

Regionplan- och trafikkontoret
Box 4414
102 69

I digital form till registrator@rtk.sll.se

För kännedom till ledamöter och ersättare i Regionplane- och trafiknämnden

Remissvar på RUFSS 2010

Remissen

RUFSS behandlar utvecklingen i Stockholmsregionen med tre olika tidshorisonter, till 2020, 2030 och 2050 och omfattar alla samhällets områden. Planen är uppbyggd av en hierarki av målsättningar som mynnar ut i konkreta s k åtaganden. Planen arbetar också med rumsliga strukturer av olika täthetsgrad: i den stora skalan – östra Mellansverige med alternativen Städer och Storstäder – på länsnivå med alternativen Fördelad och Tät.

RUFSS tidsperspektiv innefattar alltså en avgörande epok i mänsklighetens framtid – epoken till 2050 – då vi måst göra oss av med beroendet av fossila bränslen.

Till RUFSS hör en miljökonsekvensbeskrivning, MKB. MKB:n summerar rapporterna från FN:s vetenskapliga panel i klimatfrågan (IPCC): Jordens medeltemperatur har ökat med 0,74 grader under de senaste 100 åren och av de senaste 12 åren har 11 varit de varmaste sedan 1850. Koldioxidhalten i atmosfären har ökat med mer än 35 % under samma tid. Världshavens nivå har höjts med ca 8 cm beroende på smältande glaciärer och den volymtillväxt temperaturökningen medför och nivåhöjningen går allt snabbare. IPCC säger att utsläppen måst minska dramatiskt på kort tid eftersom ytterligare utsläpp stannar kvar i atmosfären i mer än 1000 år och orsakar fortsatt uppvärmning.

Sammanfattande slutsatser från Klimataktion

- RUFSS bör omarbetas genom att ett programarbete startas som utgår från regionala klimatmål, innebärande en reduktion av utsläpp av klimatgaser i regionen om 50 % till år 2020 för att i princip ha uppnått nollutsläpp till runt år 2035. Regionen bör sätta upp årliga utsläppsmål, med en minskning av minst 4 procentenheter per år, för att kontinuerligt kunna korrigera med konkreta åtgärder om utvecklingen går för långsamt.
- En politisk beslutsorganisation bör införas i länet som förmår genomföra de föreslagna klimatmålen.
- Den övergripande visionen att Stockholm ska bli *Europas mest attraktiva storstadsregion* bör kompletteras så att Stockholm ska bli *Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion*

Klimataktions synpunkter

Klimataktion tar i första hand upp RUFSS påverkan på klimatet och hur planen bör förändras utifrån detta. MKB:ns sammanfattning av klimatpåverkan tar mycket tydligt upp det grundläggande problemet med RUFSS planläggning. I praktiken underkänner MKBn hela RUFSS-förslaget när det gäller klimatfrågorna:

”Regionens klimatpåverkan

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 tillfyllest. Beräkningar där indikerar att koldioxidutsläppen kan komma att ligga kvar på ungefär dagens nivå.Planens mål och intentioner är goda, men behovet av kraftfulla åtgärder och anpassningar förefaller ha underskattats, framför allt i planens mer konkreta delar. Planen bedöms således i otillräcklig grad vara anpassad för en samhällsutveckling där länets utsläpp av klimatgaser reduceras succesivt och bestående.”

Detta betyder i klartext att planen måste omarbetas från grunden med ett konkret klimatmål som grund.

Orsaken till att RUFSS misslyckas med att uppnå sina mål är att den underliggande styrningen för RUFSS inte är de mål som redovisas i planen utan att det är den s k *Stockholmsöverenskommelsen* som ligger till grund för planen. Denna överenskommelse, som Stockholmskommunerna, mer eller mindre villigt, har ingått under ledning av Carl Cedersköld, har som främsta komponent byggandet av *Förbifart Stockholm* och innebär en kraftig satsning på ökat byggande av motorvägar och en utbyggnad av bilismen i Stockholmsregionen på bekostnad av kollektiv-, cykel- och gångtrafik.

Trots sin nedgörande kritik av RUFSS tar inte MKB:n upp att det är Stockholmsöverenskommelsen som omöjliggör för RUFSS att nå upp till klimatmålen. Detta beror på den miljö i vilken stockholmsregionens planering utspelar sig. Kritik av Stockholmsöverenskommelsen är av princip förbjuden i den kommunala världen.

