



PM 2009:188 RI+III (Dnr 003-1586/2009)

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF S 2010) - utställningsförslag

Remiss från regionplane- och trafiknämnden

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen "Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF S 2010) – utställningsförslag" hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarråden Sten Nordin och Kristina Alvendal anför följande.

Ärendet

Regionplanekontoret arbetar med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF S 2010) med sikte på ett beslut i landstingsfullmäktige våren 2010. Samråd genomfördes 2008 och Stockholms stad inkom då med ett yttrande över samrådsförslaget. För närvarande pågår en utställning och ny remiss av planen.

Utställningsförslaget innebär på det stora hela endast smärre förändringar jämfört med samrådet. Under samrådet fanns det vissa svårförklarliga skillnader mellan infrastrukturprojekt i "tät" respektive "fördelad" och det är mycket positivt att det nu presenteras ett enhetligt förslag. Utställningsförslaget följer märkligt nog inte till fullo Stockholmsöverenskommelsens åtgärder i transportsystemet och det saknas ett djupare resonemang om det realekonomiska utrymmet för att genomföra de investeringar i bostäder och transportinfrastruktur som föreslås i planen.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden. Trafikkontoret och exploateringskontoret har inkommit med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret kan konstatera att som helhet är det få förändringar som gjorts i utställningsförslaget jämfört med samrådsförslaget. Vision, mål och strategier är desamma och åtagandena är till största delen identiska. De synpunkter som kontoret tidigare framfört i tjänsteutlåtande från den 3 oktober 2008 är därmed fortfarande relevanta.

Stadsbyggnadsnämnden kan inledningsvis konstatera att regionplanekontoret endast gjort smärre förändringar av utvecklingsplanen jämfört med samrådet. Vision, mål och strategier är desamma och de 54 åtagandena är till största delen identiska.

De synpunkter som kontoret tidigare framfört i tjänsteutlåtande från den 26 augusti 2008 är därmed fortfarande relevanta.

Trafikkontoret har inga övriga synpunkter utöver vad som framfördes i remissen om samrådsförslaget och som till delar har beaktats till utställningsförslaget.

Exploateringskontoret har funnit att de synpunkter som exploateringsnämnden lämnade i sitt remissvar på samrådshandlingen, 2008-10-09, tillgodosetts i utställningsförslaget. Kontoret bedömer att det inte finns något ytterligare att tillägga och avstår därför från att besvara kommunstyrelsens remiss av utställningsförslaget.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att utställningsförslaget i allt väsentlig har en sådan inriktning och föreslår därför att planförslaget tillstyrks.

Våra synpunkter

Stockholms stad slog 2008 det nästan femtio år gamla befolkningsrekordet. Allt pekar på att inflyttning och barnafödslar fortsätter i höga nivåer. Enligt stadens beräkningar växer Stockholmsregionen fram till år 2030 med ett Göteborg. Det ställer stora krav på Stockholms stad, på länets kommuner och på hela Mälardalen att arbeta tillsammans för att åstadkomma en god stadsutveckling. Vi måste ha en strategi mot stadsutglesning och samverka kring planering av t.ex. infrastruktur, utbildning, kultur, avfallsanläggningar och strategier för att minska utanförskapet. Stockholmsregionen måste också samverka för att minska klimatpåverkan samtidigt som tillväxttakten hålls hög. Det är mycket bra att dessa perspektiv återfinns i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen.

En förutsättning för tillväxt och utveckling i länet är fortsatt utbyggnad av infrastruktur med nya vägar och spår. De statliga satsningarna på infrastruktur i Stockholm har hittills inte stått i relation till regionens befolkningsmässiga och ekonomiska tillväxt. Tyvärr saknas fortfarande en tydligare koppling till Stockholmsöverenskommelsen som staden och regionen står bakom. Dessutom saknas två objekt i utställningsförslaget vilket är olyckligt eftersom Stockholmsöverenskommelsens åtgärder i transportsystemet är ett åtagande för RUFS, precis som för Stockholms översiktsplan. Det ena är tvärbansans förlängning mellan Solna station och Universitetet, som enligt det nya planförslaget stannar i Bergshamra och därigenom får avsevärt lägre samhällsnytta. Det andra objektet är konverteringen av busslinje 4 till spårväg som ingår i Stockholmsöverenskommelsens tredje genomförandeperiod. Att Mälarbanans föreslagna sträckning via Kista inte längre föreslås vara aktuell i regionplanen, trots att Banverket ännu inte utrett frågan färdigt, är förvånande. Den alternativa sträckningen via Kista bör återföras. Planen måste också beakta regeringens klartecken från den 2 september 2009 avseende Förbifart Stockholm.

Det är positivt att det är attraktivt att bo i vår region och vi måste förstärka fördelarna med att bo i en riktig storstad. Därför är det mycket positivt att regionplanekontoret valt att i utställningen gå vidare med alternativ ”Tät”, även om stadens planering fortfarande innebär en något kraftigare tillväxt av befolkning, bostäder och arbetsplatser i regionens centrala delar och i ytterstadens tyngdpunkter jämfört med RUFS 2010. Alternativ ”Täts” strategi för stadsbyggandet överensstämmer väl med Stockholms stads översiktsplanering, skapandet av promenadstaden. Promenadstaden är en stad där de upplevda avstånden krympts genom att vi bygger samman områden som blivit åtskilda av barriärer, där stadsdel efter stadsdel knyts samman till en sammanhängande väv av kvarter.

