



Nacka Miljövårdsråd

Nacka Miljövårdsråd är en partipolitiskt och religiöst obunden förening, grundad 1969, med både enskilda personer och nacka-föreningar som medlemmar. Miljövårdsrådet verkar för en god boende-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Nacka Miljövårdsråd är remissorgan i kommunala planfrågor.

Nacka 2017-11-03

Stockholms läns landsting
Tillväxt- och Regionplaneförvaltningen
Box 22550
104 22 Stockholm
trf@sll.se

Kopia till:
Nacka Kommun, 131 81 Nacka
registrator.plan@nacka.se

Granskningsyttrande, Regional Utvecklingsplan För Stockholmsregionen (RUFSS) 2050

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av granskningshandlingarna för RUFSS 2050, som finns utställd av Stockholms Läns Landsting till 2017-11-03:

<http://www.rufs.se/rufs-2050/samrad/>

Nacka Miljövårdsråd lämnade 2016-09-30 in sitt yttrande på det då utställda samrådsförslaget: <http://www.nackamiljo.se/rufs2050.pdf>

RUFSS 2050 tillför en omfattande och viktig kunskap om regionens utvecklings- och markanvändningsfrågor. Det är angeläget att regionplaneorganet får ett starkt mandat och att kommunernas planer och andra aktörers beslut inte motverkar det som krävs för en långsiktigt hållbar region. Vi anser att Stockholms Läns Landstings Tillväxt och Regionplaneförvaltning har gjort ett bra arbete med granskningsförslaget till RUFSS 2050 och tagit till sig en del av våra och andras synpunkter från samrådet. Källhänvisningarna som vi efterlyste under samrådet har förbättrats, och vissa viktiga underlagsrapporter har tillkommit, t ex ”*Tekniska försörjningssystem för masshantering och täkter*”. Det förslag som ställts ut till granskning är förbättrat jämfört med samrådsförslaget, dock är Nacka Miljövårdsråd fortsatt negativ till ett antal förslag i RUFSS 2050.



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se
tel: 08-773 3283

Adress:
c/o Jan Åman
Plommongatan 9
138 31 Älta

De av våra synpunkter som kvarstår i det till granskning utställda förslaget är listade nedan.

Sammanfattningsvis vill Nacka Miljövårdsråd:

- **anpassa målen i RUFSS 2050 m a p klimathänsyn**
- **prioritera cykel och kollektivtrafiksprojekt framför biltrafiksprojekt (Östlig förbindelse och Skurubron) av klimat och stadsmiljöskäl**
- **förbättra i lokala/regionala centrum i södra/östra länet och utöka dessa med arbetsplatser**
- **skydda och bevara gröna kilarna**
- **skydda och bevara Ryssbergen samt Erstaviksskogarna**
- **sanera/bebygga Bergs gård/hamn i Nacka**
- **beskriv strandstråken i Nacka och strandskyddade områden**
- **skyddad och förbättrade grönstruktur**
- **skyddad och förbättrade vattendrag (blåstruktur)**
- **säkra kopplingen RUFSS – översiktsplan – detaljplan och det mellankommunala samarbetet**
- **sprid ut boendet i länet - och hela landet**

Synpunkter fördelat per kapitel i utställningsförslaget för RUFSS 2050:

Centrala begrepp

Det är bra att centrala begrepp definieras. Begreppet växthusgaser förekommer sju gånger och behöver förklaras med tanke på betydelsen av klimathotet.

DEL 1 Nuläge och utmaningar

Omvärld och trender

En "*relativt låg klimat och miljöpåverkan*" är inte tillräckligt. Trenden är att klimatutsläppen ökar, när de måste minska för att uppfylla klimatmålen. Inledningen bör beskriva detta faktum.

Styrkor och förbättringsområden

Vi delar RUFSS slutsats att transportinfrastrukturen inte har ökat sin kapacitet i paritet till befolkningsökningen. Exempel på detta är avsaknaden av sprinklersystem i Södra länken, bristfälliga signalsystem för järnväg och spårväg, enkelspår på Saltsjöbanan. Kapaciteten skulle kunna ökas och restiden minskas genom koordinerade investeringar och underhåll i det befintliga transportsystemet.

Flöden och förbindelser med omvärlden

Ökad turism och affärsresor med flyg problematiseras inte tillräckligt trots att de ger upphov till stora klimatutsläpp. Flygets och sjöfartens utsläpp ska självklart räknas in.



