



# REGIONPLAN på villoVÄGAR?

Ett inlägg i debatten om Stockholm, framtiden och miljön



# Om inte Du påverkar

gör någon annan det...

Sänd Dina synpunkter före 22/11 2000 till [rtk@rtk.sll.se](mailto:rtk@rtk.sll.se) eller Regionplane- och trafiknämnden, Box 4414, 102 69 Stockholm.

Våren 2002 ska politikerna i Stockholms läns landsting anta en ny regionplan. Där anges i grova drag hur den framtida planeringen av vägar, flygplatser, grönområden och bostadsbebyggelse m m i länet bör se ut. Om vi ska få en framtid med ökad miljöbelastning, eller om utsläppen ska minskas och naturvärdena skyddas.

I planen bestäms inget definitivt, men den skrivs inte i vatten. Det som kallas riktlinjer eller strategier ska omvandlas till konkreta beslut som kommer att styra och märkas i våra egna och våra efterkommandes liv.

Våren 2000 redovisade landstingets regionplane- och trafikkontor (RTK) ett förslag till regionplan. Denna lilla folder

är en granskning av förslaget och redovisar de alternativa lösningar Naturskyddsföreningen vill se i den slutliga planen.

RTKs förslag finns på internet: [www.stockholmsregionen2030.nu](http://www.stockholmsregionen2030.nu). En kortfattad, skriftlig presentation kan beställas gratis på fax 08-690 92 66 eller e-post [fredrik@sthlm.novumgrafiska.se](mailto:fredrik@sthlm.novumgrafiska.se)

Studera, fundera och ta egen ställning! Sänd Dina synpunkter före 22 november 2000 till [rtk@rtk.sll.se](mailto:rtk@rtk.sll.se) eller Regionplane- och trafiknämnden, Box 4414, 102 69 Stockholm.

Ta chansen och visa Din mening!



OMSLAGSBILD: NATURBILD/HASSE SCHRÖDER  
OVANSTÅENDE BILD: NATURBILD/KENNETH BENGTSOON

Skriften är utgiven av Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Högbergsgatan 30A, 116 20 Stockholm. Tfn 08-644 52 70. Fax 08-644 63 40. E-post: [kansli@stockholm.snf.se](mailto:kansli@stockholm.snf.se) Hemsida: [www.stockholm.snf.se](http://www.stockholm.snf.se)

# Växa utan att svullna

Befolkningen i Stockholms län växer med 15–20 000 personer om året. Fler och fler ska dela på samma yta. Eller faktiskt en allt mindre yta: Under 90-talet beräknas den obebyggda ytan i länet ha minskat med två kvadratkilometer per år.

Hur Stockholms befolkningsökning skulle kunna brytas är det ingen som vet. Kanske är det inte ens önskvärt. Tricket är att växa utan att svullna.

Den exploaterade marken måste användas mera effektivt. Så att de gemensamma ytorna – grönområdena, parkerna, torgen, de små gröna plättarna i stadslandskapet – inte krymper. Det betyder kanske mest för dem av oss som inte kan röra sig så långt – barn, gamla, rörelsehindrade.

I det större perspektivet måste vi bli mindre koldioxidutsläppen radikalt. Att luftens ökade koldioxidhalt minskar värmeutstrålningen från jorden vet vi. Effekterna kan vi endast delvis förutse. Troligen måste de globala koldioxidutsläppen minska med 50–60 procent enbart för att undvika stora temperaturökningar. Fördelas utrymmet lika mellan jordens invånare krävs en minskning i Sverige med 80 procent. Vår användning av kol, olja, bensin och diesel måste minska radi-



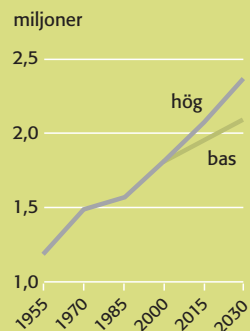
NATURBILD/KENNETH BENGTSOON

kalt. Allt måste bli mycket mera effektivt.

Att säkra skyddet av grönstrukturen och minska koldioxidutsläppen i länet är de två mest centrala mål som en regionplan för vårt län måste visa vägen till.

Det handlar om att skydda stora områden som naturreservat. Och att minska bilismen genom smarta satsningar. Båda dessa saker kan politikerna åstadkomma – om de vill.

BEFOLKNINGSUTVECKLINGEN I STOCKHOLMS LÄN 1955–2030



Till 2030 väntas länets befolkning öka med 300 000–600 000 personer.

