



Stadsbyggnadskontoret
Box 8314
104 20 Stockholm

Synpunkter på Stockholms översiktsplan samrådsunderlag okt 2008

Översiktsplaneringens ambition att sätta miljö- och klimatfrågorna i fokus med målet att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad till år 2050, ligger i tiden och kan förstås inte värderas annat än positivt.

Stor satsning på vägtrafik

Trafiken står för hälften av de fossila koldioxidutsläppen i Stockholms län. Vägtrafiken i länet bedöms komma att fördubblas till 2030, en prognos som säkerställs av de stora satsningarna på väginfrastruktur. Utsläppen av klimatpåverkande gaser kommer därför att öka kraftigt om inte den tekniska utvecklingen ger stora och snabba resultat.

Vi vet emellertid mycket lite om hur snabbt ny teknik och nya drivmedel kommer att utvecklas och vilka effekter det kan ge. Man får därför inte glida förbi klimatproblematiken med en kort passus om ”stora förhoppningar om en teknikutveckling”.

Översiktsplaneringen bör därför, enligt HPV:s uppfattning, baseras på andra alternativ. Det är åtgärder som handlar om att tillgodose transportbehoven med ett långsiktigt hållbart transportsystem och att *aktivt* minska bilanvändningen i regionen.

Vi vill påminna om att den planerade utbyggnaden av väginfrastruktur, liksom idag, till största delen kommer att användas av ensamåkande personbilar.

Cykeltrafiken stor potential

Också översiktsplaneringens ambitioner för cykel och kollektivtrafik ligger i tiden och måste förstås bedömas mycket positivt.

Vi instämmer i den grundläggande utgångspunkten att cykeln är ett transportmedel där planeringen i första hand ska tillgodose pendling till arbete och utbildning.

Potentialen för ökad cykeltrafik i Stockholmsregionen är stor, klimatet är gynnsamt med korta förhållandevis milda vintrar, lättframkomlig topografi, en stor del av staden nås med en halvtimmes cykling och så vidare.

Trots den kraftiga ökningen det senaste decenniet är emellertid cykelns andel av personresandet lägre än riksgenomsnittet. I andra städer är cykelandelen tre gånger så

stor. Det är städer som Linköping, Örebro, Västerås, Norrköping, Umeå, Lund, Malmö, för att nämna några exempel.

En kraftig utbyggnad av cykelinfrastrukturen, liknande den som skett i nämnda städer, kommer därför att kunna frigöra en stor latent cykeltrafik med alla de fördelar för miljö och stadskvalitet som detta skonsamma trafikslag ger.

Viktiga åtgärder i översiktsplaneringen

HPVS vill i denna omgång begränsa sig till två åtgärder för främja en positiv utveckling av cykeltrafiken.

Det ena är en satsning på ett **huvudnät** med hög och jämn standard. Stommen i detta bör vara de **regionala cykelstråken** som emellertid måste rustas upp för att få en mycket bättre standard vad gäller framkomlighet och säkerhet.

Vi anser det mycket viktigt att redan i **översiktsplanen ange var huvudnätet** ska ligga och var utbyggnaden ska ske (på samma sätt som görs för biltrafiknätet och kollektivtrafiken).

Det andra är att man i översiktsplanen tar upp **kombinationsmöjligheterna mellan kollektivtrafik och cykel**. Kollektivtrafikens konkurrenskraft, liksom cykeln, ökar väsentligt gentemot privatbilen om de går att kombinera. Det sker genom säkra och klimatskyddade cykelparkeringsanläggningar vid kollektivtrafikens knutpunkter och genom att göra det möjligt att medföra cykel på spårbundna fordon och buss.

För HPVS



Krister Spolander
Styrelsemedlem HPVS
krister@spolander.se
08-720 01 25
070-421 70 36

Claes Unge
Ordförande HPVS
claes.unge@telia.com
08-644 45 62
0708-949162

HPV Sweden är en riksomfattande sammanslutning för att främja intresset för muskeldrivna fordon, särskilt liggcyklar (www.liggister.org).