



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm 2005-01 20

Till
Stockholms läns landsting
Regionplane- och trafiknämnden
Att: Jan-Ove Östbrink
Box 4414
102 69 Stockholm

Aktualitetsprövning av RUFSS 2001

Synpunkter på samråd 2004 om aktualitetsprövning av RUFSS 2001

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (hädanefter föreningen) lämnar nedan sina synpunkter på aktualitetsprövningen av RUFSS 2001 (hädanefter remissen).

1. Klimatpolitik och infrastruktur

Remissen tar upp vikten av att snabba på vissa infrastruktursatsningar i syfte att minska tudelningen i regionen. Vad gäller spårförbindelser håller föreningen med i den analysen. När det däremot är frågan om nya motorleder så är föreningen av en annan åsikt. Trafikforskningsföretaget Transek AB tog under 2004 fram en rapport på uppdrag av föreningen¹. Denna visar att man med hjälp av trängselavgifter, ökad satsning på kollektivtrafik och med de satsningar som RUFSS 2001 föreslår fram till 2015 på ett smidigt sätt kommer tillrätta med den viktiga Nord-sydliga förbindelsen.

Vägverket överlämnade i juni 2004 till regeringen förslag till handlingsprogram för att klara vägtrafiksektorns uppdrag inom klimatpolitiken². I denna påvisas att det krävs mycket omfattande åtgärder som ytterst bl a kommer att leda till en lägre tillväxt eller rentav en dämpning av vägtrafiken för att det mål för sektorn som riksdagen fastställt ska kunna klaras. Till de åtgärder Vägverket i detta sammanhang anser nödvändiga och som har stor betydelse för Stockholmstrafiken hör bl a införande av trängselavgifter och en översyn av beskattningen av förmånsbilar och andra skatteregler. I mycket kort sammanfattning är rapportens huvudbudskap:

Strategin för att klara målen innehåller tre insatsområden:

- Energieffektivisering inom transportsektorn på kort och lång sikt
- Storskalig introduktion av förnybara bränslen inom vägtransportsektorn
- Påverka transportefterfrågan och ökad samverkan mellan transportslagen.

Styrmedel för att uppnå detta är:

- Ekonomiska styrmedel som stödjer utvecklingen mot ett transportsnålt och energieffektivt transportsystem.
- En successiv höjning av skatten på drivmedel så att drivmedelskostnadens andel av hushållens reala inkomster hålls oförändrade. Styrmedlet verkar för att dämpa den trafik tillväxt som annars skulle ske.
- Om insatserna inte är tillräckliga – höj skatter och avgifter ytterligare för att dämpa trafikökningen

¹ http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/SNF_trafikopt_avg.pdf

² Klimatstrategi för vägtransportsektorn. Vägverket publikation 2004:102

Skulle denna politik genomföras – och det krävs sannolikt om Sverige ska kunna klara sina klimatåtaganden – förändras enligt föreningen förutsättningarna för RUFS.

Vägverket lämnade i slutet av 2004 in ett förslag till MKB för projektet Nord-sydliga förbindelser. Projektet innehåller enligt MKB:n tre olika alternativ. Beträffande de två utbyggnadsalternativen för, Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda, kommer dessa enligt Vägverket att leda till att den regionala vägtrafikens koldioxidutsläpp skulle öka med hela 6 procent. Enligt MKB:n innebär det tredje alternativet, Kombinationsalternativet, en minskning av koldioxidutsläppen i regionen med 6 procent jämfört med Nollalternativet. Om något av utbyggnadsalternativen väljs istället för Kombinationsalternativet leder det alltså, enligt Vägverkets uppgifter, till att koldioxidutsläppen från länets vägtrafik blir nästan 12 procent högre jämfört med Kombinationsalternativet. Detta är naturligtvis en mycket betydande skillnad som knappast går att ignorera med tanke på svensk klimatpolitik och inte heller med de föresatser som redovisas i remissen.