Stockholmsregionens utmaningar

Utmaningen med ojämn geografisk fördelning av arbetsplatser i norr och söder bör beskrivas och bemötas.

Utmaningen "Att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter växa" är vagt. Vissa kapacitetsbehov som t ex behov av vatten och avloppsrening kan antas öka linjärt mot antal invånare. Andra kapacitetsbehov som infrastruktur för bil följer en mer komplicerad kurva. Ökar kapaciteten, t ex genom en ny motorväg, tenderar trafiken att öka lika mycket p g a fler väljer bilen. Därför är det viktigt att definiera vad som menas med kapacitet och behov. Då tidsförluster mäts bör bil, cykel och kollektivtrafik jämföras. Utmaningen "Att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt" bör förklaras.

Det behöver bli tydligare hur "invånarnas livsstil och styrningen av transporter och tekniska försörjningssystem ska förändras och bli mer klimateffektivt genom till exempel teknik- och kretsloppsutveckling samt ekonomiska styrmedel." Detta bör kopplas mot målen.

DEL 2 Vision och mål

Mål 1 En tillgänglig region med god livsmiljö

Målet talar om rent vatten och tillgång till grönområden men saknar helt delmål för detta. Det saknas mål för att skydda grönstruktur och blåstruktur.

Vi tycker det är olyckligt att delmålet att "hälften av regionens invånare ska ha högst 1000 meter till en grön kil" har strukits i granskningsrevisionen. Biologisk mångfald och ekosystemtjänster bör resultera i något delmål.

Mål 2 En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region

Något delmål om hyresnivåer i förhållande till hushållslöner vore även önskvärt inom ramen för målet.

Mål 3 En ledande tillväxt- och kunskapsregion

Ett delmål om att ha ett utbud av högskoleplatser i proportion till befolkningen i relevant åldersintervall borde formuleras.

Mål 4 En resurseffektiv och resilient region

Något delmål om buller och partiklar i luften vid bostäder längs vägar och banor behövs. Något delmål som syftar till att hålla nere mängden hårdgjord yta per invånare behöver utvecklas. Bilar kräver mycket hårdgjord mark jämfört med kollektiva transportslag.



DEL 3 Regional struktur

Övergripande rumslig inriktning för östra mellansverige

En ökad urbanisering med hög bebyggelsetakt i centrala lägen i Stockholm har både positiva och negativa effekter. Det leder till avfolkning av landsbygden. Sverige är redan ett av Europas mest urbaniserade land. Förslaget i RUFSS 2050 strävar inte efter att göra Mälardalen som en storregion och ökar koncentrationen inom och utanför Stockholm ytterligare.

Plankarta för Stockholms län

- Ryssbergen (grönområdet mellan Lv 222 och Svindersviken i Nacka) bör markeras som grön värdekärna och inte regional stadskärna. Nacka Kommun arbetar med att bilda ett naturreservat på området.
- Hamnsymbolen vid Bergs gård/hamn i Nacka bör tas bort från plankartan. Området är markerat som utredningsområde. Nacka kommun planerar för bostadsbyggande i det området. Området kan inte både hysa oljehamn och bostäder.
- Östlig förbindelse bör inte tas med i kartan av klimat och miljöskäl
- Området med sekundärt bebyggelseläge mellan Saltsjö-Duvnäs och Drevinge norr om Saltsjöbadsleden bör huvudsakligen anges som del av grön värdekärna (Erstavik).
- Kovik kan få behålla beteckningen M för masshantering men den ansökan som finns för bergtäkt är i strid med andra markanvändnings- och miljöintressen samt påverkan på grön värdekärna. Mängder av entreprenadberg kan användas under de närmaste decennierna från de stora byggprojekten och tunnelsprängningarna i Nacka.
- Strandskyddade områden bör markeras i plankartan.

Grönstruktur

Kartan "den regionala grönstrukturen" är väl genomarbetad. I Nacka saknar vi Ryssbergen, se kommentar på plankarta.

Ett grönt svagt samband mellan Erstavik och Skogsö bör anges.

Områden med gröna värdekärnor, gröna kilar och stora samlade rekreativ-natur och kulturvärden är någorlunda definierade. Vi skulle möjligen vilja se en mer högupplöst karta med väl definierade gränser. Är gränsen inte definierad tenderar expanderande kommuner att minska ned grönområdena.

Den stora utmaningen är dock inte att definiera grönområdena utan att ge dem ett tillräckligt skydd. I praktiken tycks enbart naturreservat duga som fullgott skydd för grönområden. RUFSS bör definiera strategier och delmål för hur grönområden ska preciseras och skyddas.

