



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

### Sammanfattning

#### Transporter och klimat

Att regionplanenämnden fastslagit en minskning av koldioxidutsläppen mellan 2005 och 2030 med 30 procent som en utgångspunkt planen är sensationellt och närmast banbrytande. För att detta ska vara möjligt krävs bl a att nya, kraftfulla styrmedel som dämpar trafikens tillväxt införs. I planen måste finnas förslag om hur regionen ska påverka olika beslutsprocesser för att säkra att de nödvändiga ändringarna av skatter och regelverk kommer till stånd. Utan en sådan plan blir klimatåtagandena inte trovärdiga.

Jämfört med tidigare prognoser måste vägtrafikarbetet 2030, för att klimatmålet ska kunna nås, minskas med en fjärdedel. Detta innebär i sin tur att trafikplaneringen i regionen måste göras om från grunden och att de redovisade planerna på utbyggnaden av infrastrukturen måste revideras betydligt. Med dramatiskt lägre trafikvolym är det t ex av både miljöskäl och ekonomiska skäl orimligt att stå fast vid planerna på att bygga Förbifart Stockholm samtidigt som utbyggnaden av kollektivtrafiken måste drivas på snabbare.

En utveckling av trängselskattesystemet är den enskilt mest avgörande frågan för att lösa framkomligheten i vägnätet. En avgift på Essingeleden är akut nödvändig. RUFSS bör innehålla en idé om hur trängselavgifter under lokal/regional kontroll bör utvecklas och förvaltas.

För att främja klimatmålet och ge möjlighet till en större exploatering i centralt läge bör Bromma flygplats så snart som möjligt avvecklas.

#### Grönstruktur

En etablering av nätverk/förbund för mellankommunal samordning av de gröna kilarna är en nödvändighet för grönstrukturplaneringen över kommungränser. Att inleda ett samarbete med UNESCO för att i Stockholmsregionen utveckla ett "Urban Ecological-Sociological System (URBIS)" skulle vara ett innovativt och säkerligen givande försök att skapa ett långsiktigt skydd av Storstockholms gröna kilar.

Det gäller att stärka svaga avsnitt i den regionala grönstrukturen så att det även i framtiden finns sammanhängande gröna kilar in mot stadsbygdens kärna.

Storstockholms gröna kilar bör omfattas av något skydd mot exploatering. Länsstyrelsens i Stockholms län rapport "Aldrig långt till naturen" måste förverkligas och ses som ett första steg.

#### Förtätning

I underlagsrapporten "Tätare Stockholm" bedöms förtätningens utrymme i stort vara befintliga friytor på tomtmark och allmän mark. Grön- och friytorna bedöms främst som exploateringsresurs. Studien visar att RUFSS integrerade arbetssätt inte slagit igenom i den praktiska fysiska planeringen på kommunal nivå.

#### Miljökonsekvensbeskrivningen

I den MKB som gjorts inför utställningen har man istället valt att enbart jämföra utvecklingen 2030 med resp. utan förslagen i planen. Det rimliga hade varit att i utställningsförslaget redovisa bägge jämförelserna, dvs både med nuläget och 2030 utan planförslaget.

#### Naturskyddsföreningen i Stockholms län

## Allmänt

I ett remissvar från februari 1998 inför arbetet med den förra regionplanen efterlyste Naturskyddsföreningen i Stockholms län att det i förslaget skulle ingå:

- att redovisa en strategi för hur koldioxidutsläppen från förbränning av fossila bränslen i länet kan minskas med 2-3 procent per år.
- att redovisa en strategi för hur "Storstockholms Gröna Kilar" (de områden som definieras i RTK-rapporten "Grönstrukturen i Stockholmsregionen") kan ges ett långsiktigt och stabilt skydd mot exploatering. Utgångspunkten bör i första hand vara att nuvarande grönområden och markanvändning bibehålls, i andra hand att intrång endast tillåts om motsvarande kvaliteter återskapas genom restaurering i omedelbar närhet (dvs minst nuvarande grönområde).
- att redovisa förslag om hur det generella strandskyddet kan återupprättas, hur fortsatt nybyggnation i strandnära lägen kan stoppas och hur den allemansrättsligt tillgängliga marken i skärgården kan utökas.
- att redovisa en strategi för hur det samlade vägtrafikarbetet kan styras och begränsas - bl a genom förstärkning av kollektivtrafiken (särskilt spårburen) samt styrande bilavgifter - så att miljöstörningarna (särskilt behovet av nya vägdragningar) begränsas.
- att peka ut de mest väsentliga förändringar i nationella regelverk (skatter, lagstiftning m m) som krävs för att möjliggöra en ekologiskt och långsiktigt hållbar utveckling av länet.