# Regionplan på villovägar



NATURBILD/HASSE SCHRÖDER

**R**egionens politiker har fastslagit tre huvudmål för den nya regionplanen: "Internationell konkurrenskraft", "Goda och jämlika levnadsvillkor" samt "Långsiktigt hållbar livsmiljö".

Många faktorer avgör hur dessa mål kan uppfyllas, och regionens politiker kan bara styra över några få. Ingen kan förutse vart den tekniska utvecklingen tar vägen eller vilka företag och branscher som blir mest framgångsrika. Ingen kan säkert säga hur det blir med befolkningsutvecklingen eller var folk väljer att bosätta sig. Det är svårt att spå – särskilt om framtiden.

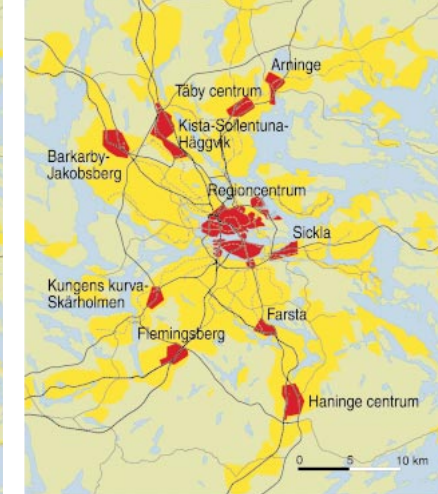
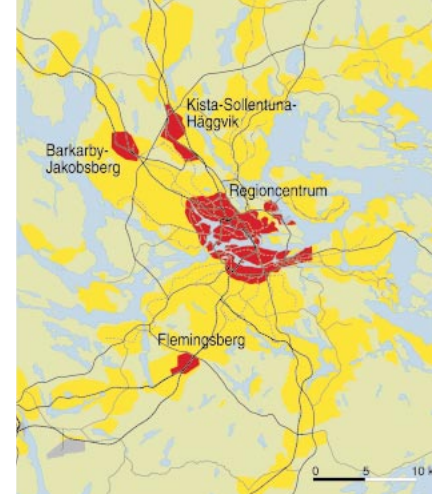
Några viktiga områden som politikererna faktiskt behärskar är vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar. Hur denna

struktur utvecklas styr var företag och privatpersoner väljer att bygga industrier, stormarknader, bostäder, nöjesanläggningar m m., och därmed även miljöbelastningen.

I förslaget till regionplan redovisas två alternativ, scenario K resp P (SE KARTOR). När det gäller kollektivtrafiken skiljer sig förslagen åt en del. Vägnetet ser dock likadant ut i alla scenarier. Det är dessutom nästan en exakt kopia av det avsnittade Dennispaketet.

Som om vi inte hade något val. Som om det bara finns en enda sanning om hur vägtrafiken ska utvecklas.

Den analys av miljökonsekvenserna av regionplanen som gjorts (SE ARTIKEL NEDAN) visar bl a att koldioxidutsläppen



KARTUNDERLAG FRÅN REGIONPLANE- OCH TRAFIKKONTORET, BEARBETAT AV NATURSKYDDSFÖRENINGEN

*I förslaget till regionplan redovisas två huvudsakliga utvecklingsmönster. I scenario K sker tillväxten dels runt innerstaden, dels vid ett mindre antal externa lägen. I scenario P är tillväxten i centrum mindre och sker istället främst utanför innerstaden. I bägge scenarierna antas man dock ha samma vägnät. Miljöeffekterna blir därför likartade.*

kommer att öka. Regionens grönområden kommer ytterligare att styckas sönder och exploateras – detta trots att man på många ställen i förslaget säger sig ha målet att bevara eller t o m utveckla den regionala gröstrukturen.

Den utveckling som skisseras går därmed på tvärs med nationella och internationella miljömål, men också med de mål länets kommuner, landstinget och länsstyrelsen nyligen enats om i det sk regionala miljöprogrammet (SE CITAT).

## Miljörapporten som försvann: "Regionplanens miljömål spricker"

**F**ör att säkra regionplanens mål att bidra till en "långsiktigt hållbar livsmiljö", upprättades ett särskilt program för sk strategisk miljöbedömning (SMB). Syftet var att löpande stämma av och justera förslagen i regionplanen så att miljömålen klarades. Programmet fastställdes sommaren 1999.

Samma höst skedde den första avstämningen. Allvarliga brister avslöjades i de

förslag man arbetade med. De skulle bli leda till kraftigt ökade koldioxidutsläpp. Intrången i grönområden skulle fortsätta. Signalen var tydlig - ändra och gör om!