Vidare så visar Vägverkets förslag till MKB för alternativet Förbifart Stockholm att vägen leder till oacceptabla skador, särskilt vid Sätra, på Lovön, vid Grimsta samt vid passagen över Järvafältet etc. I byggfasen blir ingreppen mycket stora, bl a på Lovön och vid Akalla, det mest känsliga avsnittet av den sk Järvakilen. De sekundära exploaterings effekterna av den nya leden med påverkan på det regionala exploateringsmönstret, trafikarbetet etc kommer att vara starkt negativa både från intrångssynpunkt och från allmän miljösynpunkt.

Alternativet Förbifart Stockholm strider därtill, enligt föreningens uppfattning, mot miljöbalken 4 kap, 1 och 2 §§, där Mälaren med öar och strandområden i särskild ordning skyddas mot åtgärder som ”påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden” och där dessutom turismens och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas vid exploateringsföretag. Bron mellan Lovön och Grimsta är därmed, enligt vår uppfattning, otillåten.

Detta måste enligt föreningen uppmärksammas när en ny RUFS ska komma till stånd.

Tilläggas ska att de aktuella miljökvalitetsnormerna kan sätta stopp bostadsbyggande om ytterligare trafik tillkommer som bidrar till utsläpp av kvävedioxid och partiklar. I remissen konstateras att en rad åtgärder krävs från transportsektorn för att bidra till en minskad miljöpåverkan. Dock nämns inte trängselavgifter som en aktuell åtgärd. Detta är märkligt då remissen refererar till länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram för att minska hälsoriskerna från luftföroreningar. Länsstyrelsens förslag tar upp trängselavgifter som ett absolut måste, inte minst för att komma tillrätta med utsläppen av kvävedioxid och partiklar.

2. Grönområden

När det gäller avsnitten om grönområden i RUFS 2001 anser inte föreningen att målformuleringarna är tillräckligt konkreta, vilket är en stor nackdel vid uppföljning av målen. Målen är svåra att mäta och det finns inga delmål som preciserar målen. Dock är mål 3 och 4 i RUFS 2001 mer konkreta än övriga mål. Nedan följer kommentarer på målen i RUFS 2001.

”Främja och utveckla grönstrukturens värden och funktioner”

Gröna kilar är numera ett vedertaget begrepp som har fått stort genomslag runt om i kommunerna och det regionala reservatsprogrammet ”Aldrig långt till naturen” utgör ett stort steg framåt. Exploatörer, framför allt Vägverket, har numera börjat visa större hänsyn till grönstrukturen. Dock är det så att konjunkturläget i mångt och mycket styr kommunernas inställning till hanteringen av grönstrukturen. Under låg-konjunktur när exploateringsstrycket är lågt är det lätt att säga att man ska främja och utveckla. I regeringens naturvårdsskrivelse 2001³ ges vikten av tätortsnära grönområden starkare

³ Regeringens skrivelse 2001/02:173

uttryck än i RUFSS 2001. Skrivelsen innebär att man nu ska aktualisera skyddsåtgärder för grönstrukturen. Detta måste på ett tydligare sätt framgå i kommande RUFSS.

Föreningen upplever inte att det är några politiska ideologier bakom handlingsmönstret vid planering och hantering av grönstrukturen, snarare enskilda politiker och tjänstemän. Detta är en förklaring till varför en del kommuner har kommit längre i sin hantering av grönstrukturen.

Målet förutspås av föreningen ha en positiv trend. I framtiden kommer det att bli än viktigare att samordna grönstrukturens samtliga funktioner (tätortsnära natur, historisk identitet, pedagogisk funktion). Dock är det så att det många gånger saknas pengar saknas. Det är därför viktigt att finna kostnadseffektiva sätt att värna om grönstrukturen. Reservatsbildning kan ses som negativt där man upplever att det låser områden för framtiden. Däremot uppfattas inte exploatering vara en låsning vilket kan ses som mycket märkligt. En förutsättning för att främja och utveckla grönstrukturens värden och funktioner är att samordna de olika värdena och se på dem som en helhet.

