



Tid: 9 oktober 2008 kl 16.00 – 16.15

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 9 oktober 2008

Petter Lindfors

Mirja Räihä Järvinen

Närvarande:

Ledamöter:

Petter Lindfors (m), ordförande

Mirja Räihä Järvinen (s), vice ordförande

Jan Tigerström (m)

Kerstin Gustavsson (m)

Helena Bonnier (m)

Sören Swärd (m)

Ingvar Snees (m)

Gulan Avci (fp)

Karin Wanngård (s)

Jari Visshed (s)

Emilia Hagberg (mp)

Ann-Margarethe Livh (v)

Ersättare:

Göran Kindvall (m)

Per Hallberg (m)

Claes Fleming (fp)

Christer Mellstrand (c)

Maria Östberg Svanellind (s)

tjänstgörande

Margareta Malm (s)

Bo Holmberg (s)

Torkel Tigerschiöld (mp)

Lotten von Hoffsten (v)

Tjänstemän:

Exploateringsdirektör Krister Schultz och nämndsekreteraren Åse Geschwind, vidare tjänstemännen vid kontoret Stefan Eriksson, Ann-Charlotte Nilsson, Gunnar Jensen, Petra Nieto, Martin Skillbäck och Åsa Wigfeldt samt biträdande borgarrådssekreteraren Thord Swedenhammar från roteln. Dessutom närvarade Petra Berglund, Åsa Gustavsson och Maria Stigle från trafikkontorets nämndsekretariat.

§ 8

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) - samrådsförslag. Remiss

Dnr E2008-000-0181

Protokollsutdrag

Beslut

Exploateringsnämnden beslutade enligt kontorets förslag:

1. Exploateringsnämnden besvarar kommunstyrelsens remiss av den regionala utvecklingsplanen med kontorets utlåtande.

Ärendets handling

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 18 september 2008.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Petter Lindfors m fl (m), ledamoten Gulan Avcı (fp) och vice ordföranden Mirja Riihinen Järvinen m fl (s) ställde sig bakom förvaltningens förslag. (se beslutet)
- 2) Ledamoten Emilia Hagberg (mp) föreslog följande:
 1. Som svar på remissen anförs följande:

Samrådshandlingen för Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010 - RUFSS 2010 är ett viktigt dokument som på 230 sidor uttrycker en stor kunskap och engagemang för regionen och regional utveckling.

Förslaget till ny RUFSS har, jämfört med RUFSS 2001, tydligt utvecklat den hållbara utvecklingens tre dimensioner dvs ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet i planeringsarbetet. Det är också positivt att jämställdhet, lika rättigheter och hälsa på ett tydligt sätt fått ge avtryck i förslaget, men frågorna kan utvecklas betydligt, liksom barnperspektivet.

Tyvärr räcker inte dessa förbättringar med tanke på de utmaningar som regionen står för inom klimat, miljö- och hälsoområdet. Formuleringarna måste skärpas och ta hänsyn till naturens gränser, i synnerhet som det regionala perspektivet är högst centralt för att kunna skapa en mer hållbar samhällsutveckling. Här följer några exempel på hur RUFSS 2010 bör stärkas:

Låt klimatfrågan genomsyra hela RUFSS

RUFSS 2010 lyfter tydligt fram klimatet som en av flera betydande utmaningar för regionen. I RUFSS 2001 saknades detta helt. Det är ett viktigt steg framåt att erkänna att problemet finns, och att det finns en motsättning i att nå klimatmål och mål om ökad tillgänglighet. Erkänns problemet kan man börja göra något åt det. Men det är här som helhetstänkandet i det annars väl sammanhållna dokumentet

kollapsar.

Ta ansvar för klimatmålen och föreslå inte vägutbyggnader

Trots en klarsynt insikt om klimathotet, dess orsaker och effekter. Trots en klarsynt insikt om att utsläppen måste minska 80-90 % till 2050. Trots en klarsynt insikt om att det är vägtransporterna som är akilleshälen.

Föreslås ändå stora vägutbyggnader, både på kort sikt, och än mer efter 2020 vilket gör att utsläppen ökar med 80 % till 2030. Istället för att göra en trafikplanering som utgår från att vi ska ta VÅRT ansvar, som utgår från de nödvändiga MÅLEN för utsläppsminskning, ska nödvändiga medel slösas bort på kontraproduktiva motorvägar.

