

Stockholm 2008-11-27

Till
Regionplane- och trafikkontoret
Box 4414
102 69 STOCKHOLM

Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Stockholms län på Förslag till regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010

Sammanfattning

1. Förslaget måste radikalt omarbetas då det innebär att klimatpåverkan fortsätter att öka, andelen kollektivtrafik sjunker, intrången i grönområden fortsätter och bullerstörningarna växer.
2. Klimat- och miljömålen måste vara direkt vägledande i en omarbetning.
3. I planen bör ingå ett förslag till modernt och flexibelt system för trängselavgifter under lokal/regional kontroll. Annars är det inte möjligt att förhindra radikalt ökade bilköer.
4. Tyngdpunkten i infrastruktursatsningarna måste förskjutas så att kollektivtrafiken mycket tydligare prioriteras.
5. Ett fastare samarbete (nätverk/förbund) kring Storstockholms gröna kilar måste etableras mellan kommunerna under en regional huvudman.
6. Ytterligare delar Storstockholms gröna kilar måste ges lagstadgat skydd.
7. Bättre planeringsunderlag för grönstrukturen måste utvecklas och användas
8. Expansion av bebyggelse och infrastruktur bör ske i etablerade centra, befintliga regionkärnor och etablerade städer i Mälardalen.

Allmänt

Vi utgår från att det är politiskt omöjligt att 2010 anta en regionplan för Stockholmsregionen som enligt det förslag till miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för RUFSS 2010 som finns som remiss innebär att klimatpåverkan fortsätter att öka, andelen kollektivtrafik sjunker, intrången i grönområden fortsätter och bullerstörningarna växer. Förslaget måste radikalt omarbetas.

Ett stort strukturellt misstag med hela framtagningen av samrådsförslaget är den roll som miljö- och klimatmålen har haft. Istället för att ha dessa mål som förutsättningar så har den i princip klara planen utvärderats utifrån målen. I planprocessen har MKB-arbetet alltså varit mer parallellt än integrerat. Detta strider mot hela planens intention och upplägg, och är mycket allvarligt och oroväckande, även om det är ett brukligt sätt att hantera MKB i dagens samhällsplanering. Detta innebär också att miljö- och klimatfrågorna tenderar att ses som restriktioner istället för förutsättningar. Tidspress anges som orsak. Men då har man inte tagit miljöfrågorna på allvar. En kanske drastisk liknelse är att en företagsledning gör upp produktions- och säljplaner för de kommande åren. När sedan planerna är klara görs en vinstanalys av dessa som visar att dessa leder till förlust. Rätt väg är naturligtvis att utgå från målet maximal vinst och sedan göra produktions- och säljplaner. På samma sätt som maximal vinst måste miljö- och klimatfrågorna behandlas i planprocesser, inte minst i en plan av RUFSS kaliber.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Hemsida
www.stockholm.snf.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 – 31 38

Planprocessen måste alltså förändras med ett nytt förhållningssätt, om mål och strategier ska kunna integreras till en långsiktigt hållbar helhet. Rapporten ”Hållbarhetsperspektiv i regional utvecklingsplanering” (RTK Rapport 11:2008) ger verktyg för en sådan förändrad arbets- och planeringsprocess. Den säger bl.a. ”*Hållbarhetsperspektivet behöver finnas med under hela planeringsprocessen och inte bara i form av en konsekvensbedömning i efterhand.*” Detta är uppenbarligen inte något som praktiserats under planprocessen med RUFSS 2010. Vi vill dock ge regionplane- och trafikkontoret beröm för en föredömlig planeringsdialog och för ett försök till öppen och integrerad planprocess som tyvärr inte lyckats bryta de cementerade sektormakternas slutenhet. Vi uppmuntrar kontoret att arbeta vidare med integreringsprocessen så att MKB:n alla förslag inarbetas i RUFSS2010.

Klimat

I Förslag till miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för RUFSS 2010 sägs:

”Den förväntade utsläppsutvecklingen inom transportsektorn är inte förenlig med vare sig gällande miljömål eller med de bedömningsgrunder som använts i miljöbedömningen. Inte heller utvecklingen inom bebyggelsesektorn kan anses vara till fyllest.”

Trots att man i planen räknat med att fordonsflottan 2030 släpper ut 42 procent mindre koldioxid per km än idag väntas utsläppen från vägtrafiken enligt den föreslagna planen att öka med mellan 15 och 30 procent. Samtidigt säger klimatmålen att vi inom samma tidsperiod måste minska utsläppen med runt 50 procent. Enligt planen så krävs det en dubbling av kilometerkostnaden för att få människor att köra mindre bil och därigenom klara klimatmålen. I korthet kan man säga att planen föreslår svindyra vägar som man egentligen inte vill att några bilar ska köra på.

