

Stockholm 2013-12-19

Till
Stockholms läns landsting
Tillväxt, miljö och regionplanering
Box 22550
104 22 Stockholm

Yttrande från Naturskyddsföreningen i Stockholms län över RUFSS 2010 – Underlag för att bedöma aktualitet och användbarhet, LS 1304-0578.

1. Anger RUFSS 2010:s vision och mål fortfarande regionens samlade vilja?

Svaret är både ja och nej. Det finns en i huvudsak regional samsyn kring vägtrafiklösningarna i RUFSS 2010. Men det finns även en total enighet om att regionen ska nå klimatmålen och där finns en stor målkonflikt med RUFSS 2010, befintliga trafikplaner och de prognoser som visar att regionens nuvarande planering inte är förenlig med klimatmålen och flertalet av de övriga miljömålen. Klimatfrågan spänner över hela samhället och utsläppen från vägtrafiken är den enskilt största utsläppsdelen som RUFSS 2010 har stor möjlighet att påverka.

Att tala om visioner och mål är även motsägelsefullt när RUFSS 2010 så till hög grad är prognosbaserad så att mål och visioner för en attraktiv och hållbar stadsplanering står tillbaka för att istället klara trafiken utifrån prognoser istället för att planera utifrån beslutade mål och visioner. RUFSS behöver bli målbaserad och först då kan visioner och mål bli tydligt förankrade i planarbetet.

2. Hur använder ni RUFSS 2010 och på vilket sätt får planen genomslag i ert arbete?

Den största hjälpen av RUFSS 2010 har vi i vårt arbete med de tio gröna kilarna och den är mycket värdefull att kunna referera till. Vi har under ett antal år arbetat mycket med att få till mellankommunala samverkansformer för de gröna kilarna och detta är något som lyfts fram väl i RUFSS 2010. För övrigt är vår erfarenhet att kommunerna gärna refererar till RUFSS 2010 när det passar deras syften men nästan avfärdar den när det inte passar deras syften.

3. Hur bedömer ni genomförandet av RUFSS 2010 fram till idag, och hur kan det stärkas ytterligare?

Vägplaneringen går i huvudsak som planerat, vilket av klimat- och miljöskäl är negativt. Det är även negativt ur andra aspekter som lokal miljöpåverkan, buller, partiklar, förlust av biologisk mångfald och för möjligheterna att bygga en långsiktigt hållbar region. Kollektivtrafikplaneringen avviker i och med 2013 års Stockholmsöverenskommelse från planen, vilket kan vara positivt då tunnelbaneförslaget är mer omfattande än det i RUFSS 2010. Det visar dock på RUFSS 2010 svaghet i planeringen.

Ett nödvändigt sätt för att stärka RUFSS 2010 vore om planen tydligare visar på hur regionen kan hantera målkonflikter inom planeringen. Dessa är idag tydliga mellan till exempel miljö och infrastruktur, samtidigt som det måste finnas ett helhetstänk i regionplaneringen och en regional aktör som vågar se bortom den planeringshorisont som är rådande. Miljöfrågorna

behöver få större betydelse i planeringen, det gäller framförallt klimat och biologisk mångfald. Ekosystemtjänsterna måste tas med i planeringen och på så sätt kan miljöfrågorna få en ökad drivkraft och synliggöra värdet av att beakta miljöfrågorna i den regionala planeringen. Samhällsplanering och miljöfrågor behöver stärka varandra istället för att vara motpoler.

I RUFSS 2010 nämns cykeln som transportmedel oftast längst ner i argumenten och endast regionala cykelplanen tas upp som en satsning. Regionala cykelplanen är en satsning endast för cykelpendling – ingenting annat. Cykeln i kombination med kollektivtrafik behöver en mycket starkare roll i RUFSS 2010. För att cykel och kollektivtrafik ska vara mer attraktivt transportsätt än bil krävs det mer utrymme åt dessa två transportsätt. I Stockholms stad är 25 procent av körbanan avsatt till bilparkering, 3-4 procent är avsatt till cykelstråk och 1-2 procent till bussar.

4. Vad ser ni som RUFSS 2010:s styrkor respektive svagheter, från ert perspektiv?

En avgjord styrka i RUFSS 2010 är att den formulerar visioner och mål som stora delar av regionen står bakom.

En allvarlig svaghet är att transportsystemets utveckling som den beskrivs i RUFSS 2010 strider mot de klimat- och miljömål som också finns i RUFSS, samt mot andra regionala och nationella mål.

Att transportsektorns klimatmål är oförenlig med fortsatt ökad vägtrafik, även när framtida effektiviseringar räknas in, är numera väl etablerat. Länsstyrelsens åtgärdsplanering för infrastruktur påpekar exempelvis att klimatmålen om minskad klimatpåverkan för transportsektorn till 2030 inte kommer att nås med nuvarande planer¹, och beräkningar från Trafikverket leder till slutsatsen att det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 kräver 25 % minskad biltrafik i storstadsregioner, och oförändrad lastbilstrafik². Den färskaste utredningen *Fossilfrihet på väg*, om hur det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030³, betonar också betydelsen av att använda samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar för att minska bilismen och istället flytta över transporter till gång, cykel, och kollektivtrafik.

Slutsatsen är att regionens infrastrukturplaner, som beräknas leda till väsentligt ökad biltrafik de närmsta decennierna, behöver revideras så att de istället medverkar till att klimatmålen nås.