Ända fram till åttiotalet byggdes i vår region perifera områden som förutsatte kraftig biltrafik för att fungera. Då var Sverige världsledande i den så kallade grannskapsplaneringen som innebar byggandet av små öar av bostadsområden med barriärer i form av trafikleder eller skogsområden emellan. Från dessa skiljdes arbetsplatser och alla trafikslag separerades från varandra. Alternativet ”Tät” i RUFS 2010 pekar på det felaktiga i en sådan planering. RUFS 2010 är ett gott underlag för en ny och bättre planering av Stockholm och förpliktigar också våra grannkommuner och hela Mälardalen till ett tätt, miljövänligt och tryggt stadsbyggande.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen ”Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010) – utställningsförslag” hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 4 november 2009

STEN NORDIN

KRISTINA ALVENDAL

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Sammanfattande snabbguide till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010)
3. Utdrag av kommunstyrelsens yttrande över planförslaget
4. Utdrag av utställningsförslaget

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen beslut att

1. I huvudsak godkänna föredragande borgarråds förslag.
2. Därutöver anför följande.

Det är anmärkningsvärt att utställningsförslaget varken helt följer Stockholmsöverenskommelsens åtgärder i transportsystemet eller tar ett djupare resonemang kring investeringar i bostäder. För att Stockholm både ska kunna locka till sig fler invånare och ta hand om dem som redan bor här behöver bostadssituationen förbättras rejält. Tillgången till små och billiga lägenheter måste öka. Stockholmsförhandlingen ska vara vägledande och utgångspunkten för den fysiska planeringen. De prioriteringar av objekt som gjordes i Stockholmsförhandlingen ska således styra den fysiska planeringen i RUFS 2010.

På det stora hela är alternativet ”Tät” det alternativ som bäst möter de utmaningar Stockholmsregionen står inför. Framförallt handlar det om alternativ Tåts förmåga att planera för en ökat kollektivtrafikresande, som är nödvändigt om Stockholmsregionen ska kunna leva upp till de hårda mål om begränsningar av växthusgaser som föreligger. Alternativ Tät är att föredra utifrån vår idé om en sammanhållen region där en stor majoritet av befolkningen ges

tillgång till effektiv och högkvalitativ kollektivtrafik. Det är nödvändigt regionens sociala sammanhållning, för att minska segregationen och för att utöka den regionala arbetsmarknaden.

I samrådsförslaget till RUFS 2010 diskuterades också två alternativa så kallade ”målbilder”: alternativet ”Storstäder” och alternativet ”Städer”. Målbilderna sträcker sig ända fram till år 2050 och omfattar en långsiktig planering av sambanden mellan orter i hela östra Mellansverige, d v s länen: Stockholm, Uppsala, Sörmland, Västmanland, Örebro, Gävleborg och Östergötland.

Alternativet Storstäder har en tydlig koppling till snabba och effektiva kommunikationer, bland annat i form av byggandet av höghastighetståg, samt snabba regionalåtgångar. Förbindelserna inom storstadsområdena förbättras kraftigt. Också kollektivtrafiksystemet inom regionen måste i alternativet ”Storstäder” anpassas och byggas ut för att stödja den ökade rörligheten. Det innebär att direktförbindelser mellan storstadsområdena ska förbättras. Samtliga storstadsområden får i alternativet Storstäder direkta tågförbindelser till Arlanda och snabba tågförbindelser till Skavsta. Antalet långa resor och flödet av resenärer beräknas bli stort, och koncentreras till några få resandestråk. Sammantaget innebär det att alternativ Storstäder förutsätter en relativt stor kollektivtrafikutbyggnad.

Stockholmsregionen är idag kraftigt segregerad och segregationen kommer att öka ytterligare om inte åtgärder vidtas för att bryta den. I förslaget till RUFS 2010 finns en tydlig ambition att ta sociala frågor i beaktande i regionplaneringen. Målet att hela regionen ska präglas av delaktighet och integration är positivt och kräver såväl åtaganden för att undvika diskriminering, som åtaganden för att utveckla människors tillit till det offentliga. Det är en bra inriktning som bör belysas ytterligare i utställningsförslaget

Arlanda har en mycket viktig funktion för hela Stockholmsregionen och är Sveriges enda internationella storflygplats. Idag är kollektivtrafiken till Arlanda otillräcklig. Flera åtgärder vidtas för närvarande för att förbättra möjligheterna till kollektivtrafikresande till och från Arlanda, men mycket återstår. Luftfartsverket menar att kollektivtrafikandelen år 2030 måste ligga på 60-90 procent. Det kräver kraftiga investeringar i kollektivtrafik. En ny spårförbindelse mellan Arlanda och Märsta bör övervägas.

I förslaget till RUFS 2010 finns många förslag på viktiga infrastruktursatsningar. De ekonomiska ramar som regeringen har slagit fast i infrastruktur- och budgetpropositionen innebär emellertid att stora summor saknas för att finansiera de åtaganden som slås fast i samrådsförslaget. Det bör lyftas fram att Stockholmsregionen, och de kommuner som berörs av infrastrukturinvesteringarna, inte själva kan bära ett allt större ekonomiskt ansvar. De nationella vägarna och spåren är i första hand ett statligt åtagande. Om inte staten är beredd att skjuta till mer resurser kommer en stor del av de infrastruktursatsningar som föreslås i samrådsförslaget inte kunna genomföras.

