

Till
Stockholms läns landsting
Regionplane- och trafiknämnden
Box 4414
102 69 Stockholm
◊

Synpunkter på Regional utvecklingsplan för Stockholms län, samrådsunderlag (RUF)

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Stockholms län konstaterar med beklagande att det remitterade samrådsunderlaget lider av så allvarliga brister att det måste omarbetas i grunden för att duga som underlag för en kommande regionplan:

- Enligt den miljöbedömning som gjorts inom ramen för regionplanearbetet kommer de redovisade scenarierna att innebära att koldioxidutsläppen per capita från regionen till 2015 väntas öka 10-15 procent och att ytterligare grönområden styckas sönder av vägar och exploateras. Inget scenario klarar därmed det mål regionplane- och trafiknämnden angivit om att planen ska bidra till en *"långsiktig hållbar livsmiljö"*. Scenario P är värst.
- Transportinfrastrukturen och den regionala grönstrukturen är de från miljösynpunkt viktigaste regionövergripande planeringsfrågorna och samtidigt två områden där politiska beslut och initiativ, t ex i form av en regionplan, har störst inflytande. På det ena området, trafiken, ger de i samrådsmaterialet förespråkade vägtrafiksatsningarna sammantaget starkt negativa miljöeffekter. Beträffande grönstrukturen innebär samtliga scenarier att den regionala grönstrukturen krymper och utarmas ytterligare trots att målsättningen anges vara att *"Bevara och utveckla den regionala grönstrukturen"*. Ingen enda åtgärd för att ge återstående delar av regionens grönstruktur ett stärkt och fungerande skydd föreslås.
- Satsningen på Yttre tvärleden (inkl Förbifart Stockholm) utgör det från miljösynpunkt enskilt värsta inslaget i materialet. Projektet är ett radikalt brott med regionens tidigare radiella expansionsmönster och pekar i riktning mot en stadsutveckling av Los Angeles-modell med ökade transporter, utglesning av bebyggelsen, ökad energianvändning, intrång, buller m m.
- Beträffande vägnätets framtida utveckling redovisas endast ett alternativ - ett håll mot remissinstanserna.
- Planerna på en ny flygplats på Södertörn liksom en ny storhamn vid Norvik är från naturskyddssynpunkt oacceptabla.

Inför den fortsatta planprocessen har vi följande förslag och krav:

- För att arbetet med att ta fram ett slutgiltigt förslag till regionplan för fastställelse ska bli framgångsrikt krävs ett nytt arbetssätt där miljömålen betraktas som en förutsättning och ram för planeringen, inte som en faktor att beakta vid finjusteringen av förslagen.
- En led i detta arbete bör vara att fullfölja den s k strategiska miljöbedömningen på basis av de brister i scenariealternativen som påvisas i miljöbedömningsrapporten¹. Ett grundkrav är att åtminstone redovisa ett scenario där uppställda miljömål klaras bl a för att klarlägga vilka krav denna ambition ställer på samhället och medborgarna. Utöver de 10 huvudindikatorer som fastställts i programmet för Strategisk miljöbedömning kan en utgångspunkt vara de mål Kommunförbundet i Stockholms län, Länsstyrelsen och Landstinget enats

om i det regionala miljövårdsprogrammet.

- Fler scenarier för vägnätets utveckling än det enda som finns i samrådsmaterialet måste utvecklas och analyseras. Särskilt angeläget är att scenarier utan Yttre Tvärleden (inkl Förbifart Stockholm) seriöst utvärderas. Till det som bör tillföras hör riktade trängselavgifter enligt den principmodell Naturskyddsföreningen utvecklat (förslaget bifogas - se även www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/trangselavg.htm) samt Essingeledens Brommagren.
- I regionplanen bör i detalj anges hur regionens grönstruktur - Storstockholms Gröna Kilar - ska ges ett beständigt och trovärdigt skydd. Skyddets omfattning bör anges på kartor och en tidplan för skyddsarbetet upprättas. Ett formaliserat samarbete mellan berörda kommuner, myndigheter och ideella organisationer i "Förbundet för Storstockholms Gröna Kilar" bör upprättas med syfte att förverkliga det mål som anges i det regionala miljövårdsprogrammet: "Det är nu dags att för framtiden avgränsa och bevara huvuddragen i den gröna struktur som i samspel med vattnen bildar helheten över kommungränserna./.../ Områdena bör ges lagligt skydd enligt miljöbalken "
- Inslag i nuvarande lagstiftning, beskattningssystem m m som gör det svårare för regionen att klara miljömålen bör analyseras och viktiga förändringar i regelverket föreslås. Det kan t ex gälla former för skydd av regionens grönstruktur, en lagstiftning om trängselavgifter samt åtgärder som minskar regionens koldioxidutsläpp på ett ekonomiskt effektivt sätt.
- Det generella strandskyddet är av mycket stor betydelse för att bevara tillgänglighet för friluftsliv och förhindra skador på biologiskt värdefulla strandmiljöer i regionen. Regionplanen bör redovisa en strategi för att vända nuvarande negativa utveckling.