Detta faktum är också grunden till att RUFSS har en så ålderdomlig karaktär, d v s gårdagens lösningar med motorvägar och ytterligare bilism ska lösa morgondagens problem, trots att de flesta av dem som planerar detta väl känner till att framtidens problem inte kan lösas på detta sätt utan kräver nytänkande.

Detta bakvända sätt att planera, att använda en politisk överenskommelse som grund i stället för verklighetens och regionens invånares behov, har också fått till följd att planen saknar viktiga delar i sin syn på framtiden. Eftersom planen *förutsätter* t ex Förbifart Stockholm saknas inte bara en analys av om denna och andra infrastrukturinvesteringar går ihop med minskande utsläpp av klimatgaser, utan också om de är lönsamma på sikt. Exempelvis skulle ju en kraftfull satsning på kollektivtrafik möjliggöras med det ekonomiska utrymme (25 miljarder) som den nya motorleden Förbifart Stockholm kommer att ta i anspråk. En sådan omstyrning skulle ju i sig innebära ett kraftigt bidrag till de nödvändiga utsläppsminskningarna.

Planen håller fram den ekonomiska utvecklingen som lockmedel för att regionens invånare ska förbise att klimatutvecklingen leder mänskligheten mot katastrofer. Denna ekonomiska utveckling ska nås genom att vi ska blunda för den klimatpåverkan som RUFSS förslaget medför. Vi tror att den ekonomiska utvecklingens behov och miljöns i själva verket sammanfaller i ganska hög grad istället för tvärtom. Valet för regionens invånare står inte mellan tagelskjerpta och välstånd, utan mellan en förnuftig utveckling och ett ekonomiskt och miljömässigt katastrofscenario.

Vi tror att RUFSS förslag inte bara kommer att förvärra regionens klimatpåverkan utan också försämra invånarnas ekonomi. Den kraftiga motorvägsutbyggnaden som föreslås i RUFSS kommer främst att löna sig för dem som bygger motorvägar och en del kortsiktig spekulation i mark. Orsaken till detta är bl a att prisutvecklingen på fossila bränslen, främst olja, inte finns med i kalkylerna på ett realistiskt sätt. Detta diskuteras över huvud taget inte i planen men i den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm anges t ex:

Sammanfattningsvis visar resultaten att objektens lönsamhet sjunker med ökande bränslepris, men att objekten fortfarande är samhällsekonomiskt lönsamma även med stora bränsleprishöjningar (+50% i reala termer). Vid dramatiska bränsleprishöjningar (en fördubbling i reala termer) blir objekten knappt olönsamma.

En fördubbling av oljepriserna från 2006, då denna rapport skrevs, tills dess Förbifart Stockholm kan tänkas bli färdigbyggd, är möjligtvis dramatisk, men inte alls osannolik. Tvärtom är den prisutvecklingen mycket sannolik för alla som har följt diskussionen och satt sig in i peak oil-problematiken, d v s att oljetillgångarna redan sinar och att det betyder att oljepriserna kommer att fortsätta att öka långt mer än till en fördubbling även om konjunkturen tillfälligt kan påverka prisbilden. Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) har analyserat hur mycket bensinpriset måste öka för att Sverige ska nå sina utsläppsmål, och svaret är att priset måste mer än fördubblas – till 27 kronor litern i dagens penningvärde – till år 2020. Om utsläppsmålen ska uppnås, vilket måste vara utgångspunkten, blir Förbifart Stockholm alltså olönsam.

RUFSS planering är mycket långsiktig och medför, om den genomförs, väldiga ekonomiska och sociala konsekvenser. Människor riskerar att fastna i en bebyggelsestruktur som medför dålig miljö och höga kostnader. Det är detta som är det allvarligaste med den motorvägsutbyggnad som föreslås i RUFSS, inte motorvägarna i sig. Den utspridda bebyggelse som kommer att bli följderna blir svår att försörja med kollektivtrafik och missgynnar gång och cykel. Då invånarna ändå tvingas åka mindre bil, betyder det välfärdsluster för individen och samhället.