Snart 12 år senare kan vi konstatera att de flesta av dessa idéer nu har förts in i det nya förslaget till regional utvecklingsplan. Särskilt glädjande är att man i det nya förslaget presenterar kraftfulla förslag för att dämpa vägtrafikens utbyggnad, vilket är avgörande för att man ska kunna utveckla Stockholm energi- och resurseffektivt och för att man ska kunna förena en god tillgänglighet för alla till både service, kultur och naturupplevelser med låga utsläpp och ett skydd för regionens grönstruktur. Tyvärr innehåller förslaget även ett antal förslag som direkt undergräver miljöambitionerna, bl a kraftiga utbyggnader av vägkapaciteten.

## Klimat och transporter

Enligt regionplanenämndens direktiv för arbetet ska ett mål för planförslaget vara "att länets klimatpåverkan dämpas väsentligt genom en utsläppsminskning med 40–50 procent av CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per invånare till år 2030, jämfört med år 2005." Dessutom ville nämnden att "Sektorsvisa regionala utsläppsmål för år 2030 ska utarbetas".<sup>1</sup>

En av utgångspunkterna för utställningsförslaget är därför att regionens utsläpp av koldioxid trots en betydande befolkningstillväxt ska minska med 30 procent mellan 2005 och 2030. Denna ambition har antagits som ett "dimensionerande krav" för arbetet, vilket är ett helt nytt och närmast banbrytande sätt att hantera klimatproblematiken.

Målet om en 30-procentig minskning gäller generellt, men bör, enligt regionplanenämnden genomdrivas via sektorsvisa, regionala mål. I planförslaget konstateras att eftersom vägtrafiken svarar för en så stor del av utsläppen är det rationellt att fastställa sektorsmålet för vägsektorn till den generella nivån, dvs en minskning med 30 procent mellan 2005 och 2030. Samma mål angavs redan i den s k Stockholmsöverenskommelsen.

En förutsättning för att klara detta mål är en kraftfull teknisk utveckling av vägfordonen, men detta kommer inte att räcka. I planen konstateras att införande av kraftfulla ekonomiska styrmedel (som i sin tur sannolikt i sin tur är en förutsättning för att man ska kunna driva fram en tillräckligt stark teknisk utveckling av fordon och drivmedel) är helt avgörande för att planens mål ska kunna nås.

I förslaget anges inte i detalj hur en lämplig skärpning av de ekonomiska styrmedlen bör utformas. De prognoser för trafikflöden, utsläpp m m som redovisas i planförslaget baseras dock på en specifik lösning som innebär att nuvarande trängselskatt avskaffas och att man i stället inför dels en

---

<sup>1</sup> Regionplanenämnden protokoll 2009-03-05, bilaga 1

områdesavgift på 35 resp 70 kr per dygn i två zoner runt Stockholm, dels att kilometerkostnaden för bilkörning till 2030 reallt ökas med 38,5 procent, vilket vid den beräknade effektiviseringen motsvarar en höjning av priset på bensin och diesel 2-3 gånger.

Med dessa åtgärder väntas trafikarbetet på vägarna i länet växa betydligt mindre än vad som antagits i andra sammanhang – Stockholmsöverenskommelsen, samrådsförslaget till RUFSS, förslagen till nationell transportplanen och länstrafikplanen 2010-2021, regeringens tillåtighetsbeslut för Förbifart Stockholm m m. För att uppnå en 30-procentig minskning av vägtrafikens koldioxidutsläpp måste den förväntade trafikökningen 2005-2030 begränsas från 70-80 procent till drygt 30 procent. Jämfört med tidigare planeringsförutsättningar måste således var fjärde bil bort!