Det gjorde man inte. Regionplane- och trafikkontoret valde att driva planarbetet vidare utan hänsyn till miljöanalysen.

Den strategisk miljöbedömningen skulle ha varit ett led i planarbetet, men blev till sist istället en fristående miljökonse-

kvensstudie där man konstaterar att alla redovisade scenarier missar miljömålen:

- Koldioxidutsläppen (som borde minska) väntas istället till 2015 öka med 10-15 procent per person! På grund av ökad befolkning blir den totala ökningen ännu större.
- Målet om att "bevara och utveckla den regionala gröstrukturen" kom-

mer att haverera när nya vägar dras genom obrutna skogar och kulturmarker och nya områden exploateras.

Studien "Miljökonsekvenser av regionala strukturalternativ" RTK augusti 2000 är offentlig men nämns inte i den information som gått till organisationer, kommuner, myndigheter, massmedia m m.

*"Det är nu dags att för framtiden avgränsa och bevara huvuddragen i den gröna struktur som i samspel med vattnen bildar helheten över kommungränserna. /.../Områdena bör ges lagligt skydd enligt miljöbalken."*

UR DET REGIONALA MILJÖVÅRDS PROGRAMMET FÖR STOCKHOLMS LÄN

# Förbifart Stockholm – grundbulten



Det viktigaste förslaget i regionplanen är en helt ny motorled väster om Stockholm – Förbifart Stockholm. Vägen ingår i ett ännu större projekt – Yttre Tvärleden – som sträcker sig i en halvcirkel från Västerhaninge i söder till Rosenkälla i Österåker i norr.

Syftet är inte att lösa Stockholms trafikproblem utan att radikalt rita om regionen och på sikt ge den en helt ny, glesare struktur. Vägens uppgift är att skapa nya lägen för exploatering en bit från innerstadens höga lokalhyror.

Nya, snabba vägar ska göra det möjligt för fler att bilpendla ännu längre. Haningebor ska kunna jobba i Enköping, enköpingsbor i Haninge. Arbetande ska få fler jobb att välja mellan, arbetsgivare lättare att hitta rätt kompetens.

På så sätt ska ekonomin växa snabbare. Hoppas man.

En analys\* som konsultföretaget Transek gjort åt Vägverket visar dock att Förbifart Stockholm snarast bromsar tillväxten. Vägen beräknas varje år kosta samhället 610 miljoner kronor men ge en nytta på bara 290 miljoner kronor. Byggs Förbifart Stockholm får vi

högre skatter eller mindre pengar till skola, omsorg m m, jämfört med om vägen inte byggs. Eller bägge delar.

Förlusten minskar om man tar ut en väg-tull av trafikanterna. Fast då minskar trafiken på leden med 30–70 procent, vilket i sin tur ökar köerna på bl a Essingeleden.

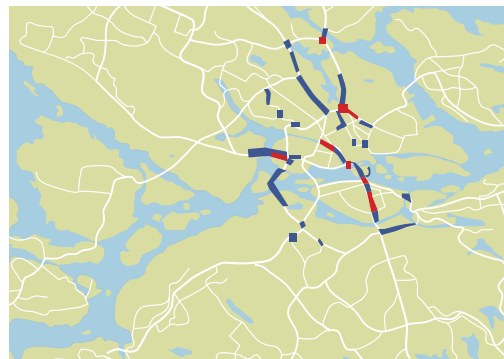
Att Förbifart Stockholm skulle lösa problemen med bilköer i och kring innerstaden tror varken regionplanens författare eller Vägverket på. Inte ens om man dessutom bygger Österleden väntas trängseln avta.

Med styrande trängselavgifter skulle man snabbt kunna bli av med köerna. Men innan sådana avgifter införs vill man i planen först bygga nya vägar för många miljarder.

Historiskt har regionen utvecklats kring de vägar och järnvägar som möts i Stockholm. En konsekvens är att stora, lättillgängliga grönområden – Storstockholms Gröna Kilar – lämnats kvar mellan trafikstråken. Effektiva system för kollektivtrafik, energiförsörjning m m har gynnats.