Förslaget bör alltså, även enbart med klimatmålen som referens, kraftigt omarbetas. Klimatmålen måste i denna process vara vägledande enligt vad som beskrivs i tidigare under rubriken ”Allmänt”

Transporter

För trafiksektorn saknas i planen alternativ användning av befintliga resurser, för att genom storsatsning på kollektivtrafik och cykling skapa en större jämlikhet i restider mellan kollektiva och privata alternativ. Det är inte rimligt att den del av befolkningen som är hänvisad till kollektivalternativ ska behöva använda uppåt dubbla restiden i förhållande till privatbilsalternativet, som samtidigt ger en betydande miljöbelastning och bidrar till att miljömålen inte kan nås. I förslaget till MKB står: *”Transportsystemets negativa omgivningspåverkan kommer att öka. Framförallt genom att ny infrastruktur förorsakar intrångsskador och tilltagande trafikvolym som ger mer omfattande buller. Trots att de redovisade planstrukturerna haft som utgångspunkt att främja ett resurssnålt kollektivresande, visar trafikanalyser att bilresandet kommer att öka. Planen har många åtaganden som berör transportområdet och driver utvecklingen åt olika håll. Planens egna mål och miljöintentioner för länets transportsektor förefaller inte ha fått genomslag i de mer handfasta delarna. Transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid ökar, stick i stäv med såväl planeringsmål som samhällets klimatintentioner. För att kunna reducera utsläppen av koldioxid tillräckligt, behöver olika kollektivtrafiksatsningar prioriteras och eventuellt kompletteras så att tillräckligt god tillgänglighet kan upprätthållas samtidigt som nödvändiga utsläppsminskningar uppnås. Också trängselkattesystemet kan behöva utvecklas och anpassas i detta syfte.”*

Man måste alltså i planen ta sikte på att successivt minska biltrafiken i regionen – då blir det möjligt att förena en fortsatt befolkningstillväxt med stora miljövinster. Förbifart Stockholm är kanske det mest frapperande exemplet på ett projekt som på en och samma gång både förstör stora natur- och kulturvärden och undergräver samhällsekonomin.

Föreningen ser framförallt två vägar att gå för att uppnå ett effektivt transportsystem och samtidigt komma närmare gällande miljö- och klimatmål:

Moderna och flexibla trängselavgifter

Dessa bör aktivt utnyttjas för att begränsa trängselproblemen, gynna kollektivtrafiken och säkra framkomligheten för yrkes- och busstrafik. Naturskyddsföreningen i Stockholms län gjorde för ett par

år sedan en testkörning hos dåvarande Transek kring vad som skulle kunna åstadkommas med rätt begränsade finputsningar på den existerande trängselskatten.¹ Som framgår kan man komma mycket långt när det gäller att hantera trafiksituationen genom att förbättra utformningen av trängselavgifterna.

I förslaget till RUF 2010 saknas även en diskussion om de nya möjligheter som kommer när ansvaret för trängselavgifterna – sannolikt redan 1 januari 2011 – förs över på lokal/regional nivå. Det saknas även en diskussion om hur en sådan överföring av ansvar ska hanteras av regionen. Detta måste vara en mycket viktig komponent i regionplaneringen.

Kraftfulla kollektivtrafiksatsningar

I Stockholm precis som i Europas övriga storstadsregioner har tillgången till ett väl utbyggt nät av allmänna kommunikationer varit en given förutsättning för fortsatt expansion på ett effektivt och miljövänligt sätt. Ytterligare fokusering på att utveckla attraktiva stadsmiljöer i goda kollektivtrafiklägen är därför kraftigt förordad. Detta är också tankar som till övervägande del präglat den planeringsdialog för föregångit förslaget till RUF 2010 men som inte i tillräckligt stor omfattning syns i förslaget. Naturskyddsföreningen i Stockholms län har i sin rapport ”Hållbara förbindelser”² visat på snabba, effektiva och ekonomiskt försvarbara infrastruktursatsningar som ett första led i en kollektivtrafiksatsning förutom de som redan är under planering såsom Citybanan, nya tvärbanor och dubbelspår Tomtebodavägen-Kalhäll. Föreningens förslag till satsningar bygger dessutom på en finansiering från intäkterna av trängselavgifter. Det remitterade förslaget leder i rakt motsatt riktning. Trots att man har ett uttalat mål att öka kollektivtrafikens andel av persontrafiken, väntas planen leda till sjunkande marknadsandel. För att förhindra denna utveckling krävs bl a att regionen i den dragkamp om statliga infrastrukturmedel som pågår tonar ned kraven på vägsatsningar och i stället begär en mycket kraftfull satsning på förbättrade spårssystem. Ingen annanstans i landet är förutsättningarna bättre att styra över resandet till kollektivtrafik. Det betyder att regionen har en mycket stark position när man kräver ökade spårsatsningar men knappast lär möta förståelse för att man just här vill möjliggöra en ökad vägtrafik.