Man kan både vänta sig och kräva att regionens företrädare tar allvarligare på sin uppgift. Framtiden kan inte byggas på kommunpolitikens kohandel och maktspel med statens representanter. För att regionen ska uppnå en hållbar utveckling krävs att RUFSS omarbetas i grunden. Det innebär att Stockholmsöverenskommelsen infrastrukturinvesteringar inte kan ligga till grund för planeringen. RUFSS måste ta sin utgångspunkt i ett *verkligt* beaktande av vad hållbar utveckling kräver. Först måste ett klimatmål sättas upp och diskuteras och detta bör gå längre än det som föreslås i MKB. Stockholm bör gå före, som Sveriges huvudstad och med de bästa förutsättningarna i landet att gå fram mot det hållbara samhället. Huvudmålet att Stockholm ska bli *Europas mest attraktiva storstadsregion* bör kompletteras så att Stockholm ska bli *Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion*

De rika nationerna har bidragit mest till den ekologiska skulden och måste därför ta det största ansvaret att korrigera sitt beteende. Detta gäller även Sverige och Stockholms län. Riksdagen har beslutat att Sverige ska minska utsläppen av koldioxid med minst 20 % fram till 2020. Så småningom måste de globala utsläppen av växthusgaser minska med över 90 procent för att atmosfärens halt av växthusgaser inte ska fortsätta öka. I Sverige måste minskningen framför allt ske i tätorter, särskilt i storstäder. En tredjedel av utsläppen kommer från trafiken. Om vi ska kunna nå de beslutade klimatmålen innebär det att utsläppen från trafiken sannolikt måste halveras till 2020.

Det är inte meningsfullt att lägga synpunkter på detaljer i förslagen, som ändå i sin helhet medför oacceptabla ökning av klimatförstörande utsläpp i regionen.

Vi undrar också hur RUFSS harmonierar med de miljöpolitiska ambitioner som uttrycks av de politiska partierna i deras respektive miljöpolitiska program. Ledamöterna i Regionplane- och trafiknämnden bör kanske ta sig en extra titt på dessa innan de tar beslut i RUFSS-processen.

De politiska partierna är ganska samstämmiga i en insikt i att både Sverige och de själva måste ha en offensiv miljöpolitik, vilket även partiledarna går ut med i debatter och tidningsartiklar. Partierna förefaller vara överens om att Sverige – när det gäller reduceringar av utsläpp – ska vara föregångsland inom EU. Premiärminister Fredrik Reinfeldt säger i en SvD-artikel (14 feb 2008) att kampen mot klimatförändringarna måste prioriteras och att ”det inte finns något annat alternativ än handling genom kraftfulla åtgärder.”

Det här innebär att den politiskt styrda myndigheten Stockholms Läns Landstings Regionplane- och trafikkontor för sin regionplanering måste ha kraftiga minskningar av koldioxidutsläppen som övergripande mål. Planeringen av alla funktioner måste underordnas detta mål även om det får negativa konsekvenser för olika intressegrupper. Vi menar att det är politikens uppgift och ansvar att planera långsiktigt mot övergripande mål som är ekologiskt hållbara. Bebyggelseplanering och transportplanering måste underordnas de ramar som sätts av miljön själv.

Klimataktion anser också att detta kräver en ny form av planering. Regionen måste skaffa sig mandat att styra sig själv på ett sätt som möjliggör en hållbar utveckling. Det går inte om regionen ska styras av kohandlande kommunpolitiker och statliga representanter utan att någon har regionens och klimatets bästa för ögonen. Många frågor som behöver styras och samordnas i regionen styrs i dag enbart av lokala kommunala intressen som ofta bygger på privata intressen t ex då det gäller lokalisering av handel och naturligtvis den övergripande bebyggelsestrukturen i länet. Klimatmålen spelar då en mycket underordnad, om någon, roll. RUFSS är i dag främst en vacker kuliss framför den lokala kommunala styrningen och Stockholmsöverenskommelsen. Ett planeringsorgan måste därför inrättas och få mandat att arbeta utifrån målen, med klimatmålet i centrum.

Sammanfattningsvis hänvisar vi till ovanstående och anhåller att RUFSS omarbetas.

Stockholm 2008-11-26

Klimataktion

Kontaktperson
Rikard Warlenius
Tel 0739-909900
warlenius@hotmail.com

Kontaktperson
Lina Hjorth
0736-468188

Klimataktion är en religiöst och partipolitiskt obunden demokratisk organisation för individer och organisationer i syfte att verka för att klimatförstörande utsläpp av växthusgaser, i Sverige och internationellt, i möjligaste mån upphör, och detta så snart som är mänskligt möjligt. Detta ska ske utifrån FN:s klimatkonventions grund. För mer information: <http://www.klimataktion.se/>