Förbifart Stockholm och Yttre Tvärleden betyder ökade intrång i grönområdena och banar väg för ett glesare boendemönster med mer bilåkande,

1998



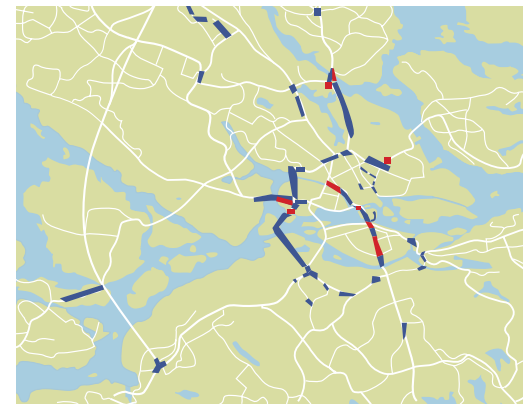
*Köproblemen i Stockholmstrafiken 1998 resp. 2015 med förbifart Stockholm byggd. Blått = köbildning, Rött = Allvarlig köbildning*

sämre kollektivtrafik och försämrade möjligheter till energisnåla lösningar. Samtidigt är alltså just detta projekt grundbulten i förslaget till regionplan.

## ESSINGELEDENS BROMMAGREN

Det går inte av avskaffa Stockholms bilköer med nya vägar, för det krävs trängselavgifter (SE SID 10–11). Det finns dock ett vägprojekt som är mycket billigare än Förbifart Stockholm, som kan bidra till minskade bilköer, som skulle ge begränsade skador på landskapet

2015 med förbifart Stockholm



och som förstärker den nuvarande, effektiva strukturen – Essingeledens Bromma-gren (SE SID. 10–11).

Om Förbifart Stockholm byggs, stärks argumenten för de tvärleder genom grönområdena som planeras i bl a Huddinge, Sollenluna och Täby. Om Essingeledens Brommagren byggs, minskar istället detta hot och det blir lättare att driva igenom andra, väsentliga projekt som t ex att förlägga E18 vid Järvafältet i tunnel mellan Hjulsta och Rinkeby.

\*Förbifart Stockholm – Trafikanalys och samhällsekonomisk kalkyl, Transek juli 2000



# Stockholms gröna kilar

– utan skydd, ständigt hotade



**S**torstockholms gröna kilar sträcker sig ända in till innerstaden. Alla har nära till naturen – en fantastisk tillgång som bit för bit förstörs och ständigt hotas. Här några exempel:

## JÄRVAFÄLTET

**Motorväg Hjulsta-Häggvik**, del av Förbifart Stockholm. Skadar naturreservat, ger nya bullerproblem, skapar barriär mellan bostadsområden och natur.

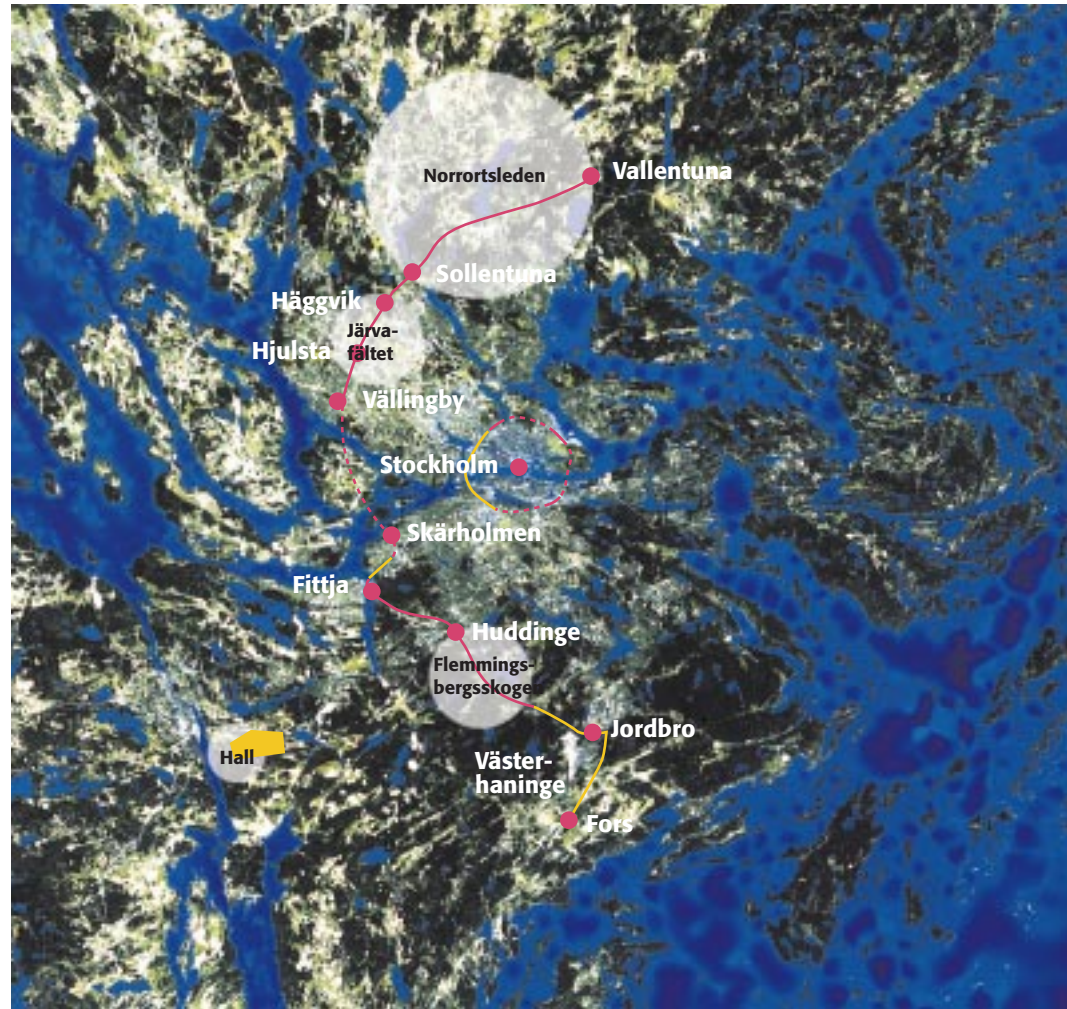
**Breddning av Akallavägen** diskuteras som "tillfällig" trafiklösning. Ger ökat buller och intrång i grönområden.