Denna nya ansats skiljer sig radikalt från tidigare planer, på vilket sätt beskrivs i detalj i en bilagd PM.<sup>2</sup> På basis av denna analys kan man göra bl a följande reflektioner:

1. För att planens klimatambitioner ska framstå som trovärdiga måste man från regionens sida samlas kring en plan för att driva igenom de förändringar av regelverk, skatter m m som är en förutsättning för att planens ambitioner ska kunna nås.

2. De framkomlighetsanalyser som gjordes i samband med Stockholmsförhandlingen visar att om inte nuvarande trängselskattesystem under de närmaste åren ses över kommer trängselproblemen i Stockholms vägnät att dramatiskt förvärras. Särskilt viktigt är därför att snarast införa en avgift för passage över Essingeleden. I utställningsförslaget redovisas inga idéer om hur de kaosartade trafikförhållanden som förutses under de närmaste 10 åren ska hanteras.

3. Planförslaget utgår från att förbättringar och effektiviseringar av fordon och drivmedel till 2030 ska dämpa de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen (g CO<sub>2</sub>/km) från vägtrafiken med 42 procent. Siffran är hämtad från den s k King Review, beställd av den brittiska regeringen<sup>3</sup>. Beräkningarna i denna rapport berör emellertid enbart personbilar. För de tunga fordonen (lastbilar och bussar) är effektiviseringspotentialen sannolikt lägre än för lätta fordon, bl.a. därför att möjligheterna till eldrift är mera begränsade. Mellan 1998 och 2005 ökade dessutom de tunga fordonens andel av vägtrafikens koldioxidutsläpp i länet från 21 till 29 procent, en trend som man kan misstänka fortsätter.<sup>4</sup>

För att kunna uppnå en genomsnittlig minskning av de specifika koldioxidutsläppen i *hela* vägtrafiken med 42 procent, krävs således med all sannolikhet betydligt större förbättringar hos personbilarna än vad som bedöms realistiskt i King Review. Hur detta ska åstadkommas berörs inte i planförslaget. Sannolikt är höjda drivmedelspriser avgörande för att sådana förbättringar ska komma tillstånd.

4. De modellberäkningar för trafiken som planen bygger på<sup>5</sup> utgår från nästan exakt samma investeringsplan som Stockholmsöverenskommelsen. Jämför man överenskommelsens antaganden för år 2019 med förslagen till nationell transportplan<sup>6</sup> resp. länstrafikplanen för Stockholms län<sup>7</sup> för perioden 2010-2021, finner man att ett antal viktiga satsningar som man i modellkörningarna antar ska ha tagits i bruk *före* 2021 saknar finansiering i investeringsplanerna eller antas kunna tas i drift långt senare. Det gäller mycket viktiga projekt som t ex Mälarbanan Tomtebodabarkarby, tunnelbana Odenplan-Karolinska och tvärsparväg Solna-Universitetet. På vägsidan är läget ett annat, dvs finansieringen är i högre grad ordnad.

Om enbart de i investeringsplanerna föreslagna kollektivtrafiksatsningarna genomförs innebär detta att modellberäkningarna i planförslaget (åtminstone fram till 2021) *överskattar* kollektivtrafikens möjligheter att attrahera trafikanter och i motsvarande mån *underskattar* vägtrafikens attraktionskraft. Detta betyder i sin tur att modellkörningarna underskattar behovet av styrmedel för att klara koldioxidmålet liksom hur snabbt trängselproblemen i ett sådant läge kommer att växa. För planhorisonten 2030 baseras utställningsförslaget på ytterligare ett antal kollektivtrafikprojekt som inte ingick i Stockholmsöverenskommelsen.

---

<sup>2</sup> Klimatet och trängselfrågorna i trafikplaneringen för Stockholmsregionen. PM 2009-10-27

<sup>3</sup> The King Review of low-carbon cars. Part I: the potential for CO<sub>2</sub> reduction, October 2007.