Utbildningssatsningar är avgörande för regionens framtida utveckling. Förbättrad utbildning, som omfattar alla grupper i samhället, har också en viktig funktion för att bryta sociala orättvisor. Idag finns flera akademiska lärosäten i Stockholmregionen som håller mycket hög internationell klass, och som bidrar till kompetensförsörjning och utveckling av regionens näringsliv. Utbildningen måste emellertid utvecklas och ett viktigt steg mot en förbättrad akademisk utbildning i Stockholmregionen är att ytterligare ett universitet bildas. Det nya universitetet bör vara det som idag är Södertörns högskola. Södertörns högskola har en unik funktion och kompetens, vilket bör framhållas i RUFS 2010.

Allt fler ungdomar väljer att studera vid gymnasieskolor som ligger utanför den egna kommungränsen. Det är i grunden en positiv utveckling, men den ökade rörligheten ställer ökade krav på samordningen av utbildning mellan olika kommuner inom regionen. Det bör lyftas fram i RUFS 2010 att ett utökat samarbete inom regionen kring gymnasial utbildning, särskilt den yrkesinriktade, och vuxenutbildningen samt KY-utbildningen är nödvändigt. Särskilda KY-centrum bör etableras på 4-6 platser i Stockholms län för att möta det växande behovet av yrkesutbildad arbetskraft.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. som svar på remissen ”Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) – utställningsförslag” anför följande:

Vi 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. Kollektivtrafiken måste vara grunden för allt resande i regionen, bilen ska bara ses som ett komplement i områden där underlag för kollektivtrafik saknas. Vi motsätter oss 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.

Förslaget till ny RUF har, jämfört med RUF 2001, tydligt utvecklat den hållbara utvecklingens tre dimensioner dvs ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet i planeringsarbetet. Utvecklingsplanen har således ett bredare register än att enbart vara en plan för infrastruktur. Förslaget har en ansats att utveckla hållbarheten i termer av robusthet och långsiktighet, vilket välkomnas. Men hållbar utveckling är inte bara att balansera de tre dimensionerna på lång sikt. Det finns också en yttre gräns som sätts av naturen. Vi är idag på många områden nära denna gräns. Det klargörs inte att det är en planeringsförutsättning att hålla sig inom de gränserna. Går vi över de yttre gränserna spelar det ingen roll hur balanserade vi tror oss ha varit. Vattenkvalitetsfrågor borde uppmärksammas tydligare, särskilt med tanke på de problem som kan uppstå till följd av klimatförändringen. Vi menar att RUF 2010 på klimat-, miljö- och hälsoområdet måste bli skarpare givet de utmaningar vi står inför. Planen borde jämföras med en modern planbild baserad på en utvecklad kollektivtrafik.

Planen borde på ett tydligt sätt utgå från hänsyn till klimatförändringarna och de klimatmål som måste uppnås. Allt annat är oansvarigt. Vi anser att det tydligt måste framgå på vilket sätt nya RUF kan bidra till att nå klimatmålen. Transportsektorn står för en stor del av de miljöskadliga utsläppen och ska därför omstruktureras för att uppnå nationella och internationella miljömål. En kraftfull satsning på spårutbyggnader är nödvändig för att kollektivtrafiken ska kunna behålla och öka sina andelar av resandet i regionen. Kollektivtrafiksatsningarna måste prioriteras och genomföras först.

Förbifart Stockholm innebär ökad biltrafik, utglesad stad i och med exploatering av gröna områden omkring och stora intrång i viktiga naturområden vilket drabbar både djur- och växtliv samt boende omkring. Byggandet av Förbifart Stockholm leder till ökat bilåkande i den region i Sverige som har bäst förutsättningar att öka kollektivtrafikresandet. Att som den moderatledda majoriteten, genom avsiktsförklaringen, låsa trängselskatten under minst 30 år till finansiering av Förbifart Stockholm och andra väginvesteringar är klimatfindetligt och strider mot folkomröstningens resultat. Om några år planeras ansvaret för trängselskattesystemet föras över helt till regional och lokal nivå. Då är det oacceptabelt att staten genom den borgerliga alliansens beslut låser upp hur stockholmarnas trängselskatter ska användas under så lång tid framöver. I Stockholmsöverenskommelsen enades man om en rad miljömål, bl.a. att minska koldioxidutsläppen från trafiken med 30 procent fram till år 2030. Vi ser ingen möjlighet att uppnå detta mål om man står fast vid att bygga Förbifart Stockholm.

Om flyget är RUF 2010 synnerligen motsägelsefull. Å ena sidan vill man öka spårtransporter och bygga ut kollektivtrafiken. Å andra sidan värnar man och vill utveckla regionens flygplatser. Detta försvarar man med att flygets utsläpp hänförs till EU och därmed har regionen ingen rådighet över detta. Det ses t.o.m. som ett hot mot regionen att åtgärder för att minska flygets CO₂-utsläpp genomförs.

Bullerproblematiken diskuteras och det konstateras att bullret kommer att öka med den inriktning som RUF har. Likaså kommer miljö kvaliteten att försämrats. Åtgärderna handlar

mer om att mildra dessa symptom än att reducera problemen vid källan. Bullerstörningar minskas t.ex. med bullerskydd och överdäckningar. Bilsnål planering tas inte upp, vilket är märkligt med tanke på dagens samhällsdebatt och med tanke på hur engagerade stockholmare är i miljöfrågan.