**Ombyggnad av E18 Hjulsta-Rinkeby.** Ytlösning krymper grönområdena, och bevarar svåra bullerproblem. Stockholms stad vill ha tunnel – 0,5-1 miljard kr dyrare, men stora miljövinster.

Vid **Kymlinge** har statliga Vasakronan väldiga byggplaner. Vid **Margaretelund**, planeras "ekologiskt byggande" i grönområde.

## FLEMINGSBERGSSKOGEN

Genom Flemingsbergsskogen söder om Orlången planerar Vägverket ny trafikled, **Haningeleden 1**, en del av Yttre Tvärleden. Vägen styckar sönder ett väglöst skogsområde. Projektet är trol-



LANDSAT™ ESA/EURIMAGE 1993  
\*CNES 1992-1993 \*SSC SATELITBILD 1994

gen olagligt. Att förbättra nuvarande väg vore snabbare och billigare.

Väster om Huddingevägen planeras **Botkyrkaleden** (4 filer) i södra delen av Glömstadalens. Mellan nuvarande Glömstavägen och Botkyrkaleden ska det byggas industrier.

## NORRORTSLEDEN

Vägprojekt i tre delar. **Edsberg-Väsjön**, fyra filer sprängs i tunnel under Törnaskogen och sedan genom skogen norr om sjön Snuggan. Skogen mellan nuvarande Frestavägen och den nya leden öppnas därmed för exploatering. **Väsjön-Täby kyrkby** är fortsättningen genom det gamla vikingalandskapet.

**Täby kyrkby-Rosenkälla** går genom gammalt kulturlandskap och korsar Arningevägen norr om Arninge. Jordbrukslandskapet föröds och vid det nya korset öppnas för stormarknader, bensinstationer m m.

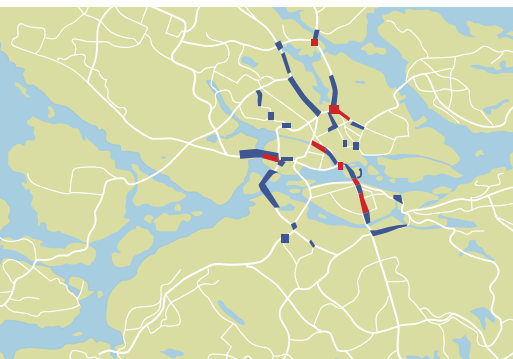
## HALL

Planerat läge för ny storflygplats. Väg- och spårdragningar. Bullermatta över väldiga områden.

