

Tid Torsdagen den 21 september 2017 kl. 16.00 – 16.20
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Torsdagen den 21 september 2017

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)

Bawer Kevir (S)

Sara Stenudd (V)

Bo Arkelsten (M)

Eva Ekmehag (M)

Patrik Silverudd (L)

Karin Ernlund (C)

Tjänstgörande ersättare:

Martin Engman (S)

för Kristina Öberg (S)

Roland Eliasson (S)

för Inger Lagerman (S)

Petra Schagerholm (MP)

för Lorentz Tovatt (MP)

Anette Hellström (M)

för Vakans (M)

Ersättare:

Åsa Janlöv (S)

Viveca Wallqvist (MP)

Malin Ericson (Fi)

Jonas Lilleberg Eriksson (M)

Erik Persson (M)

Jan Erik Leijon (M)

Jill Eriksson (L)

Mikael Valier (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Jonas Eliasson, Fredrik Alfredsson, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Johanna Karlsson, Mattias Lundberg, Ingrid Mårtenson och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-7 samt borgarrådssekreteraren Jonas Thörnqvist.

§ 14**Utställning av Regional utvecklingsplan för
Stockholmsregionen, RUFS 2050. Svar på remiss från
kommunstyrelsen**

Dnr T2017-01925

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 augusti 2017.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L) enligt följande:

Det övergripande målet i RUFS 2050, liksom i RUFS 2010, är att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva region att leva och bo i. Våra barn och unga ska växa upp i en storstadsregion som präglas av goda livsmiljöer där en stark ekonomi kombineras med en hållbar miljö, hållbar tillväxt och bra livsvillkor för alla. Det är positivt att planförslaget innebär en betydande ambitionshöjning i de gemensamma målsättningarna för ökat bostadsbyggande, en snabbare takt i omställningen till en klimatneutral region, smarta och yteffektiva transportlösningar i hela regionen samt ett tydligt fokus på en tät, blandad, urban och attraktiv bebyggelse.

Under de åtta år som RUFS 2050 kommer att gälla som regionplan kommer Stockholmsregionen att förändras i stor utsträckning. Hundratusentals nya invånare kommer att kalla Stockholmsregionen för sitt hem, viket fordrar nya bostäder, nya stadsdelar och ny infrastruktur. De beslut som fattas de närmaste åren kommer därför att påverka regionens utveckling under lång tid framöver. RUFS 2050 är i grunden

ett samarbetsdokument. Därför är genomförbarheten och förankringen av regionplanen en av de viktigaste faktorerna för att Stockholmsregionen ska få en sammanhållen och hållbar tillväxt. I grunden är det positivt att människor, familjer och företag söker sig till Stockholm och väljer att stanna här. Rätt hanterat så kommer befolkningsökningen att stärka Stockholmsregionens attraktivitet, dynamik och tillväxt.

Förutsättningarna för jobbskapande och företagande kommer att vara avgörande för den framtida tillväxten, integrationen och möjligheterna att ställa om regionen till ett utsläppsfritt och klimatneutralt samhälle. Att tillväxtperspektivet lyfts upp i planförslaget är välkommet och stärker användbarheten och genomförandet i planen. Arbetsmarknaden i regionen behöver bli mer flexibel och blandad vad gäller lönenivåer och kompetens, det gäller både för anställda och företagare. Alla arbeten behövs för att regionen ska kunna fortsätta växa och välkomna fler människor.

En av de viktigaste förutsättningarna för Stockholmsregionens attraktion för internationella företag och högspecialiserad kompetens är god internationell tillgänglighet, framförallt med flyg. Det är glädjande och välkommet att det finns en politisk samsyn kring behovet av att bygga ut Arlanda med en fjärde landningsbana och annan infrastruktur.

Ett effektivt och välfungerande klimatarbete är viktigt för Stockholmsregionen. Klimatarbetet ska riktas rätt, målen behöver kunna följas upp och åtgärderna behöver vara genomförbara. De som har störst möjlighet och rådighet att påverka och minska utsläpp av koldioxid och andra miljöfarliga eller klimatpåverkande ämnen är producenterna. Utsläpp som sker utanför Stockholmsregionen är svåra att mäta och påverka och vedertagna standarder för detta saknas i dagsläget. På individ- och företagsnivå kan medvetna konsumenter undvika varor som är producerade under miljöfarliga förhållanden, men för regionala instanser så kommer det att vara en utmaning att försöka minska utsläpp som inte sker inom Stockholmsregionen. Huvudansvaret för att minska klimatpåverkan kommer fortsatt att ligga på producenterna.

