och å andra sidan en transportplanering med fokus på storskalig ny infrastruktur.

Detta leder till att ohållbara trender upprätthålls och den nödvändiga omställningen fördröjs. Dessutom innebär bilar, gaser, buller och slitagepartiklar stora hälsoeffekter. Trafiken tar också naturresurser och utrymme i anspråk från annat, exempelvis bostäder. Inget av målen om minskad klimatpåverkan, förbättrad luftmiljö eller förbättrad boendemiljö nås.

Frågan är vilket samhälle vi vill skapa? Politikerna behöver presentera alternativa lösningar som

möjliggör för enskilda att välja bort bilen istället för att servera enkla lösningar och fortsätta i gamla hjulspår.

Det behövs en insikt om att konventionell planering inte löser problemen med trängsel och klimatpåverkan utan vi behöver gå från prognosstyrd till visionsstyrd trafikplanering där yt- och resurseffektiva transportslag prioriteras. Exempel kan vara ökad båtpendling, utbyggd spårvägstrafik och fler cykelvägar.

Den rödgröna regeringen bör åtminstone ge Sverige förhandlingen i uppdrag att inkludera ett alternativ med enbart spårtrafik i utredningen om Östlig förbindelse.

Ronny Fors
Hanna Nilsson
Naturskyddsföreningen
i Nacka
Beatrice Sundberg
Naturskyddsföreningen
i Stockholms län
Jan Åman
Nacka Miljövårdsråd

Alle ska med startjobb