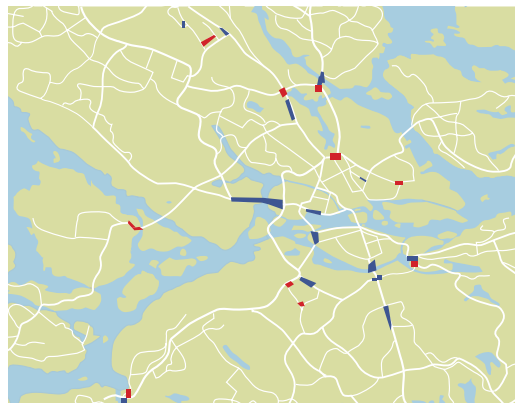


# Köerna hotar naturen

1998



2010 med trängselavgifter



Med Naturskyddsföreningens förslag till trängselavgifter kan bilköerna i Stockholm nästan helt avskaffas även om befolkningen växer kraftigt.

**N**ya vägar kan inte lösa Stockholms köproblem. Det är bl a Vägverket, landstingets regionplane- och trafikkontor, Stockholms stadsbyggnadskontor och Statens Institut för KommunikationsAnalys ense om.

Många tror likväl att nya vägar är lösningen. Detta missförstånd kan leda till att miljömässigt förfärliga vägbyggen för många miljarder genomförs.

I regionplanen föreslås nya vägar, men inte för att slippa köerna, utan för att ge regionen en helt ny struktur.

På kort sikt ger nya, rakare vägar kortare körsträckor. På lång sikt betyder ökade hastigheter längre körsträckor, ökat bilpendlandet och minskat kollektivresande. Precis denna utveckling förutspås i regionplaneförslaget.

**F**ör att avskaffa Stockholms bilköer krävs avgifter, främst på rusningstrafiken. Tillsammans med ledande trafikexperter har Naturskyddsföreningen utarbetat en lösning.

Staden dels i fem zoner (SE KARTA). Man betalar avgift dels när man kör in mot staden, dels när man passerar en zongräns. Avgift på Essingeleden dämpar den överströmning innerstadsavgifterna ger.

En modellkörning för 2010 som konsultfirman Transek gjort bygger på att dagens vägnät byggs ut med Södra länken (byggs just nu), Essingeledens Brommagren samt Lill-janstunneln (bantad version av Norra länken) och att trängselavgifter införts.

Avgifterna varierar i tre tidsintervall. De nivåer som fordras för att avskaffa bilköerna framgår av kartan.

Alla fordon betalar samma avgift. Yrkestrafik och kollektivtrafik gynnas bl a genom att moms ingår. Högsta avgift under ett dygn blir 125 kr. För denna summa kan tillfälliga besökare köra fritt i zonen.

Avgiften tas ut helt automatiskt vid ca 50 punkter med hjälp av en liten dosa i vindrutan. Betalningen sker genom att pengar automatiskt dras från ett elektroniskt betalkort ("cashcard"), instuckat i dosan.

Många blir vinnare på trängselavgifter. Koldioxidutsläppen minskar, vi slipper vägbyggen i värdefull natur och en

Med trängselavgifter 2010 enligt kartan kan Stockholms bilköer avskaffas. Avgifterna varierar så här under dygnet.

**Rött** = kl 07–09, 16–18

**Blått** = kl 06–07, 09–16, 18–19

**Svart** = kl 19–06



energi- och marksnål samhällsstruktur gynnas. Näringslivets transporter blir billigare och mer punktliga.

Kollektivtrafiken blir mer effektiv och pålitlig, vilket främst gynnar äldre, handikappade, barn och andra som inte kan köra bil.

Statens kostnader för vägbyggen och därmed skatterna kan hållas nere.

Avgifterna som trafikanterna betalar (ca 3 miljarder per år) räcker till att både sänka skatten och satsa mera på skola, vård och omsorg.

De tekniska lösningarna tillämpas sedan två år fullt ut i Singapore. Combitech AB, internationellt väletablerat svenskt företag, har offentligt lovat att systemet kan vara igång 12–24 månader efter beställning.

Se även: [www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/trangselavg.htm](http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/trangselavg.htm)

CHRISTIAN NILSSON



Avgiften tas ut automatiskt i en dosa, placerad i vindrutan.



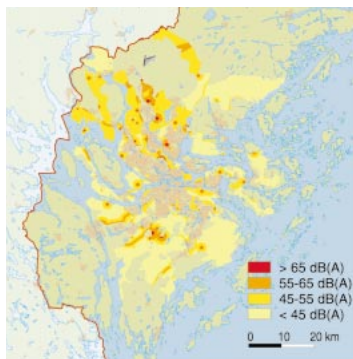
# Tystnaden

– akut utrotningshotad



NATURBILD/SVEN HALLING

KARTUNDERLAG FRÅN REGIONPLANE-  
OCH TRAFIKKONTORET, BEARBETAT AV  
NATURSKYDDSFÖRENINGEN



**Flyget ökar explosionsartat.** Därför vill Luftfartsverket (som egentligen är ett statligt, affärsdrivande flygplatsbolag) bygga ut Arlanda, öka trafiken på Bromma och dessutom bygga en ny flygplats på Södertörn.