<sup>4</sup> Samrådsförslaget sid 90.

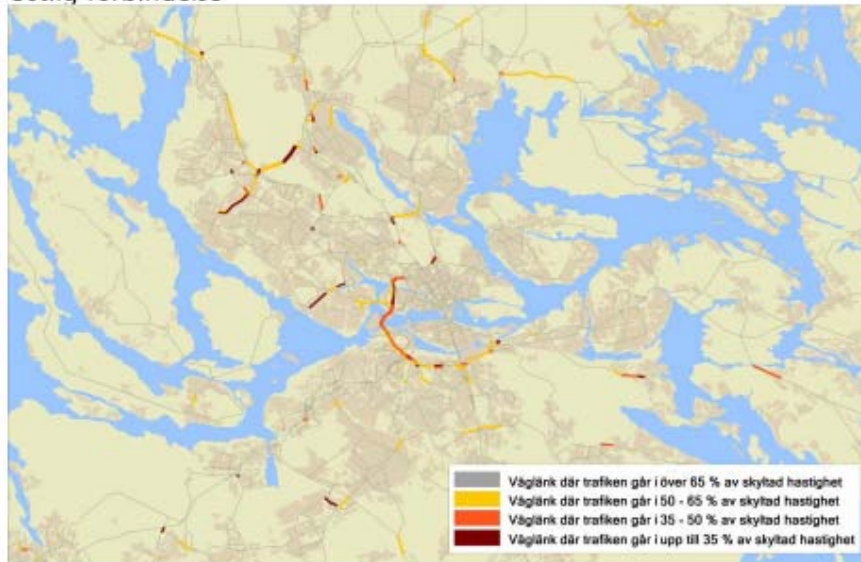
<sup>5</sup> Trafikanalys RUFSS 2010, arbetsmaterial 5:2009

<sup>6</sup> Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 (Trafikverket sep 2009)

<sup>7</sup> Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021 (Länsstyrelsen i Stockholms län jun 2009)

5. Enligt de modellberäkningar som gjorts väntas ett öppnande av Förbifart Stockholm driva upp vägtrafikarbetet i länet med 3-5 procent<sup>8,9</sup>. Om denna satsning ska kunna förenas med målet om att till 2030 minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken med 30 procent krävs därför mera kraftfulla ekonomiska styrmedel än vad som krävs om Förbifart Stockholm *inte* byggs. Ett sätt att minska behovet av kraftiga kostnadshöjningar för biltrafiken är således att avstå från Förbifart Stockholm. Denna möjlighet har analyserats i underlaget. Enligt planförslaget sägs dessa analyser bevisa att Förbifart Stockholm och Österleden är nödvändig även för det fall det totala trafikflödet blir 20-25 procent lägre än de nivåer Vägverket redovisat bl a inför regeringens tillåtlighetsprövning (se karta nedan).

Figur 17 Flaskhalsar Fördelad med avgiftssystem utan Förbifart och Östlig förbindelse



Utan vare sig Östlig förbindelse eller Förbifart Stockholm kommer trots avgiftssystemet och den utökade kollektivtrafiken Essingeleden att få stor trängsel. Det innebär en fortsatt hög sårbarhet i transportsystemet.

En mera näraliggande slutsats är emellertid att ett betydligt lägre trafikarbete 2030 än vad som hittills antagits, inte bara påverkar behovet av Förbifart Stockholm och Österleden utan att det också kraftigt försämrar projektens samhällsekonomiska lönsamhet och därmed den avvägning nytta/kostnad som utgör grunden för projektets prövning bl a mot miljöbalken och väglagen.