Byt scenarierna "tät" och "fördelad" mot ett "bil" respektive

"kollektivtrafikscenario

Ett sätt att hantera denna problematik är att i stället för de två olika planbilderna "tät" respektive "fördelad", som mer beskriver gradskillnader av en likartad utveckling, jämföra en av de gängse framtagna planbilderna med en modern planbild där som är baserad på kollektivtrafik. Utifrån dessa scenarier kan man sedan diskutera klimatmålen.

Utveckla vattenvägarna

Stockholmsområdet präglas i hög grad av vatten och vattenvägarna kan användas för transporter i mycket högre utsträckning, både för godstransporter, för att avlasta t ex essingeleden och för kollektivtrafik. Det kan möjliggöra nya resandemönster och bostäder på platser som idag ligger långt ifrån kollektivtrafik.

Ta hänsyn till miljökonsekvensbedömningen

I den gjorda Miljökonsekvensbedömningen blir ovanstående uppenbart och nämnden stödjer slutsatserna i Miljökonsekvensbedömningen. RUFSS genomsyras av ett tillväxtperspektiv som är svårt att förena med ekologiskt och socialt hållbar utveckling, vilket också konstateras i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta bör RUFSS 2010 ta till sig.

Se möjligheter till småskalighet och självförsörjning

RUFSS 2010 tycks helt sakna tankar på att samhället kan utvecklas i en annan riktning där småskalighet och högre grad av självförsörjning ingår. Utöver vägtrafik och rörlighet vill man skapa storskaliga lösningar också för energiförsörjningen, vilket kan vara svårt att förena med de mer robusta system man vill ha.

Ta hänsyn till de gröna kilar

Ett problem är att man i mångt frångår fingermodellen eller stjärnstrukturen för bebyggelseutvecklingen vilket är ett allvarligt hot mot Stockholmsregionens gröna kilar.

De gröna kilar är av oerhört stor betydelse för bl.a. folkhälsa, klimat, upplevelsevärden och en tillgång som måste skyddas.

Skapa alternativ till en flygbaserad infrastruktur

Det är bra att RUFSS 2010 vill föra över godstransporter på tåg och utveckla

kollektivtrafiken. Märkligt nog finns inte samma tankar kring flyget som är en av samhällets mest klimatpåverkande verksamheter. Istället vill man värna och utveckla regionala flygplatser, helt stick i stäv med all klimathänsyn! Det ses t.o.m. som ett hot mot regionen att åtgärder för att minska flygets CO2-utsläpp genomförs. Man friskriver sig också från ansvaret genom att hänföra flygets utsläpp på EU. Arlanda ska enligt RUFSS 2010 stärka sin roll som flygfraktterminal för att finansiera långdistansflyg. Därutöver vill man utveckla ett nät av kompletterande flygplatser. För att hålla de regionala utsläppen nere avser man att utveckla mer miljövänliga förbindelser till och från flygplatserna, ett mycket märkligt resonemang.

RUFSS 2010 borde istället försöka uppmuntra båttransporter och tågtransporter istället för flygfrakt. Man borde också göra allt som är möjligt för att minska flygresandet, i synnerhet fritidsresor och kortdistansresor som lika gärna kan göras med tåg.

Ta hänsyn till folkhälsa, ekosystem och klimat

RUFSS 2010 borde ha en annan retorik än nuvarande. Medvetenheten om människors livskvalitet och hälsa liksom medvetenhet om ekosystem och klimat bör vara ledande med tanke på det som vi står inför. RUFSS borde i högre utsträckning ta intryck av ny kunskap såsom t.ex. boken bilder av Framtidsstaden där man utvecklat scenarier med halverad energianvändning för regionen. Dessa scenarier visar att vi kan leva gott - ja till och med bättre i ett sådant samhälle.

3) Ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) föreslog följande:

1. Som svar på remissen överlämnas och återopas kontorets utlåtande.
2. Därutöver anförs följande:

Att ta fram en ny regionplan är ett stort arbete och det krävs både tid och resurser för att få fram riktiga underlag och realistiska scenarier. Att inte ta hänsyn till klimatförändringarna och de klimatmål som måste uppnås är oansvarigt. Vänsterpartiet anser att det tydligt måste framgå på vilket sätt nya RUFSS kan bidra till att nå minskad klimatpåverkan. Klimatmålen som bör vara det som sätter ramarna för hela planen är omöjliga att uppfylla med nya RUFSS.