Allmänt

En av Stockholmsregionens viktigaste utmaningar under de närmaste decennierna är att minska regionens miljöbelastning även om befolkningen och den ekonomiska aktiviteten skulle komma att öka kraftigt. En rimlig utgångspunkt för regionplaneringen och samhällsplaneringen i stort är att den aktivt ska bidra dels till att uppfylla de miljömål riksdagen har fastslagit och som senare konkretiserats i förslag från miljömålskommittén, dels till att förverkliga de mera blygsamma målen i det regionala miljövårdsprogram Länsstyrelsen, Kommunförbundet och Landstinget i Stockholms län enats kring³. Det bredare anslag som den regionala utvecklingsplanen innebär - där till regionplanen och dess trafikplan även kopplats åtgärder på forskningssidan, internationell samverkan m m - kan, rätt utnyttjat, underlätta en integrering av olika åtgärder.

Utnyttja miljövårdsprogrammet!

Hösten 1999 bestämde Landstingets regionplane- och trafiknämnd samt styrelserna för Kommunförbundet i Stockholms län och Länsstyrelsen att Miljövårdsprogram 2000 "skall utgöra underlag för det fortsatta miljöarbetet i länet". I det regionala miljövårdsprogrammet anges de mål som bl a regionplanen därmed rimligen ska bidra till att realisera. Några citat ur programmet:

"Det är viktigt att vi i länet, som en storstadsregion i västvärlden, tar vårt globala ansvar för framför allt utsläppen av den klimatpåverkande gasen koldioxid. /.../ Vi måste främja en samhällsutveckling som också i det globala perspektivet är hållbar."

"Dagens transportsystem är inte långsiktigt hållbart. /.../ Bilavgaser och trafikbuller är två stora problemområden som är särskilt påtagliga i storstadsregionen. Transportinfrastrukturen har också en avgörande inverkan på regionen genom att den fragmentiserar och upptar värdefull mark och på så vis bildar fysiska, ekologiska och visuella barriärer."

"Regionens gröna kilar är en unik tillgång för stadsbygden och dess invånare, även om den ständigt har naggats i kanten eller splittrats upp som en följd av stadsbyggdets tillväxt genom åren. Det är nu dags att för framtiden avgränsa och bevara huvuddragen i den gröna struktur som i samspel med vattnen bildar helheten över kommungränserna."

"Stadsbygden har nu vuxit sig så vidsträckt att det har blivit hög tid att ta ställning till en regionalt sammanhållen grönstruktur."

"I det fortsatta arbetet med att stärka regionens grönstruktur pekas stora strategiskt belägna områden ut. De sociala behoven ska också vägas in. Insatser föreslås för att höja kvaliteten eller stärka svaga delar. Områdena bör ges lagligt skydd enligt miljöbalken."

"Storstockholms radiella bebyggelsemönster är på väg att brytas, vilket medför att många av de funktioner som ryms inom motsvarande system av gröna kilar kan komma att gå förlorade./.../Utmaningen ligger nu i att bibehålla samband och funktioner i den kilformade grönstrukturen så att den inte helt bryts av nya exploateringar och tvärleder."

"Kommunerna behöver i ett mellankommunalt samarbete bygga upp en gemensam bild av grönstrukturens form och innehåll och genom konkreta planbeslut rörande markens användning säkra dess funktion och betydelse för regionens långsiktiga utveckling."

Många bra tankar, men förslag till åtgärder för att nå miljömålen saknas

Miljöaspekterna diskuteras flitigt i samrådsmaterialet. Ofta framhålls vikten av att regionens expansion inriktas på att skapa en tät stadsstruktur, att främst nyttja goda kollektivtrafiklägen, att undvika exploatering i den regionala grönstrukturen m.m. Det är bra. Det är också positivt att man i materialet vågar föra ett någorlunda fördomsfritt resonemang kring värdet (inte minst från ekonomisk synpunkt) av en minskad biltrafik, särskilt i rusningstid.

Tyvärr redovisas nästan inte ett enda förslag till åtgärd eller konkret styrmedel som skulle kunna säkra att de redovisade miljömålen nås. Samrådsunderlaget sägs t.ex. syfta till att motverka ytterligare exploatering av Storstockholms gröna kilar och gynna resurssnåla strukturer. Man påstår t.o.m. att de redovisade scenarierna syftar till att "*Bevara och utveckla den regionala grönstrukturen*". Några förslag till konkreta åtgärder för att nå detta mål anges dock inte. Tvärtom föreslås bl.a. en rad nya vägdragningar som kommer att skapa lägesfördelar och ett extremt exploateringstryck även i områden som enligt förslaget inte bör exploateras. Detta tryck skulle möjligen kunna mildras med kompletterande åtgärder, men några sådana diskuteras inte. I scenario K förespråkas t.o.m. att man ytterligare ska bebygga Järvafältet (se skisser sid 62 och 68)!