T ex bör Erstaviksskogarna i Nacka samt grönområdet öster och Nyckelviken skyddas, t ex som naturreservat. Ekosystemtjänster i både i obebyggda och bebyggda områden bör följas upp. Både förlust och förbättrade ekosystemtjänster bör beaktas. Sätt att exploatera och förvalta både grönområden och stadsbygd som tillvaratar värdet av ekosystemtjänsterna bör identifieras på ett bättre sätt. Former för mellankommunalt samarbete om gröna kilar vore önskvärt. Vi välkomnar att Länsstyrelsen tar fram en regional



handlingsplan för grön infrastruktur 2018.

I kartan "Skyddad natur och tillgänglighet till grönstruktur" så saknas helt de många strandstråken längs Nacka Kommuns stränder. Kartan bör kompletteras med dessa. Vandringsleden "blå leden" i Nackareservatet saknas också på kartan.

Figuren "Grönstrukturen och de grönas kilarnas funktioner" nämner tio funktioner. En annan av grönstrukturens funktioner är integration. Hellasgården har en sådan viktig regional funktion som entré och samlingspunkt för besök i Nacka gårds/Erstaviksområdet.

Transportinfrastruktur

- Lv 222 ny Skurubro bör helt utgå. "Flaskhalsen" på bron är delvis redan bortbyggd genom anläggande av ny påfart från Värmdövägen. Nu när flaskhalsen flyttat västerut kommer investering i Skurubro troligen inte leda till att några köer minskas. Resurserna kan t ex användas till stombussnätet, till pendelbåtslinjer, till regionala cykelstråk och möjligen till infartsparkeringar, vilket dessutom skulle kunna kapa dessa köer.
- Totalombyggnaden av den regionala bytespunkten Slussen omnämns inte i RUFS. Det borde åtminstone funnits med i karta 13, beslutade investeringsåtgärder i transportsystemet. Det är av stor vikt att Slussen färdigställs tillsammans en fungerande bussterminal med bussar till Nacka och Värmdö.
- Vattenburen kollektivtrafik saknas på karta 14 "kollektivtrafikens stomnät" som på plankartan. RUFS borde utökas med en beskrivning av strategi och investeringar för vattenburen kollektivtrafik. För invånare i Nacka, Värmdö, Lidingö och Vaxholms kommuner är vattenvägen ofta kortare än landvägen. Färjor har även fördelen av oftast tillåta medförsel av cykel, vilket underlättar för cykelpendlare. Lyckade försökssatsningar har redan genomförts med snabba, eldrivna färjor för kollektivtrafik.
- En förlängning av T-bana från Nacka Centrum till Orminge skulle vara en lämplig satsning och en viktig länk i ett strukturalternativ med inriktning på kollektivtrafik.

DEL 4 Tematiska frågor

Bostadsmarknad och bostadsförsörjning

Att variera boendeformer, d v s vem som äger, är det bästa sättet att få en befolkningsstruktur som skapar lugn och trygghet inom området. Att medvetet se till att åldersstrukturen är blandad så att den naturliga blandningen av ålder finns, så att alla möter unga eller äldre i ett naturligt vardagligt sammanhang. På sikt skapar det tillit till varandra inom området och med det följer minskad brottslighet.



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se
 tel: 08-773 3283

Adress:
 c/o Jan Åman
 Plommongatan 9
 138 31 Älta

Hav, sjöar och vattendrag

Vattendragen bryr sig inte om kommungränser vilket gör att kommunala planer, t ex översiktsplaner och dagvattenstrategier ofta inte är tillräckliga för att t ex uppfylla EUs Vattendirektiv och miljömålen Rena sjöar och hav. Vi välkomnar idén i RUFSS med "vattenplan" eller "blåplan" för att stärka den mellankommunala samordningen kring vattendrag som sträcker sig genom flera kommuner. Ett exempel på ett vattendrag som skulle kunna omfattas av en dylik plan är *Ältasjön-Söderbysjön-Dammtorpssjön-Järsla sjö-Sickla sjö-Hammarby sjö* som innefattar både Natura 2000 område och Vattenförekomst samt är belägen i Nacka Kommun och Stockholms Stad. Vid planering av bebyggelse är det även viktigt att respektera strandskyddet.

Klimatpåverkan

Nacka Miljövårdsråd känner oro för att RUFSS 2050 innehåller för kraftlösa åtgärder och idéer för att möta klimathotet.