Behovet av nya bostäder och ny infrastruktur är akut i hela regionen, trots att det gjorts stora investeringar och att byggtakten är relativt hög. Antalet byggstarter måste öka ännu mer och därtill hålla i sig över tid, byggandet av nya bostäder

måste förenklas och påskyndas. Det innebär att betydande lättnader av och förenklingar i befintlig lagstiftning och regleringar är ett måste om regionens behov ska kunna mötas på ett effektivt sätt. Inte minst när det gäller överklaganden, planprocesser och långa handläggningstider som skapar förseningar, ökade kostnader och försvårar för mindre byggbolag att ta sig in på marknaden. Både kommunala planprocesser och överklaganden behöver bli enklare och snabbare. Byggnormer och regleringar av utformning och utrymme på nya bostäder skapar extra kostnader, försvårar ombyggen och gör det svårare att bygga billiga och yteffektiva lägenheter, inte minst vad gäller billiga hyresrätter och studentlägenheter. Med en översyn av krav och byggnormer kan kostnaderna sänkas för alla typer av nybyggen.

Rörligheten på bostadsmarknaden är ytterligare en faktor som måste förbättras i hela regionen. Dagens utformning av hyresreglering och reavinstskatt skapar inlåsnings effekter, dämpar flyttkedjor och försämrar utnyttjande av det befintliga beståndet av bostäder.

Några områden i RUFS 2050 är märkta som ”utredningsområden” vilket är områden där markanvändningen på lång sikt ännu inte är avgjord i kommunernas översiktsplaner på grund av sitt strategiska läge och är föremål för utredning eller liknande. Tanken är att de i slutförslaget till RUFS 2050 ska markeras enligt kommunernas önskemål. Det är både bra och viktigt att kommunernas önskemål kring dessa områden respekteras. Inte minst när det gäller Bromma flygplats och Louddens oljehamn.

Ett av Stockholmsregionens främsta företräden är närheten till vattnet. Stora delar av regionens mest attraktiva livsmiljöer i så väl de centrala delarna som på landsbygden och i skärgården, är byggda i vattennära miljöer eller vid kajer. Utformningen av dagens strandskydd är alltför begränsande och ser inte de möjligheter en klok och välanpassad bebyggelse kan ge för att öka strändernas tillgänglighet för fler av länets invånare. Genomgripande reformer av strandskyddet behövs för att utveckla befintliga, och skapa nya, vattennära miljöer i hela Stockholmsregionen.

Den stora mängden riksintressen och regleringarna kring dem skapar svårigheter för Stockholmsregionen att växa på ett hållbart och smart sätt. När nya hus för bostäder och verksamheter inte ens får synas från vissa parker eller

områden kan vi med säkerhet säga att regleringarna har gått för långt. Här behövs det en genomgripande översyn för att underlätta förtätning, nybyggnation och högre hus.

Bullerregler och dylikt skapar svårigheter att bygga bostäder tätt och trafiknära. Den uppdatering av gränsvärdena som nu görs är välkommen. Strikta tolkningar kring säkerhetsavstånd runt transportleder för farligt gods skapar också svårigheter med att förtäta delar av regionen. Inte minst gäller detta vid överdäckningar av järnvägar och vägar.

Samtidigt som vi anser att kapacitetsstarka trafikslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik ska prioriteras så menar vi att trafikslag inte ska ställas mot varandra så länge som det inte är ofrånkomligt. Vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Det är därför synnerligen uselt att Sverigeförhandlingen för en östlig förbindelse avbrutits. I detta sammanhang är det väsentligt att regionplanen intar en pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser. För att Stockholm ska kunna fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor måste flaskhalsar inom infrastruktur och på bostadsmarknaden undanröjas. Här krävs att en östlig förbindelse fortsatt är en naturlig del av regionens framtida utveckling.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