Utställningsförslagets analys visar att de trängselproblem som uppstår i Saltsjö/Mälarsnittet inte kan hanteras om man *varken* utvecklar trängselskattesystemet *eller* bygger nya vägar. Det förefaller däremot troligt att trängselproblemen i Saltsjö/Mälarsnittet faktiskt går att hantera utan att man bygger vare sig Förbifart Stockholm eller Österleden förutsatt dels ett mera träffsäkert trängselskattesystem än det vi har idag dels att de kollektivtrafikåtgärder som ingår i RUFSS-förslaget verkligen genomförs (dvs att man satsar mera på kollektivtrafiken än vad som anges i förslagen till nationell trafikplan resp. länstrafikplan). Detta gäller särskilt om man sammantaget via ekonomiska styrmedel lyckas begränsa vägtrafikens ökning på det sätt RUFSS-förslaget anger krävs för att klara klimatmålen.

Man kan också notera att den utformning den föreslagna områdesavgiften fått i utställningsförslaget ”trycker ut” extra mycket trafik på Essingeleden, vilket rimligen bidrar till den ofördelaktiga trängselsituation som framträder i den modellkörning där Förbifarten och Österleden saknas (se ovan).

De slutsatser som redovisas i materialet om att Förbifart Stockholm resp. Österleden i alla lägen behövs för att lösa framkomlighetsproblemen i rusningstid<sup>10</sup> är således illa grundade.

<sup>8</sup> Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Vägutredning. Vägverket Juni 2005, sid 164.

<sup>9</sup> PM. Aktuella trafikprognoser, Vägverket Jan 2009. E 4 Förbifart Stockholm. Komplettering Tillåtlighet. Fråga 9, sid 9

<sup>10</sup> Känslighetsanalyser Trafik inför RUFSS2010, s 32

6. I planförslaget diskuteras inte hur överskott från trängselskatter eller från de föreslagna nya avgiftssystemen ska utnyttjas. I Stockholmsöverenskommelsen, alliansuppgörelsen från maj 2009<sup>11</sup> liksom i förslaget till nationell transportplan är dock utgångspunkten att alla överskott från trängselskatten plus ett statligt bidrag på 5 miljarder kr ska läggas på Förbifart Stockholm. Om dessa pengar (inklusive räntekostnader totalt minst 35 miljarder kronor, sannolikt mera) i stället läggs på att stärka regionens kollektivtrafik kan trycket på vägsystemet minskas jämfört med vad som antas i utställningsförslaget.

Genom att avstå från att öronmärka trängselskatterna för vägbyggen och dessutom satsa det statliga bidraget till Förbifart Stockholm på bättre kollektivtrafik minskas behovet av kraftiga kostnadsfördyringar för bilisterna för att klara koldioxidmålet.

I förslaget till RUF 2010 saknas en diskussion om konsekvenserna när ansvaret för trängselavgifterna under de närmaste åren förs över från riksdagen till lokal/regional nivå.

7. Utställningsförslaget innebär att nuvarande trängselskattesystem slopas. Istället för en avgift som tar sikte på att minska trängseln i de vägavsnitt och vid de tidpunkter då risken för köbildning är störst, förordas enbart generella fördyringar för bilisterna. I hela länet föreslås till 2030 en kostnadshöjning i reala termer med 38,5 procent per km. I de bägge inre zonerna införs dessutom en områdesavgift på 35 resp. 70 kr per dygn.

De skisserade avgifterna är troligen relativt effektiva när det gäller att minska det totala trafikarbetet i länet, vilket i sin tur dämpar både koldioxidutsläppen och trängseln. Om syftet däremot mera specifikt är att minska koldioxidutsläppen är områdesavgiftens träffsäkerhet begränsad. Genom att välja andra sätt att dämpa trafikarbetet och motverka trängsel bör det, enligt vår uppfattning, vara möjligt att hålla nere kostnadsökningarna för bilisterna och minska kostnaderna för samhället som helhet:

- a. För att bemästra trängsel bör nuvarande trängselskattesystem utvecklas bl.a. genom betalstationer på fler ställen (både innanför och utanför nuvarande tullring) och en mera genomtänkt differentiering av avgifterna.
- b. Koldioxidutsläppen dämpas mest effektivt genom en successiv höjning av koldioxidskatten.