Ingen diskussion förs om hur man ska kunna motivera kommuner och exploatörer att koncentrera ny bebyggelse till stationsnära lägen i den utsträckning scenarierna förutsätter.

Målet att minska koldioxidutsläppen nämns ofta, men av den s.k. miljöbedömningen¹ (som refererar beräkningar gjorda av Inregia AB) framgår att man oavsett scenario realistiskt bör räkna med att koldioxidutsläppen från trafiken per capita till 2015 ökar med 10-15 procent. På grund av stigande befolkning blir ökningen av de totala koldioxidutsläppen i länet mycket kraftig. I materialet diskuteras vagt förhoppningar om att teknisk utveckling av fordon och bränslen ska lösa problemet, vilket ger intryck av att planförfattarna inte tror att den regionala eller lokala planeringen kan spela någon nämnvärd roll på detta från miljösynpunkt centrala område!

Samtidigt som de konkreta åtgärder som skulle kunna bidra till att stärka miljömålen endast berörs i vaga ordalag, är de förslag som går i motsatt riktning och motverkar en hållbar utveckling desto mera konkreta och tydliga. När det gäller vägnätets utbyggnad - som är den från miljösynpunkt mest väsentliga komponenten - är tydligheten närmast komisk: Endast ett scenario för vägnätet redovisas, vilket knappast kan tolkas på annat sätt än att man anser att det inte finns något för samrådsdeltagarna att ta ställning till. Det underförstådda budskapet tycks vara: Det gamla Dennispaketet (som till stora delar syddes ihop just på RTK) är Den Enda Vägen framåt och tendenser till alternativt tänkande bör inte i onödan uppmuntras.

Syftet oklart, hinder och förutsättningar analyseras inte, miljömålsscenario saknas

Planering är en avvägning mellan det möjliga och det önskvärda. För att hitta rätt i den avvägningen behövs en bredare belysning och ett mera reflekterande förhållningssätt än det som redovisas i samrådsmaterialet. I vilken mån den önskvärda utvecklingen kan realiseras bestäms till stor del av omvärldsfaktorer av vilka långtifrån alla är möjliga att påverka. Lagar och skatteregler tillhör emellertid den kategori omvärldsfaktorer som går att påverka. Tyvärr saknas helt analyser av vilka förändringar av dessa system som skulle behövas för att klara måluppfyllelsen på t.ex. miljöområdet.

Antalet scenarios är så begränsat att en lång rad väsentliga aspekter i realiteten överhuvudtaget inte belyses. En fundamental brist är att man av något skäl valt att inte redovisa något scenario där miljömålen uppnås. Genom ett sådant scenario skulle man bl.a. bättre kunna klarlägga vad som fordras för att vi ska uppnå miljömålen.

Misslyckad integration miljösatningar/ekonomisk tillväxt

Historiskt har ekonomisk tillväxt förknippats med ökad miljöbelastning och växande resursslöseri. Miljöhänsyn har ansetts hota den ekonomiska tillväxten. Under 90-talet växte en ny syn fram där konfliktperspektivet tonats ned. Fokus riktas istället på möjligheter att låta ekonomisk utveckling och miljöförbättringar befrämja och stärka varandra. För företagen blev miljösatningar en konkurrensfördel och en bas för helt nya näringsgrenar. Ett uttryck är den s.k. lokala tillväxtavtal kring en satsning på "miljödriven tillväxt" som utarbetades i samverkan mellan en mängd parter i länet 1998-99. Andra uttryck för perspektivskiftet är diskussionen om att genom s.k. grön skatteväxling ändra skatteuttaget så att teknik, produktionsprocesser och beteenden som minimerar miljöpåverkan belönas, samtidigt som drivkrafter för miljöanpassad teknisk förnyelse, ekonomisk tillväxt och internationell konkurrenskraft stärks.

Utgångsläget för en integration av miljö- och ekonomiska aspekter i regionplanarbetet har varit gott, dels genom arbetet med tillväxtavtal och miljöårsprogram, men också tack vare det program för en s.k. Strategisk miljöbedömning som regionplane- och trafikkontoret fastställt². Tyvärr tycks man dock någonstans under processens gång ha glömt både program och erfarenheter.

Provinsiellt synsätt dominerar

Förslaget präglas av ett provinsiellt perspektiv. Regionplanen ska gälla Stockholms län, men detta måste, enligt föreningens uppfattning, inte leda till att man glömmer resten av världen. I förslaget framhålls - inte sällan självbelåtet - Stockholm som motorn i den svenska ekonomin och att hela landet tjänar på om huvudstadsregionen växer, bl.a. befolkningsmässigt. Det är möjligt att den samlade ekonomiska tillväxten i landet i varje fall på kort sikt blir högre om man särskilt uppmuntrar expansionen i just Stockholm. Samtidigt är det uppenbart att många svenska kommuner idag är på väg att förlora sin ekonomiska kraft och framtidstro när andelen yngre sjunker och pensionärer och arbetslösa dominerar alltmera vilket rimligen är negativt inte bara för dessa bygder utan för landet som helhet.