Grönstruktur

De blå-gröna strukturerna med luft, mark, vatten och solljus är sammantaget den fysiska basen för goda livsmiljöer för människor, djur och växter med tillhörande mikroliv. Grönstrukturen är ett lika strategiskt område för att nå visionen ”Europas mest attraktiva storstadsregion” som transport- och bebyggelsesektorerna. Det är också ett verksamt medel och en effektiv drivkraft att nå goda livsmiljöer och allsidiga stadsmiljöer med välfungerande offentliga rum och naturmiljöer. I takt med att befolkningen växer, minskar arealen grönyta per person. Värdet av den återstående arealen ökar därför löpande, vilket ytterligare skärper behovet av ett starkt, långsiktigt skydd för allt större delar av den regionala grönstrukturen.

I förslaget till MKB står: *”Möjligheten att genom planen verka för att långsiktigt skydda och utveckla grönstrukturen bedöms bara delvis ha tillvaratagits. Det är tveksamt om den förväntade samhällsutvecklingen är förenlig med de miljö kvalitets- och folkhälsomål som rör grönstruktur och biologisk mångfald.”*

Det behövs alltså särskilda och kraftiga satsningar, för att öka hållbar kapacitet, attraktivitet och kvalitet genom den fysiska regionplaneringen, för grönstrukturen precis som för transporterna och bostadssektorn, om målet är att integrera tät stadsmiljö med goda livsmiljöer för att skapa en attraktiv stadsbygd.

Sätt att nå ovanstående mål kan vara att:

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

² <http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/hallbarforbindelser07.pdf>

Etablera nätverk/förbund för mellankommunal samordning

Grönstrukturen, framförallt Storstockholms gröna kilar, slutar inte vid kommungränsen vilket gör att det måste etableras mellankommunala nätverk vilket också påpekas i förslaget till RUFSS 2010. I dag är ibland bristen på kontakt kommunerna emellan häpnadsväckande stor. Till detta kommer att politiska låsningar som med stöd av det kommunala planmonopolet riskerar att medföra att grönstrukturplanering över kommungränser uteblir. Detta är mycket allvarligt inför framtiden och hotar intentionerna enligt RUFSS att bevara och utveckla de gröna kilarna för alla de socio-kulturella värden och ekosystemtjänster som aktivt bidrar till långsiktig hållbarhet och en attraktiv region. 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. En lämplig aktör bör ta initiativ till något som kan liknas vid ett nätverk eller förbund för Storstockholms gröna kilar. Huvudaktören kan vara ansvarig för att det i respektive kil bildas nätverk mellan de kommuner som ingår i kilen. Dessa nätverk arbetar sen med kilspecifika projekt. Självfallet bör även representanter för friluftsliv, ideell naturvård m m inbjudas att delta i nätverket/förbunden.

Öka skyddet

Huvuddelen av Storstockholms gröna kilar omfattas fortfarande inte av något som helst skydd mot exploatering. En naturlig början är naturligtvis att samtliga reservat som är föreslagna i Länsstyrelsens i Stockholms län rapport "Aldrig långt till naturen" förverkligas, men detta program måste se som ett första steg. Alla delar av kilarna behöver inte skyddas som natur- eller kulturreservat, men det är viktigt att det införs restriktioner i hela området som gör att grönstrukturens funktioner stärks och utvecklas.

Utveckla planeringsunderlag

Regionen behöver utveckla en ny sorts miljöplanering (landskapsplanering-arealplanering) som en tillämpning av den Europeiska Landskapskonventionen. Länsstyrelsens pilotstudie "Det storstadsnära landskapet" och RTK:s Rapport 9:2008 "Grönstruktur och landskap i regional utvecklingsplanering" bör vara grunddokument för fortsatt utveckling av en allsidig landskapsplanering.

Dessutom behöver den regionala grönstrukturplaneringen utveckla kompletterande planeringsunderlag – ett för att beskriva ekosystemtjänsternas arealbehov såväl i tät stadsbygd och i öppna landskap och ett som visar en hushållningsförvaltning med naturresurserna (med fotavtryck ur ett långsiktigt perspektiv).

Så kan expansionen av bebyggelse och infrastruktur ske

I Storstockholm bör, enligt föreningens uppfattning, expansionen geografiskt inriktas på tre typer av platser:

1. Redan etablerade lokala centra i regionen med fungerande kommersiella och sociala funktioner
2. Den befintliga regionkärnan och dess ytterområden.
3. Redan etablerade städer och andra centra i Mälardalsområdet och ett vidare omland, t ex längs axeln Gävle-Uppsala-Stockholm-Nyköping-Norrköping-Linköping.

I förslaget till RUFSS 2010 finns framförallt i "Scenario Tät" tanken att istället medvetet försöka etablera helt nya centra. Denna modell har enligt vår mening av historisk erfarenhet sällan visat sig fungera vare sig kommersiellt eller socialt. Nya centra förutsätter dessutom en kraftigt ökad biltrafik för att fungera. En sådan utveckling står i strid med miljöpolitiken och de transportpolitiska målen.

Mårten Wallberg
Ordförande