Det är viktigt att länets värdefulla grönområden bevaras. Ett problem är att man frångår fingermodellen eller stjärnstrukturen för bebyggelseutvecklingen, vilket är ett allvarligt hot mot Stockholmsregionens gröna kilar. De gröna kilarna är av oerhört stor betydelse för bl.a. folkhälsa, klimat, upplevelsevärden och en värdefull tillgång som måste skyddas.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Som svar på regionplane- och trafiknämndens remiss om Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010) anför följande:

Förslaget till ny regionplan är redan innan beslut tagits föråldrad. Klimatmålen som bör vara det som sätter ramarna för hela planen är omöjliga att uppfylla med nya RUFS. Det är ett stort arbete med att ta fram en ny regionplan. 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 RUFS kan bidra till att nå klimatmålen.

I föreliggande förslag förespråkas alternativet ”tät” och inte ”fördelad”. Vänsterpartiet förespråkar den täta staden men ser ändå risker med alternativet ”tät”. Stadsplaneringen måste utgå från att det mesta ska finnas på gång- eller cykelavstånd eller bara en kollektivtrafikresa bort. RUFS fokuserar för mycket på att underlätta resande över långa avstånd och på arbetspendling. Staden ska växa inåt på redan hårdjord mark. Outnyttjad industrimark, parkeringsplatser och överdimensionerade vägar ska bebyggas med nya bostäder. 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 innebär ökad biltrafik, utglesad stad i och med exploatering av gröna områden omkring och stora intrång i viktiga naturområden vilket drabbar både djur- och växtliv samt boende omkring.

I förslaget till nya Översiktsplan för Stockholm och i nya RUFS ska Stockholms grönområden värnas samtidigt som stadsdelar ska länkas samman. För Vänsterpartiet finns bara ett sätt att länka samman förorter eller stadsdelar med varandra och det är genom att däck över trafikleder och parkeringsplatser och göra sammanhängande gröna stråk. Vi motsätter oss starkt att bygga i stadens grönområden eller nagga stadens gröna kilar i kanten för att på så sätt få sammanhängande bebyggelse. Alla stockholmare måste ha god tillgång till gröna ytor, den bostadsnära naturen är fundamental för folkhälsan. Barn måste kunna leka i naturen där de bor och inte behöva gå långt till en park. Sammanhängande gröna stråk fungerar som spridningskorridorer för djur och växter. Stockholmsregionen måste arbeta för ett fungerande ekosystem och ökad biologisk mångfald. Ett ekosystem i balans och biologisk mångfald är grundförutsättningar för att bromsa klimatförändringarna. Vänsterpartiet vill se ett varaktigt skydd för Stockholms gröna kilar. I RUFS måste det tydligt framgå hur uppsplittringen av gröna områden kan stoppas.

Vänsterpartiet ställer sig inte bakom Stockholmsöverenskommelsen. Vi anser att vägar fått högre prioritet och att viktiga spårsatsningar hamnat för långt fram i tiden. Vi vill se en snabb byggstart för Spårväg Syd och anser att en förbindelse från Tyresö via Skarpnäck, Hökarängen, Högdalen, Älvsjö och vidare via Kungens kurva till Flemingsberg är nödvändig för att verkligen knyta ihop Söderort på tvären. Tunnelbanan måste byggas ut från Hagsätra

till Älvsjö, från Odenplan till Karolinska och vidare till Solna och från Akalla och Hjulsta till Barkaby. Tvärbanan måste byggas vidare från Alvik med en gren till Kista och en gren till Universitetet via Solna. Mälarbanan måste byggas ut med fler spår mellan Tomtebodan och Barkaby. I City ska Spårväg City knyta ihop Norra Djurgårdsstaden och Hornsberg och stombuss 4 konverteras till spårvagn.

I linje med aktuella motioner i kommun- och landstingsfullmäktige och med målet om hållbara transporter ska en samordnad planering för pendelbåtar över stadens vatten sättas igång. Under arbetet med Nya Slussen kommer trafiken mellan malmarna påverkas och pendelbåtar kan vara ett sätt att avlasta Slussen och Gamla Stan under byggtiden. De linjer som visar sig ha hög resande andel kan sedan permanentas. Staden måste redan nu lägga in markreservat för rationella omstigningsstationer mellan vattenburen och landburen kollektivtrafik. Pendelbåtarna får också, rätt utvecklade, stor kapacitet att ta med cyklar. Att samma taxesytem utvecklas att gälla både SL och passagerarfärjor/pendelbåtar ser vi som självklar förutsättning för smidiga övergångar.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Roger Mogert, Teres Lindberg, Malte Sigemalm* och *Mirja Räihä Järvinen* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Regionplanekontoret arbetar med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) med sikte på ett beslut i landstingsfullmäktige våren 2010. Samråd genomfördes 2008 och Stockholms stad inkom då med ett yttrande över samrådsförslaget. För närvarande pågår en utställning och ny remiss av planen.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Regionplanekontoret arbetar med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) med sikte på ett beslut i landstingsfullmäktige våren 2010. Samråd genomfördes 2008 och Stockholms stad inkom då med ett yttrande över samrådsförslaget. För närvarande pågår en utställning och ny remiss av planen.