I Stockholm leder den hysteriska expansionen samtidigt till flaskhalsproblem på ett otal områden, manifesterade i form av skyhöga fastighets- och lägenhetspriser, bilköer och ett stegrat exploateringstryck mot värdefulla natur- och kulturmiljöer. Samrådsunderlaget berör problemen ur det närsynt, lokala perspektivet och definierar utmaningen som att det handlar om att finna vägar till ökat bostadsbyggande och mera infrastruktur i Stockholms län. Man kan emellertid fråga sig om det inte vore mera hälsosamt både för Stockholm och för resten av landet om åtminstone en del av den expansion som nu förutses i Stockholm istället kan ske på andra håll, t ex i andra centra i Mälardalsregionen. Fungerande styrmedel för att åstadkomma detta är inte självklart tydliga, men eftersom en kanalisering av en del av tillväxten till andra delar av landet skulle öka livskvaliteten även i Stockholmsregionen borde en diskussion kring detta finnas i materialet.

På miljöområdet yttrar sig det provinsiella perspektivet bl a i att man på lösa grunder hävdar att den samlade miljöbelastningen i ett antal avseenden snarast skulle minska om befolkningen koncentrerades till Stockholm i ännu snabbare takt. Utan att ta ställning i sakfrågan kan man konstatera att det finns studier som tvärtom tyder på att det är lättare att minimera miljöbelastningen vid betydligt lägre befolkningskoncentrationer än vad som förutses för stockholmsregionen.

Ett genomgående tema i materialet är en oro för att sambandet mellan de södra och norra länsdelarna ska försvagas. På vilket sätt detta skulle vara en risk klarläggs dåligt - man kan tvärtom se många fördelar om de bägge regionerna blir mindre beroende av varandra, t ex genom att sambanden mellan Södertörn och resten av Södermanland stärks.

När sjöfartens utveckling diskuteras berörs inte möjligheterna att skapa en mera rationell hamnstruktur genom samarbete över länsgränserna, t ex genom att låta att Oxelösund hamn - med ett inte minst från miljösynpunkt mycket attraktivt hamnläge och i en kommun som under de senaste åren minskat sin befolkning med över 20 procent - få en tyngre roll. Ur det skeva, provinsiella perspektivet blir det tvärtom en självklar ambition att se till att en så stor del som möjligt av Finlands och Rysslands varuutbyte med omvärlden passerar Stockholms län.

En starkare betoning av Mälardalsperspektivet liksom en insikt om samtliga regioners ömsesidiga ansvar för landet borde, enligt föreningen, vara en självklarhet. I detta ligger bl a uppfattningen att de stadsmiljöer som enligt planen anses mest attraktiva troligen har större förutsättningar att utvecklas dels genom att regionens centrala delar ("stenstaden") expanderar, dels genom att redan etablerade städer som Södertälje, Strängnäs, Enköping, Västerås m fl knyts närmare regioncentrum, än genom nya tätortsbildningar i länet, framdirigerade genom stora infrastruktursatsningar.

Ett vidare perspektiv är också nödvändigt eftersom regionens möjlighet att klara ambitionerna om en "*långsiktig hållbar livsmiljö*" i mycket av bestäms i nationella regelverk eller av EU-lagstiftning. För att minska koldioxidutsläppen krävs således sannolikt bl a att skatten på fossila bränslen höjs. Även en rad andra lagar och regler begränsar på ett orimligt sätt regionens möjligheter att klara uppställda miljömål. Det gäller t ex regler för reseavdrag, förmånsbilsbeskattning m m. På lagstiftningssidan kan nya instrument för att motverka den successiva utarmningen av regionens gröstruktur behöva utvecklas.

Att identifiera hinder av denna typ och föreslå hur de kan undanröjas borde ingå i regionplanen på samma sätt som det anses självklart att ange förväntningar om statliga medel för infrastrukturinvesteringar.

Regional omstrukturering förödande från miljösynpunkt

Den viktigaste förklaringen till att samrådsförslaget står i konflikt med de långsiktiga miljömålen är att materialet förordar att den i regionen etablerade och från resurs- och markanvändningssynpunkt mycket effektiva radiella stjärnstrukturen successivt ska ersättas med en mera diffus utvecklingsmodell. Nyckelåtgärden är den s k Yttre Tvärleden, inkl Förbifart Stockholm, som följaktligen ingår i alla scenarier.

I media och den politiska debatten har det ofta felaktigt påståtts att ett huvudsyfte med Förbifart Stockholm skulle vara att minska köproblemen kring innerstaden genom att avleda genomfartstrafik från Essingeleden. I samrådsmaterialet konstateras att Förbifart Stockholm har mycket liten effekt på köproblemen kring innerstaden:

a/ Den renodlade genomfartstrafiken utgör en mycket liten andel av trafiken på Essingeleden och dess betydelse för köbildningen är marginell, bl a därför att denna trafik är utspridd över dygnet.

b/ Den avlastning på Essingeleden som uppnås i de modellkörningar som redovisas i samrådsmaterialets trafikplan har mycket svag koppling till Förbifart Stockholm utan är nästan helt avhängig införandet av styrande trängselavgifter på infarts- och innerstadstrafiken.