Planerna ökar hotet mot en naturresurs vår region redan har ont om – tystnaden.

Bullret i vår omgivning ökar långsamt men stadigt. Fläktar och andra maskiner bidrar, men viktigast är trafiken.

Processen är inte dramatisk utan har pågått mycket länge. Bostäder som byggdes vid en stillsam gata eller landsväg, står idag vid en hårt trafikerad motorled. Vägverket och kommunerna kommer med bullerplank och tjockare fönster – bara för att så småningom upptäcka problemen någon annanstans.

Titta på kartan. Den visar bullernivå-

erna i grönområdena i länet. Notera skillnaden mellan områdena norr och söder om Stockholm. Bullret är genomgående högre i norr. Förklaringen? Arlanda, naturligtvis!

Satsningen på en ny flygplats på Södertörn sägs bl a syfta till att utjämna skillnaderna mellan länets norra och södra delar. Man syftar på ekonomin, men en ny flygplats kommer även att utjämna bullret. Tystnaden i naturen på Södertörn kommer att gå från "hotad" till "utrotad".

Flygets tillväxt är på många sätt mycket oroande. Flyget drar mest energi av alla trafikslag. Utsläppen ökar.

Behovet av flygplatserna kan dämpas:

- Marknadsprissättning av landningstillstånd. Blir det dyrare att flyga på morgonen minskar behovet av flygplatskapacitet.
- Beskattning. Idag är hela luftfarten "tax-free". Med miljöskatter på flyget skulle tillväxten minska.
- Större flygplan. Går flygbolagen över till större flygplan kan antalet passagerare växa utan att vi får fler starter och landningar.
- Samarbete med järnvägen minskar inrikesflyget

# Ännu fler lastbilar?

**E**nligt EUs miljöbyrå EEA är den växande lastbilstrafiken ett av de värsta hoten mot Europas miljö. Det gäller även i vårt land. Ändå har vi, precis som övriga EU-länder, skatteregler som gynnar lastbilstransporter.

I Stockholm förstärks problemen av den trafik som är kopplad till Finlandsfärjorna. Andra lösningar än att köra godset via Stockholm konkurreras ut av att tax-freeförsäljning av sprit och tobak tillåts på båtar som angör Åland.

Lastbilstrafiken genom vårt län borde minska. Starka krafter verkar i rakt motsatt riktning.

Stockholms stads hamnbolag – som kontrollerar hamnarna i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn – spelar en nyckelroll.

Bolaget hoppas att den framtida handeln mellan jättestaden St Petersburg (4,7 miljoner invånare) och Västeuropa ska gå via Stockholm. I förslaget till regionplan konstateras visserligen att "Det är i sig ej önskvärt att dra till sig tung transittrafik till regionen." De konkreta förslagen och eggande visionerna talar dock ett annat språk (se den gula kartan hämtad ur förslaget).

Hamnbolaget vill dessutom anlägga



KENNETH KARLSSON, ATELJÉ  
ELEFANTEN & FÅRET AB

en ny jättehamn vid Norvik, norr om Nynäshamn. Hit vill man leda praktiskt taget alla fartygstransporter av gods till och från Mellansverige.

Projektet kräver att en ny väg ("E4 Syd"), dras från Ösmo över Himmerfjärden ut till E4-an nära Vagnhärad. Det visar bolagets egna utredningar. E4 Syd skulle bl a passera tvärs över Mörkö, ett värdefullt naturområde.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län:

## Miljömålen kan klaras

**M**ånga frågor som bestämmer utvecklingen i vår region ligger utanför politikernas kontroll. Vilka företag som växer eller hur bebyggelsen i länet utvecklas kan ingen styra i detalj.

TVå områden där politikerna styr är trafikpolitiken och skyddet av grönstrukturen. Dessa är samtidigt de långsiktigt viktigaste frågorna för miljön.

I början av 2002 ska politikerna i landstinget fastställa den nya regionplanen. I den nya planen måste vi satsa på trafiklösningar som minskar utsläppen och som löser köproblemen utan nya vägbyggen genom värdefull natur. Vi måste säkra att

regionens tillväxt sker utan att grönområdena i regionen tuggas sönder ytterligare.