Stadsledningskontoret konstaterar att utställningsförslaget på det stora hela endast innebär smärre förändringar jämfört med samrådet och hänvisar således till tidigare yttrande i ärendet. Under samrådet fanns det vissa svårförklarliga skillnader mellan infrastrukturprojekt i ”tät” respektive ”fördelat” och det är mycket positivt att man nu presenterar ett enhetligt förslag. Kontoret välkomnar även att redovisning av centrala stadskärnan nu stämmer bättre överens med förslaget till översiktsplan 2010 och att miljökonsekvensbeskrivningen gjorts tydligare med ett nollalternativ. Vidare anser kontoret att det är positivt att flera åtgärderna har utvecklats i utställningsförslaget för att nå planeringsmålen för strategin ”Säkra värden för framtida behov”.

Kontoret ställer sig däremot frågande till att utställningsförslaget inte till fullo följer Stockholmsöverenskommelsens åtgärder i transportsystemet. Kontoret anser också att det saknas ett djupare resonemang om det realekonomiska utrymmet för att genomföra de investeringar i bostäder och transportinfrastruktur som föreslås i planen. Angående möjligheten att avsätta delar av upphandlingsbeloppet till särskilda forskningsinsatser tycker kontoret alltför att det bör förtydligas vad som avses med detta.

Bakgrund

Regionplanekontoret har arbetat med utvecklingsplanen RUF 2010 sedan mars 2006. Ett antal olika steg har tagits på vägen mot en färdig plan. En testversion inför samrådsförslaget togs fram i dialog mars 2008, senare samma år följde ett samrådsförslag och en samrådsperiod från juni till november. Kommunstyrelsen i fattade i november 2008 beslut om ett remissyttrande från Stockholms stad.

Synpunkterna har bearbetats och ett fördjupat planarbete presenteras nu i ett utställningsförslag med miljökonsekvensbeskrivning, som Regionplanenämnden beslutade att godkänna 17 juni 2009 och som remitterats till bland andra Stockholms stad. Utvecklingsplanen har nu gått in i en utställningsperiod (ny remissperiod) från 30 juni – 30 oktober 2009. Beslut vän-

tas fattas i landstingsfullmäktige våren 2010.

Ärendet

RUFS 2010 utgår från visionen att Stockholmsregionen ska bli *Europas mest attraktiva storstadsregion*. Visionen har konkretiserats i fyra övergripande mål som uttrycker den attraktivitet som regionen behöver kännetecknas av:

- En öppen och tillgänglig region
- En ledande tillväxtregion
- En region med god livsmiljö
- En resurseffektiv region

Målen ska enligt förslaget uppnås genom att regionens aktörer anammar följande sex strategier i sitt utvecklingsarbete:

- Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn
- Utveckla idéer och förmåga
- Säkra värden för framtida behov
- Vidareutveckla en flerkärnig och tät region
- Stärk sammanhållningen
- Frigör livschanser

För varje strategi formuleras i utställningsförslaget ett antal åtaganden som en eller flera aktörer kan vara ansvariga för att genomföra. Förslaget i sin helhet med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning finns att tillgå på www.regionplanekontoret.sll.se. Där finns också underlagsrapporter, redogörelser för samrådet med mera.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av staben i samråd med finansavdelningen.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret kan inledningsvis konstatera att som helhet är det få förändringar som gjorts i utställningsförslaget jämfört med samrådsförslaget. Vision, mål och strategier är desamma och åtagandena är till största delen identiska. De synpunkter som kontoret tidigare framfört i tjänsteutlåtande från den 3 oktober 2008 är därmed fortfarande relevanta. I detta tjänsteutlåtande beaktas i huvudsak därför endast de revideringar som gjorts i utställningsförslaget och som stadsledningskontoret finner av vikt att kommentera samt lämna synpunkter och förslag på.

Stadsledningskontoret noterar att begreppen region och regionförstoring tydligare definierats vilket är bra ur ett pedagogiskt perspektiv. Det är också bra att utställningsförslaget på ett bättre sätt försöker beskriva regionförstoringens effekter.

Många av de viktigaste framtidsfrågorna berör den fortsatta utbyggnaden av regionens infrastruktur och hur denna ska finansieras. Det skulle dock vara önskvärt att utveckla det resonemang som förs kring det realekonomiska utrymmet för att genomföra de investeringar i bostäder och transportinfrastruktur som föreslås i planen. De kalkyler som utställningsförslaget hänvisar till skulle behöva åskådliggöras. Stadsledningskontoret anser således att utställningsförslaget alltför saknar en dimension om hur utbyggnaden av infrastrukturen ska finansieras. Dock ställer sig staden positiv till att utställningsförslaget lagt till ett resonemang om vikten av kostnadskontroll under hela planeringsprocessen samt att effektiviseringen av planprocessen är angelägen för att förbättra genomförandet av ny infrastruktur.

Angående möjligheten att avsätta delar av upphandlingsbeloppet till särskilda forskningsinsatser anser kontoret alltför att det bör förtydligas vad som avses med detta.