8. Andra kostnadseffektiva sätt att få ned utsläppen finns bland de åtgärder som regionens högsta politiker ställde sig bakom i Stockholmsöverenskommelsen:

- ”• *införa CO<sub>2</sub>-differentierat förmånsvärde på tjänstebilar,*
- *vidareutveckla användandet av CO<sub>2</sub>-baserade fordonsskatt, t.ex. att använda någon form av progressiv utformning,*
- *införa kilometerskatt för tunga fordon, som inte drivs med miljövänliga bränslen,*
- *införa en miljöbilspremie för tunga fordon,*
- *tillförsäkra att företag kan subventionera att de anställdas arbetsresor med kollektivtrafik, utan att de belastas med av sociala avgifter eller att subventionen förmånsbeskattas”<sup>12</sup>*

### **Moderna och flexibla trängselavgifter**

En utveckling av nuvarande trängselskatt är den enskilt viktigaste faktorn för att begränsa trängselproblemen, gynna kollektivtrafiken och säkra framkomligheten för yrkes- och busstrafik. Naturskyddsforeningen 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.<sup>13</sup> Av denna framgår att man komma mycket långt när det gäller att hantera trafiksituationen genom att förbättra utformningen av trängselavgifterna.

---

<sup>11</sup> Avsiktsförklaring våren 2009 ang Stockholmsförhandlingen m.m. Finansiering/ genomförande. Vägverket, Stockholms stad, Kommunförbundet Stockholms län, Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen Stockholms län, Banverket 2009-05-05

<sup>12</sup> Stockholmsöverenskommelsen, s 27

<sup>13</sup> [www.naturskyddsforeningen.se/kretsar-lan/stockholm/Stockholms-lansforbund/rapporter/031216](http://www.naturskyddsforeningen.se/kretsar-lan/stockholm/Stockholms-lansforbund/rapporter/031216)

---

## **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. Detta är också tankar som till övervägande del präglat den planeringsdialog för föregått förslaget till RUFSS 2010 men som inte i tillräckligt stor omfattning syns i förslaget. Föreningen har i sin rapport ”Hållbara förbindelser”<sup>14</sup> visat på snabba, effektiva och ekonomiskt försvarbara infrastruktursatsningar.

## **Lägg ned Bromma flygplats**

Flyget är den sektor vars klimatpåverkan växer snabbast. En förklaring är att flygets klimateffekt endast till en mindre del orsakas av koldioxidutsläppen – huvuddelen antas i stället vara kopplad till utsläpp av vattenånga, kväveoxider m m på hög höjd. En konsekvens av detta är att problemen endast till en mindre del kan bemästras genom att ersätta fossil flygfotogen med förnybar.

Mot denna bakgrund är det rimligt att föreställa sig att flyget på sikt måste minskas. I varje fall är de prognoser som refereras i planen osannolika.

Bromma flygfält utgör samtidigt ett mycket attraktivt läge för en ny större exploatering för bostäder och arbetsplatser. Genom flygplatsens centrala läge och den goda tillgången både till kollektivtrafik, energiförsörjning m m är det orimligt att detta markområde utnyttjas för flygtrafik.

Mot denna bakgrund anser vi att regionplanen bör utgå från att Bromma flygplats på sikt ska bebyggas. Naturskyddsforeningen i Stockholms län har presenterat en tänkbar utformning<sup>15</sup>.

## **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.

RUFSS planeringsmodell integrerar grönstrukturen på ett mycket medvetet sätt, för att skapa en attraktiv storstadsregion. Planen redovisar en regional grön-blå struktur som på ett unikt sätt tar vara på Stockholmslandskapets kvaliteter och visar en utvecklingsstrategi som på ett mycket aktivt sätt medverkar till att skapa en attraktiv stadsregion. Den gröna kilstrukturen medverkar också till att det kan finnas framtida möjligheter att nå många av de regionala miljökvalitetsmålen.

RUFSS uppmärksammar också betydelsen av grönstruktur i bebyggda områden och hur parker och grönområden i en tät blandstad bidrar till att skapa god bebyggd miljö och variationsrika stadsrum. Det är viktigt att man uppnår en balans mellan bebyggelse och lokal grönska så att man skapar goda livsmiljöer som passar olika gruppers och individers varierande behov. Behoven hos de grupper som ofta glöms bort i planeringen (t.ex. barn, äldre, handikappade) och som är särskilt beroende av allsidigt fungerande grön- och friytor i närmiljön är särskilt viktiga att uppmärksamma.