En ytterligare svaghet är att det saknas ett systemperspektiv på avfallsfrågan i regionen. I hela Sverige ökar kapaciteten för sopförbränning – så även i Stockholms län – samtidigt som utbyggnaden skapar en överkapacitet och regionen kommer bli beroende av importerade sopor för att klara ett högt kapacitetsutnyttjande i sopförbränningsanläggningarna.

5. Finns det delar i RUFSS 2010 som inte är aktuella?

Det behövs en revidering av RUFSS 2010 i enlighet med nya befolkningsprognoser och

¹ Åtgärdsplanering för perioden 2014-2025, Länsstyrelsen Stockholms län

² Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, Trafikverket 2012

³ *Fossilfrihet på väg*, Regeringen 2013

förändrade trender för trafikens utveckling. En sådan uppdatering skulle göra RUFSS 2010 mer användbar och starkare som planeringsdokument. Befolkningen ökar i snabbare takt än prognoserna och biltrafiken har börjat minska sen omkring år 2007 och utvecklingen ser ut att fortsätta. Trenden är internationell och är liknande för hela Sverige och stora delar av Europa och USA. Det är nu angeläget att se över trafikplaneringen och se till att trafiktillväxten i regionen sker med cykel och kollektivtrafik så att biltrafiken kan minska.

Prioriteringsordningen för kollektivtrafik verkar inte längre helt aktuell med anledning av 2013 års Stockholmsöverrenskommelse. Det behövs en översyn av kollektivtrafikkapaciteten för att kunna möta en ökad efterfrågan på hållbara resor.

Den statliga utredningen *Fossilfrihet på väg* anger att den nationella planen behöver revideras för att bidra till att stödja övergången mot en fossiloberoende fordonsflotta och klimatmålen. Utredningen anger även att det behövs ett stadsmiljömål som anger att persontransportarbetet i tätorter ska tas i kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken kan minska. RUFSS 2010 behöver revideras för att styra mot denna målbild och i det sammanhanget är det helt nödvändigt att omförhandla Stockholmsöverrenskommelsen från 2007.

6. Är utmaningarna i RUFSS 2010 fortfarande relevanta?

Utmaningarna är i högsta grad relevanta men summan av de utmaningar RUFSS 2010 anger och som regionen står inför visar tydligt på vikten att våga hantera de målkonflikter detta innebär.

7. Vilka är de viktigaste utmaningarna för Stockholmsregionen framöver?

Klimat- och miljöproblemen är vår generations stora utmaning. Att tydliggöra hur regionen ska uppnå de olika miljömålen med en ökande befolkning är därmed en av de viktigaste utmaningarna för RUFSS 2010. Att fortsätta bygga fel skapar sämre förutsättningar att nå klimat- och miljömål samtidigt som regionen riskerar att använda enorma investeringsmedel till åtgärder som tar oss längre ifrån en hållbar region.

Vi vill särskilt peka ut konflikten mellan klimatmål och nuvarande planer för regionens vägtransporter, samt förväntat ökande konflikter mellan ett ökat exploateringsstryck i de gröna kilarna från en ökande befolkning, och målet om bevarad biologisk mångfald. Det kräver en framsynt planering, ett helhetstänk för nya bostäder och en prioritering av yteffektiva och energieffektiva transporter med låg klimatpåverkan.

Inte minst den ökade uppmärksamheten nationellt och internationellt på ekosystemtjänsternas avgörande betydelse för vår väl- och överlevnad pekar på vikten av att tydligt planera för att dessa tjänster utvecklas på ett hållbart sätt. Detta behöver accentueras mycket tydligare i arbetet med RUFSS 2010 och många bra tankar går att hämta i Naturvårdsverkets färskna utredning om grön infrastruktur på regional nivå⁴.

8. Hur ser ni på den omvärldsbild som RUFSS 2010 utgår från?

Omvärldsbilden behöver uppdateras på några viktiga punkter. Underlaget för aktualitetsprocessen pekar helt riktigt ut transportsektorns klimatpåverkan som särskilt svår

⁴ Förslag till hur en handlingsplan för grön infrastruktur kan tas fram på regional nivå, NV-03367-13

att komma till rätta med. Här vill vi komplettera bilden på två punkter.

Peak car: Som diskuteras i bland annat utredningen om *Fossilfrihet på väg* finns en tydlig tendens att antalet personkilometer med personbil stagnerar eller minskar i flera utvecklade västländer, däribland Sverige, även om orsakerna inte är klarlagda. Samma trend är tydlig i Stockholms län, där antalet personkilometer med bil minskat varje år sedan 2008, och antalet personbilar per invånare i princip varit konstant de senaste 10 åren⁵. Det här är en hoppande trend som bör beaktas när prognoser för befolkningstillväxt och transportbehov uppdateras.

Behov av minskad vägtrafik: Betydelsen av teknikutveckling och mer effektiva fordon framhävs ofta i diskussioner om möjligheter och medel för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Som vi påpekat tidigare har det under senare år kommit en rad rapporter och utredningar som konstaterar att detta inte räcker för att klara regionala och nationella klimatmål, utan att den totala vägtrafiken dessutom behöver minska. Därmed står transportsystemets utveckling, så som den skisseras i RUFSS 2010, i konflikt med dessa klimatmål, och behöver revideras.

Mårten Wallberg
Ordförande

⁵ *Stockholms stad miljöbarometer* <http://miljobarometern.stockholm.se/sub.asp?mo=7&dm=4>, 2013-12-18