RUFSS 2050 har inte tagit tillräcklig hänsyn till att man för att klara klimatet måste upphöra med att använda fossila drivmedel.

Ytterligare klimatsmarta åtgärder vore att bygga fler hus i trä, minska sprängningar och transporter av massor samt behålla för ekosystemtjänster värdefull naturmark.

Landsbygd

Jord- och skogsbruksmark är viktig för livsmedelsproduktion och biologisk mångfald men kan ibland tyvärr som produktionsytor betraktas som monokulturer där stora värden gått förlorade.

Kompetensförsörjning, utbildning och arbetsmarknad

I RUFSS konstateras att 50% av länets invånare bor söder om Saltsjö-Mälarsnittet, men 2/3 av arbetsplatserna ligger norr om denna. Detta skapar enorma dagliga behov av persontransporter inklusive samhällskostnader för transportsystem, restid och ohälsa. Detta faktum omnämns dock inte i kapitlet för utmaningar. Det finns heller inget mål definierat för att öka andelen arbetsplatser söder om Saltsjö-Mälarsnittet. Att enbart förbättra transportsystemet är att åtgärda symptomen snarare än problemet. Vi vill att man definierar strategier och mål för att öka andelen arbetsplatser söder och öster om centrala Stockholm. De regionala kärnorna kan vara ett sätt att uppnå det, men det är då av yttersta vikt att de regionala centrumen inte bara förblir service och shoppingcentrum som saknar privata arbetsgivare för t ex tjänstemän. Företag bör även ges ekonomiska incitament för att sprida sin lokalisering och minska personalens restider. Det är inte rimligt att privatpersoner samt kommuner/landsting/staten står för alla ökade kostnader för väg och kollektivtrafik, ökade barnomsorgstider samt försämrad hälsa och livskvalitet som dagens företags-klustrande orsakar.

Tekniska försörjningssystem

Massahantering och täkter behandlas ur ett flertal aspekter vilket var något som Nacka Miljövårdsråd efterlyste under samrådet. Då massahanteringstäkter och



täkter serverar hela regionen är det viktigt att dessa planeras och dimensioneras med tanke hela regionens intresse.

I Nacka pågår och planeras stora bostads- och infrastrukturprojekt de närmaste 15-20 åren. Under byggnationen behöver omgivningspåverkan hanteras.

Bergsprängningens omfattning i Nacka och andra stadsutvecklingsområden kommer att motverka regionens attraktivitet under byggåren. I

Stockholmsområdet används var fjärde lastbil på vägarna till att köra massor.

Många projekt strävar efter massbalans för dessa flöden inom det egna projektet, men samordningen mellan projekt är generellt mycket liten. Detta gör att stora mängder massor transporteras långa sträckor, stora mängder massor tas ur täkter och att stora mängder massor körs till deponier. Detta medför ökade kostnader, utsläpp av växthusgaser, trängsel, ökade trafikrisker, buller och andra störningar.

Transporter och växthusutsläpp kan minska med uppemot 30 % genom användning av gemensamma samordningsytor för massor som förädlas och omfördelas mellan projekten.

Nacka Miljövårdsråd önskar fortsatt arbete med kunskapsunderlag där regionplaneorganet stött av länsstyrelsen tar det regionala planeringsansvaret. Det gäller att samla aktörer och hitta en överenskommelse med branschen, På sikt kan målet vara att införa långtidsplanering för materialflöden samt ett "landskappassat" byggande.

Perspektivet i det fortsatta arbetet med sprängmassornas hantering behöver vidgas. Den täthet och närhet i stadsbyggandet som eftersträvas innebär ofta, vilket är tydligt i Nacka, att kulturmiljöer och fullt användbara byggnader rivs. Rivningsmassor fraktas ut och ny betong fraktas in. Betong kräver mycket energi vid produktionen och innebär stora utsläpp så det är inte bara fråga om att ha smarta transporter. Sprängning i sig ger också stora utsläpp som bör redovisas.

Strategin för avloppsförsörjningen är bristfälligt beskriven. Det är inte bara en frågan om nät och kapacitet utan även reningsgrad. I Stockholms översiktplan beskrivs mål för rening, bräddning, separation dagvatten/spillvatten mm. Henriksdals reningsverk byggs om inte bara för kapacitetshöjning utan även förbättrad rening. Vi anser även att man bör rena avloppsvatten från medicinska rester, t ex antibiotikarester, före 2050.