Rader av studier har visat att nya vägar på sin höjd marginellt kan minska köbildningen i Saltsjö-/Mälarsnittet. Detta gäller särskilt för vägdragningar som ligger förhållandevis långt från Stockholms City, t ex Förbifart Stockholm. Problemet med bilköer kan man på allvar komma tillrätta med först genom införande av trängselavgifter. Författarna till samrådsmaterialet är rimligen klara över detta faktum och det är mot denna bakgrund märkligt att det i samrådsmaterialet inte redovisas något scenario där trängselavgifter införts *innan* man satsat miljarder på nya vägar med stora miljöeffekter och av diskutabel nytta.

Huvudsyftet med Förbifart Stockholm är således, som framgår av samrådsunderlaget, *inte* att lösa några trafikproblem istället, utan - vilket framhävs i materialet (se bl a sid 66-69) - att kraftfullt och permanent rita om regionens struktur. Med projektet vill man å ena sidan göra nya områden tillgängliga för exploatering, å andra sidan möjliggöra ett ökat bilpendlande. Förbifart Stockholm och Yttre Tvärleden är det kraftfulla, strukturella grepp som ska locka exploatörer till nya, perifera centra. I förlängningen kan satsningen väntas att leda i riktning mot ett nytt utvecklingsmönster där den relativt täta "europeiska" staden ersätts av en gles, "amerikansk" stadsmodell av Los Angeles-typ med bl a ökat bilberoende och stigande miljöbelastning. I samrådsmaterialet förutses följaktligen en betydande ökning av biltrafikens andel av persontransporterna.

Yttre tvärleden (inkl Förbifart Stockholm) är det från miljösynpunkt enskilt mest miljöskadliga projekt som skisseras - och samtidigt "ryggraden" i samrådsmaterialet.

I det regionala miljövårdsprogrammet varnas för den utveckling som förordas i samrådsmaterialet: "Storstockholms radiella bebyggelsemönster är på väg att brytas, vilket medför att många av de funktioner som ryms inom motsvarande system av gröna kilar kan komma att gå förlorade./.../Utmaningen ligger nu i att bibehålla samband och funktioner i den kilformade grönstrukturen så att den inte helt bryts av nya exploateringar och tvärleder."

I miljöbedömningsrapporten definieras brytningen mellan den radiella strukturen eller den mera diffusa som den kanske mest centrala aspekten att ta ställning till i planprocessen: "Ett vägval kan vara om regionplaneringen ska sträva efter att bryta den radiella strukturen med de fördelar för tillgänglighet och bebyggelseutveckling som det kan medföra eller om målet är att bevara och utveckla grönstrukturen ska ges företräde."

Genom att så ensidigt förespråka Yttre Tvärledens utbyggnad (inkl Förbifart Stockholm) binder sig samrådsförslaget på ett omotiverat och mycket oroande sätt för en utvecklingsmodell där ökat bilresande, stigande energianvändning, värre bullerstörningar och större intrång utgör oundvikliga följder. Därmed havererar dessutom med oundviklighet de miljöambitioner som formuleras i förslagets mera poetiska avsnitt.

I materialet pekar på att mera centralt liggande satsningar (som t ex Essingeledens Brommagren) skulle kunna medverka till att lösa regionens trafikproblem och dessutom understödja den expansion av regioncentrum som K-scenarierna bygger på. Ändå väjer för att t ex analysera Brommagrenens potential även i dessa scenarierna. Förfarandet är inte lätt att förklara i logiska termer.

Att man i samrådsmaterialet valt att redovisa ett enda utvecklingsscenario för vägnätet och inte ens skisserar alternativa scenarier är svårförståeligt och mycket illavarslande eftersom det antyder att politiska blockeringar tillåts styra. I det fortsatta arbetet är det ett oavvisligt krav att medborgarna och de politiska beslutsfattarna ges sakligt och allsidigt underlag att ta ställning till olika trafikstrategier för regionen.

Risker med ökad förtätning

Att expandera regionens befolkning genom en fortsatt förtätning i centrum och längs de etablerade kollektivtrafikstråken är av många skäl att föredra. Det är samtidigt uppenbart att inte heller en sådan utveckling kan ske oreflekterat och utan konflikter med t ex tillgången på stora och små grönområden i anslutning till bostadsbebyggelse. De skisser på en fortsatt exploatering av Järvafältet som visas på sid 62 och 68 illustrerar vad en obetänksam tillämpning av koncentrationstänkandet kan leda till. Med en ökad befolkning växer behovet av grönområden för biologisk mångfald och friluftsliv och därmed även betydelsen av att skydda näraliggande områden från exploatering.