Flera åtaganden har utvecklats i utställningsförslaget för att nå planeringsmålen för strategin "Säkra värden för framtida behov" vilket stadsledningskontoret välkomnar. En viktig

del av samrådet för RUFSS 2010 har, i likhet med diskussionerna om Stockholms nya översiktsplan, varit klimatfrågan och framför allt transportsektorns klimatpåverkan. Utställningsförslaget avses ge en tydligare vägledning än tidigare versioner eftersom man nu föreslår en minskning av koldioxidutsläppen per invånare med 40-50 procent till år 2030 och att man i senare skeden ska fastställa sektorsvisa utsläppsmål. Kontoret välkomnar utvecklingen i utställningsförslaget av åtagandet ”Skydda Östersjön och Mälaren” och ”Anpassa regionen till klimatförändringarna” där de tillägg som gjorts anses vara väsentliga.

Stadsledningskontorets bedömning i samrådet var att den regionala planeringen skulle riktas mot en koncentrerad förtätning i centrala delar och i regionala kärnor eftersom en sådan struktur sannolikt ger bäst förutsättningar för att nå de föreslagna målen för regionens utveckling. Det är därför mycket positivt att regionplanekontoret valt att i utställningen gå vidare med alternativ ”tät”, även om stadens planering fortfarande innebär en något mer kraftig tillväxt av befolkning, bostäder och arbetsplatser i regionens centrala delar och i ytterstadens tyngdpunkter jämfört med RUFSS 2010. Förslaget visar också tydligt att det går att förena ambitionerna om en tätare region med fortsatt hänsyn till regionens stora natur- och kulturvärden.

I detta sammanhang kan inte nog betonas vikten av att dessa de nya regionkärnorna ges en attraktiv utformning för att på allvar utgöra alternativ och/eller komplement till den centrala regionkärnan – i vid bemärkelse. Detta lyfts också fram i förslaget, vilket är bra. Än så länge lämnar dock dagens regionala kärnor mycket i övrigt att önska i detta avseende. Det handlar om attraktiv stadsmiljö, men även om det förslaget kallar ”en dynamisk kvällsekonomi”, dvs förutsättningarna för det vi i dagligt tal kallar för stadsliv.

En viktig del i de regionala kärnornas framtida attraktivitet ligger i möjligheten att tillhandahålla en varierad stadsmiljö, i form och innehåll. Denna blandning av bostäder, arbetsplatser och institutioner av olika slag som alltid varit stadens signum. Även dessa frågor måste ägnas stor uppmärksamhet framgent. En aspekt som oftare bör ses ur ett regionalt perspektiv är frågan om lokalisering av offentliga institutioner. Kanske kan viss statlig verksamhet i huvudstaden med fördel placeras även utanför tullsnittet, till stöd just för de regionala kärnorna.

Stadsledningskontoret konstaterar att avsnittet i planen avseende den regionala strukturen har bearbetats och utvecklats. Stadsledningskontoret välkomnar att utställningsförslaget nu bättre visar på vilka åtaganden som har särskild betydelse för transportsystemets utveckling. Dock saknar stadsledningskontoret fortfarande en tydligare koppling till Stockholmsöverenskommelsen som staden och regionen står bakom. Dessutom saknas nu två objekt i utställningsförslaget vilket är olyckligt eftersom Stockholmsöverenskommelsens åtgärder i transportsystemet är ett åtagande för RUFSS, precis som för Stockholms översiktsplan. Det ena är tvärbanans förlängning mellan Solna station och Universitetet, som enligt det nya planförslaget stannar i Bergshamra och därigenom får avsevärt lägre samhällsnytta. Det andra objektet är konverteringen av busslinje 4 till spårväg som ingår i Stockholmsöverenskommelsens tredje genomförandeperiod.

Att Mälarbanans förslagna sträckning via Kista inte längre föreslås vara aktuell i regionplanen, trots att Banverket ännu inte utrett frågan färdigt, finner kontoret förvånande. Den alternativa sträckningen via Kista bör återföras.

Stadsledningskontoret vill att planen beaktar regeringens klartecken från den 2 september avseende Förbifart Stockholm.

Att förslaget innehåller två kapitel om att ”stärka sammanhållningen” och ”frigöra livschanser”, vilka båda bl a behandlar de allt viktigare integrationsfrågorna är ett steg i rätt riktning.

I övrigt välkomnar stadsledningskontoret att utställningsförslaget utökats markant med flera tabeller då dessa är bra för att strukturera information, både siffror och text, på ett pedagogiskt och lättillgängligt sätt. Det har även tagits fram ett flertal nya figurer i materialet som ytterligare åskådliggör olika aspekter på ett mycket positivt sätt.

Slutligen anser stadsledningskontoret att miljökonsekvensbeskrivningen gjorts tydligare

jämfört med samrådet och att det är bra att ett nollalternativ nu ingår i analyserna.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 september 2009 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2009 som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Martin Hansson (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Regionplanekontoret arbetar med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) med sikte på ett beslut i landstingsfullmäktige våren 2010. Samråd genomfördes 2008 och Stockholms stad inkom då med ett yttrande över samrådsförslaget. För närvarande pågår en utställning och ny remiss av planen. Miljö- och trafikroteln har skickat förslaget på remiss till bland andra stadsbyggnadsnämnden.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att utställningsförslaget endast innebär smärre förändringar jämfört med samrådet och hänvisar således till tidigare yttrande i ärendet. Det är mycket positivt att man valt att ställa ut alternativ tät och inte gått vidare med alternativ fördelad. Kontoret välkomnar även att redovisning av centrala stadskärnan nu stämmer bättre överens med förslaget till översiktsplan och att miljökonsekvensbeskrivningen gjorts tydligare med ett nollalternativ. Kontoret ställer sig däremot frågande till att utställningsförslaget inte till fullo följer Stockholmsöverenskommelsens åtgärder i transportsystemet när det gäller tvärbanans förlängning mellan Solna station och Universitetet och konverteringen av busslinje 4.