För den regionala grönstrukturen gäller det att stärka svaga avsnitt så att det även i framtiden finns sammanhängande gröna kilar in mot stadsbygdens kärna. Planen pekar ut viktiga gröna samband som man, enligt planförslaget, bör förstärka. Ett av dessa är Järvakilens passage mellan Akalla och Hjulsta. Tyvärr uppmärksammar inte planen de minst lika stora behoven av att stärka kilen i avsnittet Ulriksdal-Kymlinge. Åtgärder mot nuvarande barriärer i form av järnvägar och E4 i detta område

---

<sup>14</sup> [www.naturskyddsforeningen.se/kretsar-lan/stockholm/Stockholms-lansforbund/rapporter/071219](http://www.naturskyddsforeningen.se/kretsar-lan/stockholm/Stockholms-lansforbund/rapporter/071219)

<sup>15</sup> [www.naturskyddsforeningen.se/kretsar-lan/stockholm/Stockholms-lansforbund/verksamhetsomraden/hallbar-stadsutveckling/Bromma-efter-flyget/](http://www.naturskyddsforeningen.se/kretsar-lan/stockholm/Stockholms-lansforbund/verksamhetsomraden/hallbar-stadsutveckling/Bromma-efter-flyget/)

---

borde ingått i planen. Vi vill i sammanhanget påminna om att denna barriär utpekats som den högst prioriterade i Vägverkets och Banverkets åtgärdsprogram.

För bebyggelsens grönstruktur gäller i princip samma resonemang men nu på lokalnivå och i en annan skala. Här är frågor om friytornas rymlighet och funktioner i tät stadsmiljö akuta frågor som måste besvaras om förtätningsdoktrinen ska ha någon trovärdighet. Det finns omfattande kunskap byggd på forskning och erfarenhet att tillgå för att på samma sätt som för den regionala grönstrukturen precisera värden, sammanhang och krav på rymlighet i den byggda miljön.

Sådana handlingsprogram, för att byta fokus i den kommunala planeringen så att allmänna värden, helhetssyn och långsiktighet åter lyfts fram i den kommunala planeringen, skulle kunna hjälpa de kommunala aktörerna att klara sina åtaganden som t.ex. ”Gör bebyggelsestrukturen tätare och mer variationsrik” och ”Skapa en attraktiv stadsmiljö med torg parker och grönområden”.

Föreningen tror att återupprättandet av det offentliga rummet som verkligt offentligt rum, allsidigt tillgängligt, gemensamt förvaltad och utformat i dialog med medborgarna kan utgöra basen för den avvägning mellan bebyggelse och lokal grönska som RUFSS efterlyser. Detta allsidigt utformade offentliga rum där parker och grönområden är en integrerad del kan utgöra stomme för utveckling av ny tät regional stadsbygd. Stockholm har framgångsrikt använt detta sätt i stadsomvandlingar sedan Lindhagens stadsregleringar på 1870-talet.

### **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. Till detta kommer att politiska lösningar 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-ekologiska värden och ekosystemtjänster som aktivt bidrar till långsiktig hållbarhet och en attraktiv region. För en lyckad mellankommunal samordning krävs ”helikopterseende”. Det borde 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.

Att inleda ett samarbete med UNESCO för att i Stockholmsregionen utveckla ett ”Urban Ecological-Sociological System (URBIS) skulle vara ett innovativt och säkerligen givande försök att skapa ett långsiktigt skydd av Storstockholms gröna kilar. Samarbetet skulle kunna göras tillsammans med länets berörda kommuner och bl.a. Stockholm Resilience Center på Stockholms universitet och aktörer på KTH.

### **Utvidga reservatsarealen**

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 ses som ett första steg. Alla delar av kilarna behöver inte skyddas som natur- eller kulturresevat, men det är viktigt att det införs restriktioner i hela området som gör att grönstrukturens funktioner stärks och utvecklas.