Trängselavgifter innan nya vägar övervägs

Som påvisas i samrådsmaterialet kan trängseln i Stockholmstrafiken inte nämnvärt påverkas av ny infrastruktur. För att få bort köerna krävs någon form av styrande avgifter. I trafikscenarierna införs - efter det att alla miljardslukande vägbyggen genomförts! - en typ av biltullar som trots den fyrkantiga utformningen visar påtagliga trafikmässiga vinster. Mot bakgrund av den stora enighet som råder om förtjänsterna med styrande avgifter är det, som nämnts, besynnerligt att det i samrådsmaterialet inte ingår något scenario där trängselavgifter införts innan de föreslagna stora vägbyggen kunnat genomföras om tidigast kanske 15-20 år.

Smarta trängselavgifter skulle innebära ett "klipp" för

- miljön

1. Mindre behov av nya infrastrukturanläggningar = mindre ingrepp
2. Minskade CO₂-utsläpp till låg eller negativ samhällsekonomisk kostnad.
3. Goda kollektivtrafiklägen gynnas = Transport-, energi- och resurssnåla strukturer gynnas.

- rättvisan

4. Underlaget för kollektivtrafik stärks med ökad tillgänglighet för icke-bilburna – gamla, rörelsehindrade, barn, låginkomsttagare m fl. Höjd kvalitet på kollektivtrafiken genom kortare restider och förbättrad punktlighet.
5. Färre skadade och dödade i trafiken trots högre snittfarter, bl a genom färre s k whiplash-skador.
6. Centrumhandeln stärks vilket gynnar särskilt ekonomiskt svagare grupper.

- tillväxten

7. Näringslivets transportkostnader i storstadsområdena sjunker snabbt.
8. Lägre behov av investeringar i ny infrastruktur betyder ökade resurser för andra samhällssektorer, t ex utbildning eller privat konsumtion. Minskat behovet av skatteintäkter.

9. Skatteväxling från skatter med negativa tillväxteffekter (inkomstskatter och arbetsgivaravgifter) kan ersättas av en skatt med positiv tillväxteffekter.

I ett slutförslag till regionplan bör givetvis ingå införande av renodlade trängselavgifter som en första åtgärd att reformera vägtrafiken i regionen. Det förslag till trängselavgifter som Naturskyddsföreningen har utvecklat bifogas (se även www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/trangselavg.htm)

Tillgängliga infrastrukturpengar måste reserveras för satsningar på kollektivtrafik, sanering av infrastrukturen, ny spårkapacitet samt Essingeledens Brommagren

Det utrymme för satsningar på transportinfrastrukturen som finns bör i första hand användas till att bygga ut kollektivtrafiken och stärka dess förtroende hos allmänheten, miljösanera den befintliga infrastrukturen och till att öka spårkapaciteten över Saltsjö/Mälarsnittet.

Förtroendet för SL har på senare tid sjunkit dramatiskt på grund av indragna tåg, tekniska fel, oupphörliga förseningar m m. Både från miljösynpunkt och för att vägtrafiken inte ska kollapsa är det nödvändigt att kollektivtrafiksystemet rustas upp. Målsättningen måste vara att successivt öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Ska detta vara möjligt krävs sannolikt stora satsningar både på att förbättra kvalitén på nuvarande system, men också på att utvidga de olika spårsystemen. Det krävs en prispolitik som stimulerar fler att ställa bilen.

En sådan prioritering står inte i konflikt med biltrafikens intressen, tvärtom. I rusningstrafiken svarar kollektivtrafiken redan idag för nästan 75 procent av persontrafiken i regioncentrum. För att inte köproblemen på vägarna med ökad befolkning ska växa bortom alla kontroll krävs att denna andel ökar. Av rena resursskäl kan denna strategi dock sannolikt inte kombineras med mångmiljardsatsningar på nya vägar. Stora vägsatsningar blockerar därmed satsningar på kollektivtrafiken som är nödvändiga även för att vägtrafiken ska fungera.

Många av dagens vägar och järnvägar innebär stora intrång i landskapet och barriärer för friluftsliv och djurliv. Den enskilt viktigaste regionala miljöåtgärden på trafiksidan är att åtgärda dessa intrång genom att t ex förlägga bullrande infrastruktur i tunnlar eller på broar. I regionplanen eller dess trafikplan finns inga sådana restaureringsåtgärder angivna trots att det regionala miljövårdsprogrammet fastslår: *"En genomgång av de delsträckor där vägar och järnvägar skapar särskilt tydliga konflikter, särskilt av typen barriärer, görs av Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen och berörda kommuner i syfte att gemensamt komma fram till var, hur och av vem åtgärder ska genomföras för att mildra konflikterna."* Exempel på åtgärder som föreningen förordar är att förlägga E18 vid Järnafältet i tunnel samt att lyfta E4 och stambanan över Igelbäcken på broar.