Vänsterpartiet förespråkar den täta staden, där det mesta finns på gång- eller cykelavstånd eller bara en kollektivtrafikresa bort. Staden ska växa inåt och outnyttjad industrimark, parkeringsplatser och överdimensionerade vägar ska bebyggas med nya bostäder. Staden ska värna om de grönområden som finns kvar och koncentrera bebyggelsen till redan hårdgjord mark. Detta sätter gränser för hur många bostäder som kan byggas i Stockholm. Vi anser att Stockholms kranskommuner också måste ta sitt ansvar för bostadsbyggande. Stockholms kommun kan omöjligt tillgodose alla de bostäder som behövs de kommande åren.

Kollektivtrafiken måste vara grunden för allt resande i regionen, bilen ska bara ses som ett komplement i områden där underlag för kollektivtrafik saknas. Vänsterpartiet motsätter sig skarpt ny bebyggelse utan god kollektivtrafik. Vi är emot externa köpcenter som leder till ökat bilberoende och en utarmad stadsmiljö. Vi ser det som en självklarhet att Förbifart Stockholm inte kan ingå i ett framtidsscenario med minskad klimatpåverkan. Förbifart Stockholm leder till ökad biltrafik, utglesad stad genom att nya områden öppnas upp för exploatering och stora intrång i viktiga naturområden vilket drabbar både djur- och växtliv samt

boende omkring.

Vänsterpartiet vill se ett varaktigt skydd för Stockholms gröna kilar. I RUFSS måste det tydligt framgå hur uppsplittringen av gröna områden kan stoppas. Sammanhängande gröna stråk är grundläggande som spridningskorridorer för växter och djur. Stockholmsregionen måste arbeta för ett fungerande ekosystem och ökad biologisk mångfald. Ett ekosystem i balans och biologisk mångfald är grundförutsättningar för att bromsa klimatförändringarna.

Omröstning

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt kontorets förslag.

Reservationer

Ledamoten Emilia Hagberg (mp) med hänvisning till sitt förslag.

Ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Ordföranden Petter Lindfors m fl (m) och ledamoten Gulan Avci (fp) enligt följande:

Exploateringsnämnden understryker vikten av att gå vidare med alternativet ”tät”. Den täta, miljövänliga staden, som inte glesas ut över ansenliga markarealer med ökat bilberoende och miljöbelastning som följd, har visat sig vara den modell som bäst motsvarar hur människor vill bo.

För att Stockholm ska kunna fortsätta växa och bli en miljonstad till 2030 behöver vi förstärka urbaniseringen av vår kommun och region.

Vi behöver skapa fler stadsmiljöer, låta kvarterstaden växa ut över tullsnitten och sammanlänka de stadskärnor som redan finns i våra kranskommuner. Vi behöver radikala förslag om stadsförtätning, för det är endast genom att vara tät och samlad som staden kan ge ett stort och varierat utbud, tillgängligt för alla.

Ersättaryttranden

Ersättaren Christer Mellstrand (c) enligt följande:

Centerpartiet delar i stor utsträckning RTK:s syn på framtidens Stockholmsregion. Vi förordar den täta planbilden där vi fortsätter att utveckla Stockholm som en tät, miljövänlig stad med god, ofta spårbunden, kollektivtrafik. Genom att stimulera en tät stad och tillåta höga byggnader så kan staden expandera med bibehållen attraktion. Grönytor och parker kan bevaras och utvecklas och fler människor kan utnyttja en effektivare kollektivtrafik. Den täta staden är miljövänlig!

Centerpartiet anser dock inte att reservatet för Österleden hör hemma i planbilden och det fortsatta arbetet med RUFSS. Arbetet bör böttna i gällande politiska överenskommelser, dvs överensstämma med Cederschiöldsöverenskommelsen. Att bygga en Österled i hjärtat av Nationalstadsparken kan aldrig komma i fråga.

Ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) instämmer i förslaget från (mp).

Ersättaren Lotten von Hofsten (v) instämmer i förslaget från (v).

Paragrafen förklarades omedelbart justerad

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