Utlåtande

Bakgrund

Regionplanekontoret håller på att ta fram en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) med sikte på ett beslut i landstingsfullmäktige våren 2010. Samråd genomfördes juni-november 2008 och kommunstyrelsen i fattade i november 2008 beslut om ett remissyttrande från Stockholms stad.

Planen har vidareutvecklats efter samrådet. Regionplanenämnden beslutade i juni 2009 att godkänna ett utställningsförslag som nu remitterats till bland andra Stockholms stad. Miljö- och trafikroteln har i sin tur remitterat det till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden för yttrande senast den 25 september.

Förslaget till regional utvecklingsplan i korthet

RUF 2010 utgår från visionen att Stockholmsregionen ska bli *Europas mest attraktiva storstadsregion* och fyra övergripande mål om en öppen och tillgänglig region, en ledande tillväxtregion samt om god livsmiljö och resurseffektivitet i regionen. Målen ska enligt förslaget uppnås genom att regionens aktörer anammar följande sex strategier i sitt utvecklingsarbete:

- Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn

- Utveckla idéer och förnyelseförmåga
- Säkra värden för framtida behov
- Vidareutveckla en flerkärnig och tät region
- Stärk sammanhållningen
- Frigör livschanser

För varje strategi formuleras i utställningsförslaget ett antal åtaganden som en eller flera aktörer kan vara ansvariga för att genomföra. Förslaget i sin helhet med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning finns att tillgå på www.regionplanekontoret.sll.se. Där finns också underlagsrapporter, redogörelser för samrådet med mera.

Kontorets synpunkter och förslag

Stadsbyggnadskontoret kan inledningsvis konstatera att regionplanekontoret endast gjort smärre förändringar av utvecklingsplanen jämfört med samrådet. Vision, mål och strategier är desamma och de 54 åtagandena är till största delen identiska. De synpunkter som kontoret tidigare framfört i tjänsteutlåtande från den 26 augusti 2008 är därmed fortfarande relevanta. I detta tjänsteutlåtande kommenteras i huvudsak de revideringar som gjorts.

Stockholms stads bedömning i samrådet var att den regionala planeringen bör riktas mot en koncentrerad förtätning i centrala delar och i regionala kärnor eftersom en sådan utveckling ger störst förutsättningar att nå den målbild som lagts fast. Det är således mycket positivt att regionplanekontoret valt att gå vidare med alternativ ”tät”, även om stadens planering fortfarande innebär en något mer kraftig tillväxt av befolkning, bostäder och arbetsplatser i regionens centrala delar och i ytterstadens tyngdpunkter jämfört med RUFS 2010.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att den centrala kärnans geografiska utbredning korrigerats i enlighet med stadens synpunkter framför allt avseende utvecklingen i Albano, Telefonplan med mera. Kontoret välkomnar att man nu även har tagit bort den terminalfunktion i Ulvsunda som ingick i samrådsförslaget.

Vidare är det rimligt att man valt att minska ner de andra regionala stadskärnorna vid Kista-Sollentuna-Häggvik samt Kungens kurva-Skärholmen-Flemingsberg. Kontoret delar bedömningen att de tidigare aktuella sammanlänkningarna inom dessa områden rimligen inte kan bli aktuella förrän på mycket lång sikt.

Många av de viktigaste framtidsfrågorna berör den fortsatta utbyggnaden av regionens infrastruktur och hur denna ska finansieras. Under samrådet fanns det vissa svårförklarliga skillnader mellan infrastrukturprojekt i ”tät” respektive ”fördelad” och det är positivt att man nu presenterar ett enhetligt förslag. Stockholmsöverenskommelsens åtgärder i transportsystemet är ett åtagande för RUFS, precis som för Stockholms översiktsplan, och det är därför märkligt och olyckligt att det nu saknas två objekt i utställningsförslaget. Det ena är tvärbansans förlängning mellan Solna station och Universitetet, som enligt det nya planförslaget stannar i Bergshamra och därigenom får avsevärt lägre samhällsnytta. Det andra objektet är den angelägna konverteringen av busslinje 4 till spårväg som ingår i stockholmsöverenskommelsens tredje genomförandeperiod.

Det är vidare negativt att Mälarbanans förslagna sträckning via Kista inte längre föreslås vara aktuell i regionplanen, trots att Banverket ännu inte utrett frågan färdigt. Stadsbyggnadskontoret beklagar slutligen att regionplanekontoret inte ser fördelarna med en långsiktig vidareutveckling av Spårväg Syd med en förlängning mot Skarpnäck.

En viktig del av samrådet för RUFS 2010 har, i likhet med diskussionerna om Stockholms nya översiktsplan, varit klimatfrågan och framför allt transportsektorns klimatpåverkan. Utställningsförslaget avses ge en tydligare vägledning än tidigare versioner eftersom man nu föreslår en minskning av koldioxidutsläppen per invånare med 40-50 procent till år 2030 och att man i senare skeden ska fastställa sektorsvisa utsläppsmål. Kontoret ser visserligen en poäng med denna typ av mätbara mål, men vill samtidigt betona att regionplaneringens viktigaste roll i detta sammanhang torde vara att stimulera till en långsiktigt hållbar mark- och vattenanvändning. En koncentrerad förtätning ger stora effekter på energianvänd-

ning, transportbehov och resande och därmed också på klimatet.