Essingeledens Brommagren är en samhällsekonomiskt mycket lönsam väginvestering som skulle förstärka den radiella strukturen i regionen och som kan genomföras utan allvarliga intrång i natur- och kulturmiljöer. I samrådsmaterialet avfärdas projektet - detta trots att det finns med i den nyligen antagna översiktsplanen för Stockholms stad och trots att det är väl känt att det uppvisar en synnerligen hög samhällsekonomisk lönsamhet. Såvitt vi kan förstå har Essingeledens Brommagrenen aldrig prövats i de trafikanalyser som ligger till grund för samrådsmaterialet - inte ens i de K-scenarier där detta projekt förefaller vara ett självklart inslag. De kategoriska påståenden med vilka projektet avvisas är mot denna bakgrund inte trovärdiga. I det fortsatta arbetet med regionplanen måste man seriöst analysera detta projekt.

Omfattande intrång i grönstrukturen

I materialet hävdas att *"Grönstrukturen påverkas inte nämnvärt i någon av de alternativa planstrukturerna"*. I sammanfattningen hävdas t o m att en utgångspunkt för samrådsförslaget är att *"Bevara och utveckla den regionala grönstrukturen"*. Karaktäristiken ska dock ses mot bakgrund av förslagets definition av intrång. Sådana intrång i grönstrukturen som redan finns med i den tidigare regionplan 91 eller i de kommunala översiktsplanerna betraktas nämligen i det nya förslaget inte som intrång. Likaså förutsätts att exploateringsmönstren ska följa de principer planen anger, dvs att inga andra exploateringar än de föreslagna ska uppstå på grund av t ex lägesfördelar skapade av de nya vägdragningar som förespråkas.

Den prioriteringsmodell för markanvändningen som utnyttjas och som innebär att all expansion på obebyggd mark i princip ska ske högst 1 200 meter från en järnvägs- eller T-banestation är, enligt föreningens uppfattning, intressant och väl värd att utveckla. För det första är det dock, som påpekas i miljöbedömningen, inte särskilt sannolikt att detta exploateringsmönster går att upprätthålla med mindre än att nya styrmedel introduceras. Ett sådant styrmedel skulle t ex kunna vara att göra naturreservat och således förbjuda exploatering av andra delar av grönstrukturen. Om detta sägs dock inget i samrådsmaterialet. För det andra innebär även den föreslagna restriktionen en fortsatt reduktion av grönarealen, framför allt i stationsnära lägen. Detta innebär bl a mycket omfattande ingrepp i den redan kraftigt hopsnörda Järvakilen. För det tredje krävs det en trovärdig strategi för hur man kan kompensera för intrång som - förutsatt att de villkoras till kompenserande restaureringsåtgärder - kan accepteras.

Storstockholms Gröna Kilar måste ges stabilt, lagstadgat skydd

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har länge hävdats att i princip hela den areal som av regionplane- och trafikkontoret definierats som den regionala grönstrukturen bör skyddas som naturreservat. Det regionala miljövårdsprogrammets grundfilosofi är snarlik: *"I det fortsatta arbetet med att stärka regionens grönstruktur pekas stora strategiskt belägna områden ut. De sociala behoven ska också vägas in. Insatser föreslås för att höja kvaliteten eller stärka svaga delar. Områdena bör ges lagligt skydd enligt miljöbalken."*

I allmänhet skulle det räcka med relativt svaga reservatsregler, i stort sett enligt de krav som i den tidigare naturvårdslagen gällde för s k naturvårdsområden, främst inriktade på att förhindra permanent hårdgörning och bebyggelse, för att säkra områdenas värden för naturvård,

kulturminnesvård och rekreation. Dagens situation där skyddet för grönområdena i allmänhet inskränks till några lugnande formuleringar i de kommunala översiktsplanerna om att ingen exploatering är aktuell, utgör däremot i praktiken en invitation till hugade exploatörer att rita på nya exploateringsföretag. I det regionala miljövårdsprogrammet sägs: *"Stadsbygden har nu vuxit sig så vidsträckt att det har blivit hög tid att ta ställning till en regionalt sammanhållen gröstruktur."* Regionplanen måste konkret ange hur detta mål ska realiseras.

Som tidigare nämnts måste satsningar för att minska intrången från befintlig infrastruktur vara ett centralt inslag i en regional naturskyddsstrategi.

Skyddet av den gröna strukturen är en genuint regional fråga. En möjlighet att föra frågan framåt som, enligt Naturskyddsföreningen, borde prövas är att samla berörda kommuner, myndigheter och ideella organisationer i ett formellt samarbete - ett *"Förbundet för Storstockholms Gröna Kilar"*. En liknande tanke finns i det regionala miljövårdsprogrammet: *"Kommunerna behöver i ett mellankommunalt samarbete bygga upp en gemensam bild av grönsstrukturens form och innehåll och genom konkreta planbeslut rörande markens användning säkra dess funktion och betydelse för regionens långsiktiga utveckling."* Med nya samarbetsformer skulle det eventuellt vara möjligt att på ett trovärdigt och långsiktigt sätt utveckla skyddet och nyttjandet av den regionala grönsstrukturen. I likhet med nationalstadsparken kan en speciell lagstiftning möjligen visa sig vara det mest funktionella redskapet att skydda regionens grönsstruktur.