Det s k samrådsförslag till en regionplan som presenteras i denna folder klarar inte detta. Inga åtgärder som stärker skyddet för Storstockholms gröna kilar föreslås. Istället leder förslagen till ökade utsläpp och att exploateringen av naturmark fortsätter. Värst för miljön är Yttre Tvärleden (inkl Förbifart Stockholm).

Innan beslutet om regionplanen tas efterlyser Naturskyddsföreningen i Stockholms län därför nya förslag som tar miljömålen som en utgångspunkt för planeringen:

### TVÅ SÄTT ATT STÖTTA ARBETET FÖR EN BÄTTRE MILJÖ I STOCKHOLMS LÄN:

1. Gå med i någon av Naturskyddsföreningens 26 lokalkretsar. Kontaktadresser får Du på tfn 08-644 52 70 eller på [www.stockholm.snf.se](http://www.stockholm.snf.se)
2. Sätt in en slant på postgiro 82 26 63-1, Naturskyddsföreningen i Stockholms län.

– Ta fram en regionplan som klarar miljömålen.

– Utnyttja Programmet för Strategisk Miljöbedömning för att säkra att målen nås.

– Motverka utvecklingen mot en gles stad av Los Angeles-modell. Stoppa Yttre Tvärleden.

– Pröva nya lösningar på trafikproblemen. Satsa på trängselavgifter som avskaffar bilköerna. Bygg Essingeledens Brommagren.

– Fastställ ett detaljerat program med kartor och tidsplan för hur Storstockholms Gröna Kilar kan ges ett långsik-

tigt och trovärdigt skydd.

– Peka ut lagar och skatteregler som motverkar miljömålen och föreslå ändringar.

– Utveckla en strategi för att stärka strandskyddet och hejda exploateringen av strandmiljöer.

Med genomtänkta satsningar kan vi klara miljömålen även om befolkningen växer kraftigt.

*Detta är en sammanfattning av det remissvar över förslaget till ny regionplan som Naturskyddsföreningen i Stockholms län lämnat. Hela svaret kan Du hitta på [www.stockholm.snf.se](http://www.stockholm.snf.se)*





# "Stockholm, framtiden och miljön"

FÖRMIDDAGSSEMINARIUM TORSDAG 19 OKTOBER KL. 9:00-12:00.  
LOKAL: KUNGSSVANEN, KUNGSGATAN 29, T-BANA HÖTORGET.

*Alla intresserade varmt välkomna! Föranmälan krävs – Använd talong nedan.*

8:30 Registrering

9:00–9:30 Presentation av Regionplanen. Göran Johnson, Regionplane- och Trafikkontoret.

9:30–9:50 Miljökonsekvenser av förslaget. Anders Hedlund, Tyréns.

9:50–10:10 Vad är en attraktiv stad? Mikael Wallin, Enheten för Hållbar Samhällsutveckling, Länsstyrelsen.

10:10–10:30 Naturskyddsföreningens syn på regionplaneförslaget. Magnus Nilsson, ordf Naturskyddsföreningen i Stockholms län.

10:30–10:50 Fika.

10:50–12:00 Debatt under ledning av Henrik Ekman, miljöjournalist vid Sveriges Television. Medverkande bl.a. Lennart Daléus, partiledare (c) och ledande representanter för (s) och (m) i Stockholms län.

## DESSUTOM SAMMA KVÄLL

Diskussion om miljöarbetet i regionplanen med Magnus Nilsson, ordförande Naturskyddsföreningen i Stockholms län, och Anders Hedlund, Tyréns.

Tid: Torsdag 19 oktober 19:00–21:00.

Lokal: Rum 34, Brygghuset, Norrtullsgatan 12, T-bana Odenplan

Ingen föranmälan. Fri entré!

Jag kommer till förmiddagsseminariet 19 oktober och betalar avgiften kontant (120 kr)

Jag kommer till förmiddagsseminariet 19 oktober och betalar avgiften mot faktura (150 kr)

Namn \_\_\_\_\_

Organisation \_\_\_\_\_

Ev. faktureringsadress (Texta) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

E-post \_\_\_\_\_ Tel dagtid \_\_\_\_\_

*Anmälan senast den 13 oktober*

Frankeras ej  
SNF betalarportot

**NATURSKYDDSFÖRENINGEN I  
STOCKHOLMS LÄN**

**SVARSPOST 110517200**

**110 04 STOCKHOLM**