Transportsystemet

För att öka attraktiviteten av kollektivtrafiken och underlätta resande point-to-point så bör man ge möjlighet att ta med cyklar på pendeltåg, Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan. Idag tillåts detta endast i undantagsfall, t ex utanför rusningstid på pendeltåget. Ett sätt att underlätta för cyklister inom kollektivtrafiken skulle vara genom att inreda separata cykelvagnar. Gemensamma betalningssystem i kollektivtrafiken över länsgränserna bör införas.

Kapaciteten i del eller hela regionens vägnät hänger ihop. En viss väglänks kapacitet kan teoretiskt ökas men kräver samtidigt att andra intilliggande länkar



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se
 tel: 08-773 3283

Adress:
 c/o Jan Åman
 Plommongatan 9
 138 31 Älta

får ökad kapacitet osv. Text ger ökad kapacitet på Skurubron inga vinster om "flaskhalsen" uppstår närmre staden.

DEL 5 Genomförande och uppföljning

Del 1-4 av dokumentet RUFSS 2050 är utförligt beskrivet. Det är en besvikelse att det enormt viktiga kapitlet *Genomförande och uppföljning* är reducerat till en enda sida som beskriver att någon bör definiera vilka aktörer som ska samverka och på något sätt gemensamt följa upp att målen i RUFSS uppfylls. Kapitlet är nedslående och väcker fler frågor än de besvaras. Kommer RUFSS 2050 att reduceras till en välskriven paperstiger?

TRN och Länsstyrelsen bör tillsammans agera bättre för regional samordning inom nuvarande lagstiftning. Eventuellt behövs ny lagstiftning som begränsar det kommunala planmonopolet om lokala intressen tillåts hindra kommunal samordning.

Det är viktigt att de kommunala översiktplanerna följer plankartan, målen och direktiven i RUFSS. Ett minimum av uppföljning som rimligen Stockholms Läns Landsting bör ansvara för är att delta i samråd och granskning av de kommunala översiktplanerna i Stockholms län, och säkerställa att dessa följer RUFSS samt de utpekade styrdokumenterna som t ex den regionala cykelplanen och den kommande regionala handlingsplanen för grön infrastruktur.

Samhandlingstrappan beskriver den ideala vägen för att kunna komma överens. Målet måste vara att inblandade aktörer kommer överens frivilligt, men vad händer vid svårlöslig konflikt mellan lokala och regionala intressen? Någon form av medlingsprocess borde därför finnas. När åtgärder som planeras sammantaget inte uppfyller lagstiftningens krav måste länsstyrelsen ingripa och i slutändan blir det domstolsärenden.

Den statliga infrastrukturplaneringen tycks gå vid sidan om RUFSS och utgår istället från förhandlingar med begränsade, kortsiktiga perspektiv där breda konsekvensbeskrivningar saknas. Hur säkerställer man att dessa inte blir styrande och "övertider" RUFSS? Det kommunala planmonopolet och regionplanens vägledande (och ej juridiskt bindande) status ser vi som problem som måste överbryggas i genomförandefasen.

Uppföljning är viktig för att se om bebyggelsen kommer i de goda kollektivtrafiklägen som förespråkas. Kommer närhet till grönområden att påverkas? Kommer den nya bebyggelsen i lägen där de boende påverkas av störningar? Hur mycket minskar naturmarken?



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se
 tel: 08-773 3283

Adress:
 c/o Jan Åman
 Plommongatan 9
 138 31 Älta

DEL 6 Samlad konsekvensbedömning

En separat konsekvensrapport om ca 80 sidor finns. Det är mycket bra att en bred konsekvensbeskrivning gjorts av utomstående konsult. Användningen av bedömningarna kunde dock ha varit bättre. Vilka analyser visar att *"...det är möjligt att tillföra de volymer av ny bebyggelse som behövs utan att den regionala grönstrukturen påverkas påtagligt"*? Det finns exempel på att regionalt och kommunalt viktig grönstruktur påtagligt påverkats på flera platser i Nacka kommun.

Konsekvensbeskrivningen i samrådsförslaget var tydligare kring vägtrafikens negativa konsekvenser och pekade ut Östlig förbindelse i detta sammanhang. Nu är texterna allmänt hållna – ett klart steg tillbaka. Text om konsekvenser på vetenskaplig grund får ge plats för formuleringar som är politiskt acceptabla.

För Nacka Miljövårdsråd

Jan Åman
Ordförande

Detta yttrande är utlagt på webben som <http://www.nackamiljo.se/granskRUF2050.pdf>



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se
tel: 08-773 3283

Adress:
c/o Jan Åman
Plommongatan 9
138 31 Älta