För att markera regionplanens betydelse för grönsstrukturen bör det slutliga förslaget innehålla **detaljerade förslag med kartor och tidsplaner för hur den regionala grönsstrukturen steg för steg ska ges ett lagstadgat skydd mot exploatering.**

En förbisedd men sannolikt väsentlig faktor i sammanhanget är det offentliga markägandet. I takt med att kommunerna har avvecklat det kommunala markinnehavet försvaras inte bara en framtida reservatsbildning. Kommunerna försätter sig dessutom i en beroendeställning gentemot de byggbolag som ofta ersatt kommunerna som stor markägare. När kommunerna behöver bygga t ex en ny skola kan byggbolagen kräva gentjänster, t ex i form av tillstånd att bygga "gräddhyllor" i de gröna kilarna, för att släppa till mark. Konsekvenserna från naturvårds- och rekreationssynpunkt av kommunernas markpolitik bör analyseras eftersom denna aspekt kan vara avgörande för möjligheten att förverkliga ambitionen om att *"Bevara och utveckla den regionala grönsstrukturen"*.

Stärk strandskyddet

Enligt rapporten Stränder och strandskydd i Stockholms län, utgiven av länsstyrelsen, har 1-2 procent av de fria stränderna i länet bebyggt varje tioårsperiod sedan det generella strandskyddet infördes. I samma skrift anges den totala strandsträckan i länet till 13 000 km. Enligt denna beräkning skulle således 13-26 kilometer allemansrättsligt tillgänglig strand försvinna varje år. Även om det finns osäkerhet i beräkningen innebär utveckling med krympande fria stränder och stigande befolkningen att sträckan tillgänglig strand per länsinnevånare snabbt och fortlöpande minskar. Vid sidan av att stora rekreativvärden som därmed går förlorade, innebär utvecklingen dessutom en utarmning av naturskyddet genom att naturmark överförs till tomtmark. Strandskyddet är en vital tillgång för regionens växande befolkning. Hoten mot strandskyddet bör hanteras i den kommande regionplanen.

Låt inte en ny flygplats på Södertörn utsläcka tystnaden ytterligare

En ny flygplats på Södertörn skulle oundvikligen innebära att ytterligare idag tysta naturområden skulle bli bullerstörda. Detta är från naturskyddssynpunkt fullständigt oacceptabelt. I regionplanen bör därför inte ingå någon ny flygplats på Södertörn. Prognoserna över flygets utveckling bygger på att denna transportgren även fortsättningsvis ska kunna släppa ut bl a koldioxid fritt. EU-kommissionen arbetar med nya direktiv som på sikt rimligen leder till en miljöbeskattning även av flyget. Det behov av flygplatser som skulle återstå om sunda marknadsregler infördes kan tillgodoses vid befintliga flygplatser.

Stärk sjöfarten på Östersjön - Nej till Norvik

För miljön i Stockholm är det viktigt att trafiken med tunga fordon till och från hamnen begränsas radikalt, helst enbart till transporter med direkt anknytning till Storstockholm. Det är i sammanhanget viktigt att man lokalt och regionalt motverkar en växande transittrafik med lastbilar till och från Ryssland och Baltikum genom länet. Naturligtvis bör gods och människor på väg till eller från Stockholmsområdet fraktas med fartyg, men det vore mycket olyckligt om Stockholms län och Sverige utvecklades till ett transitområde för tung trafik mellan Ryssland och kontinenten.

I samrådsförslaget konstateras att *"Det är i sig ej önskvärt att dra till sig tung transittrafik till regionen."* Samtidigt är det uppenbart att just denna utveckling stimuleras av indirekta subventioner i form av orimligt låg beskattning av lastbilstrafik i vårt land samt av den tax-freebaserade, Ålandsanknutna färjetrafiken. För att inte bli en transitregionen bör regionen verka för att det ökade varuutbytet mellan St Petersburgs-regionen och kontinenten i första hand baseras på sjötransporter. Det kan ske genom att bidra till att hamnkapaciteten i St Petersburg utvecklas, men det är också naturligt att verka för att begränsa eller få bort tax-freehandeln på Finlandsbåtarna. Regionens bör av detta skäl verka för att den nuvarande tillämpningen av det undantag från EUs skatteregler för Åland som finns i Finlands fördrag med unionen prövas i EU-domstolen.

Starka intressen verkar för en utbyggnad av hamnen i Nynäshamn. En sådan satsning förutsätter utbyggnad av vägar såväl norrut (väg 73) som söderut från Nynäshamn ("E4 Syd") som skulle komma att stycka sönder ett mycket värdefullt natur- och kulturlandskap. De förnuftiga hamnlösningarna för sjöfraktade godstransporter till och från andra regioner än Storstockholm är järnvägsnära lägen utanför Stockholm som Oxelösund, Södertälje och Hargshamn.

Magnus Nilsson

ordförande