## **Förtätning**

Regionplanekontoret har tillsammans med Stockholms stad skrivit rapporten Tätare Stockholm (Regionplanekontoret rapport 8:2009), underlag till RUFSS 2010 och Stockholms översiktsplan. Rapporten redovisar förtätningspotentialen i den inre stadsregionens kärnor och tyngdpunkter.

Arbetet utgår dessvärre inte från RUFSS planeringsmodell med ett helhetsperspektiv byggt på mål, strategier integrerade sektorperspektiv och åtaganden. Förtätningstrymmet bedöms i stort vara

---

befintliga friytor på tomtmark och allmän mark. Grön- och friytorna bedöms främst som exploateringsresurs. Någon bedömning av grön- och friytornas sammanhang och funktioner i den befintliga stadsmiljön redovisas inte. Inte heller förs resonemang om vilka potentiella värden (sociala, kulturella, ekologiska och kretsloppstekniska funktioner) fri- och grönytorna har i den förtätade stadens grönstruktur. Inte oväntat kommer rapporten fram till att det finns en mycket stor förtätningspotential i de studerade områdena.

Studien visar att RUFSS integrerade arbetssätt inte slagit igenom i den praktiska fysiska planeringen på kommunalnivå. Detta tillsammans med miljökonsekvensbeskrivningens (MKB) hänvisning till den följande planeringen som avgörande för möjligheterna att nå uppställda miljömål, gör det angeläget att ställa frågan vilka styrmedel och förändringar i planeringspraxis och vilka integrationsprojekt som behövs för att planeringen ska styra mot RUFSS mål.

## **Miljökonsekvensbedömningen**

I det förslag till miljökonsekvensbeskrivning som ingick i samrådsförslaget jämfördes nuvarande förhållanden med hur läget kunde väntas bli 2030 om de föreslagna åtgärderna genomfördes. Denna analys visade bl a på ökade ingrepp i grönstruktur, växande bilköer och ökade utsläpp. Mot denna modell kan invändas att det väsentliga är att RUFSS-processen handlar om att välja mellan olika utvecklingstrender.

I den MKB som gjorts inför utställningen har man istället valt att enbart jämföra utvecklingen 2030 med resp utan förslagen i planen. Tyvärr kan man säga att denna jämförelse på många sätt lider av samma svagheter som gällde för samråds-MKB:n.

Det rimliga hade, enligt föreningens mening, varit att i utställningsförslaget redovisa bägge jämförelserna, dvs både med nuläget och 2030 utan planförslaget.

MKB:n redovisar att den allmänna miljösituationen i Stockholms län är sådan att åtgärder behövs för nästan alla regionala miljö kvalitetsmål. Insatser har bedömts som särskilt angelägna för målen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Ingen övergödning, God bebyggd miljö, Hav i balans samt levande kust och skärgård. Många mål bedöms bli svåra att nå i länet trots ytterligare åtgärder.

Tyvärr bidrar RUFSS 2010 inte tillräckligt till att förbättra länets miljösituation.

På frågan om RUFSS bidrar till att nå Klimatmålet och God bebyggd miljö svarar MKB:n att den ägnar stort utrymme åt de aspekter på klimat och God bebyggd miljö som bedömningsgrunderna och RUFSS planeringsmål, åtaganden och förslag till struktur tar upp.

Där framgår även att genomförandet av RUFSS med sina planeringsmål, åtaganden och förslag till struktur är den kritiska faktorn. Det handlar bland annat om förändringar i de ekonomiska styrsystem för trafiken samt den planering som följer efter RUFSS med tillhörande miljöbedömningar.

Det är således knappast möjligt att ge ett entydigt svar på utställningsplanens möjligheter att nå klimatmålet, respektive hur tätt bebyggd miljö går att förena med goda livsmiljöer. Hur det går kommer att hänga på de aktörer som svarar för genomförandet av RUFSS, i kommuner och hos huvudmän.

Mårten Wallberg

Ordförande

---