”Utveckla bättre planeringsunderlag och verktyg”

Utredningarna som RTK har gjort de senaste åren har enligt föreningen haft stor genomslagskraft och Miljöbalken utgör naturligtvis ett mycket viktigt verktyg.

”Etablera nätverk för mellankommunal samordning”

Grönstrukturen slutar inte vid kommungränsen vilket gör att det måste etableras mellankommunala nätverk. I dag är bristen på kontakt kommunerna emellan ibland häpnadsväckande stor. Till detta kommer att politiska låsningar riskerar att medföra att grönstrukturplanering över kommungränser uteblir. Detta är mycket allvarligt inför framtiden. Att skapa neutrala och kontinuerliga mötesplatser är därför viktigt. Frågan är om det ska ligga på kommunal nivå att etablera nätverk. För en lyckad mellankommunal samordning krävs ”helikopterseende” och detta kan vara svårt för de olika kommunerna att ha. Det borde snarare ligga på regional nivå att få till stånd en sådan samordning. Idag finns det dock ingen lämplig aktör. Men, goda exempel på hur man kan gå tillväga vad gäller mellankommunala nätverk finns att hämta på andra håll i landet. Exempelvis har man i Kristianstad infört sk biosfärsreservat. Dessa omfattar större områden med ungefär samma funktioner och värden som stockholmsregionens gröna kilar.

”Uppmärksamma betydelsen av en insiktsfull förvaltning och skötsel i planeringen”

Detta är ett mål som enligt föreningen inte på långt när uppmärksammas inom regionen. Att skötselplaner många gånger inte genomförs beror till stor del på brist på kompetens och pengar. Detta medför att man tappar respekten för det eventuella skyddet. Skötseln av skogsmark är dock lättare än hävdad mark då en skog sköter sig själv i stor utsträckning, medan hävdad mark kräver närvaro av djur och människor. Två hinder för insiktsfull förvaltning och skötsel i planeringen av grönområden är brist på pengar och att nätverk saknas. För att hitta lämpliga sätt att förvalta och sköta grönstrukturen måste det ske en samordning av naturvärdena och de sociala värdena. En start på detta kan vara att starta utvecklings- och pilotprojekt för skötsel av naturmark/reservat där kommunerna kan lära av varandra.

”Skydda värdefulla områden”

Här måste sägas att det regionala reservatsprogrammet verkligen har gett extra styrfart. Dock så är det fortfarande en alltför stor del av grönområdena, inte minst i de tio gröna kilarna, som inte ens har planerat skydd. Inom Stockholmsregionen är det oerhört viktigt att skydda med reservat för att säkerställa tätortsnära grönstruktur. Detta inte minst för att behålla attraktiviteten i Stockholmsregionen och således även hålla en stadig tillväxttakt. Risken är stor att grönområden i framtiden tyvärr kommer att bli en än mer bristvara än nu och att kunna locka med grönområden blir alltmer viktigt. Ett realistiskt sätt att säkerställa grönområdena är genom ändrade ägandeformer, förslagsvis stiftelseform, med egen ekonomi. Detta skulle gynna grönstrukturen genom att skapa förutsättningar för långsiktighet och kunna dämpa de politiska och ekonomiska svängningarna.

3. Användandet av RUFs

Remissen tar upp den regionala utvecklingsplaneringens roll vad gäller att driva igenom nödvändiga förändringar. Man skriver: ” Det är dock inte sannolikt att den regionala utvecklingsplaneringen är den optimala arenan för att driva igenom nödvändiga förändringar”. Detta kan till viss del vara sant men det är ändå oerhört viktigt att se den betydelse RUFs har för planeringen av den framtida Stockholmsregionen. RUFs används i många fall av myndigheter och verk som en ”konkret plan” för hur framtida investeringar ska göras.

Mårten Wallberg
Ordförande