Slutligen välkomnar stadsbyggnadskontoret att miljökonsekvensbeskrivningen gjorts tydligare jämfört med samrådet och att ett nollalternativ nu ingår i analyserna. Samtidigt kvarstår svårigheterna att balansera analysen av miljöeffekter med bedömningar av planens och nollalternativets sociala och ekonomiska konsekvenser.

I övrigt hänvisar kontoret som nämnts ovan till tjänsteutlåtandet avseende samrådsförslaget till ny RUFS. Stadsbyggnadskontoret föreslår att nämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen av utställningsförslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010).

Bilagor

2. Sammanfattande snabbguide till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010)

Trafikkontoret

Trafikkontorets kontorsyttrande daterat den 20 oktober 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har på remiss tillsänt utställningsförslaget av den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län. Trafik- och renhållningsnämnden har fått ärendet på internremiss från kommunstyrelsen.

Trafikkontoret skrev ett tjänsteutlåtande om samrådsförslaget till Trafik- och renhållningsnämnden 2008-09-16 (Dnr: T2008-000-02358).

Kontoret har inga övriga synpunkter utöver vad som framfördes i remissen om samrådsförslaget och som till delar har beaktats till utställningsförslaget.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets pm daterat den 17 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret finner att de synpunkter som exploateringsnämnden lämnade i sitt remissvar på samrådshandlingen, 2008-10-09, tillgodosetts i utställningsförslaget. Kontoret bedömer att det inte finns något ytterligare att tillägga och avstår därför från att besvara kommunstyrelsens remiss av utställningsförslaget.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 oktober 2009 att tillstyrka utställningsförslaget.

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (MP) och ledamoten Stellan F Hamrin (V) med hänvisning till sitt förslag till beslut, *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 15 oktober 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Till Miljö- och hälsoskyddsnämnden har det kommit i en remiss från kommunstyrelsen om

utställningsförslaget för regional utvecklingsplan (RUFS 2010). Remissvar skulle vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 25 september 2009. Rotelns handläggare har informerat om att ärendet kommer att tas upp vid Miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde den 15 oktober 2009.

Förvaltningens synpunkter

Kommunstyrelsen understök i sitt yttrande över planförslaget vikten av att en planläggning fortsättningsvis kommer att ske enligt utvecklingsalternativet ”Tät” (bil.1). Förvaltningen bedömer att utställningsförslaget i allt väsentlig har en sådan inriktning och föreslår därför att planförslaget tillstyrks. Förvaltningen bilägger det avsnitt från utställningsförslaget där den huvudsakliga redovisningen av regionens struktur är sammanställd (bil.2).

Slut

Bilagor

Bilaga 3 Utdrag av kommunstyrelsens yttrande över planförslaget

Bilaga 4 Utdrag av utställningsförslaget

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Martin Hansson (MP) mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut enligt följande.

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

Förslaget till ny RUFS har, jämfört med RUFS 2001, tydligt utvecklat den hållbara utvecklingens tre dimensioner dvs ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet i planeringsarbetet. Utvecklingsplanen har således ett bredare register än att enbart vara en plan för infrastruktur. Förslaget har en ansats att utveckla hållbarheten i termer av robusthet och långsiktighet, vilket välkomnas. Men hållbar utveckling är inte bara att balansera de tre dimensionerna på lång sikt. Det finns också en yttre gräns som sätts av naturen. Vi är idag på många områden nära denna gräns. RUFS 2010 nämner fisket i Östersjön, vilket dock bara är ett exempel. Det klargörs inte att det är en planeringsförutsättning att hålla sig inom de gränserna. Går vi över de yttre gränserna spelar det ingen roll hur balanserade vi tror oss ha varit.

Det är positivt att jämställdhet, lika rättigheter och hälsa på ett tydligt sätt fått ge avtryck i förslaget, men frågorna kan utvecklas betydligt, liksom barnperspektivet. Den regionala nivån spelar en viktig roll i hållbarhetsarbetet. Det är ofta på den regionala nivån som möjligheterna att främja en hållbar utveckling är som störst. Det är därför otillräckligt att förslaget stannar på en abstrakt nivå, istället för att utnyttja kraften i att bli mer konkret inom de områden som det faktiskt är möjligt och nödvändigt. Vi menar att det på klimat-, miljö- och hälsoområdet måste bli skarpare givet de utmaningar vi står inför.

I stället för de två olika planbilderna ”tät” respektive ”fördelad”, som mer beskriver gradskillnader av en likartad utveckling, hade det varit betydligt intressantare att jämföra en av dessa gängse framtagna planbilder med en modern planbild baserad på en utvecklad kollektivtrafik.

RUFS 2010 lyfter tydligt fram klimatet som en av flera betydande utmaningar för regionen. I RUFS 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.

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.

På sidan 212 konstateras denna kollaps med decenniets understatement eller kanske bara lakoniskt uppgivet: ”... det ökade utbudet av transportmöjligheter ... i viss mån kan verka kontraproduktivt.”

Ett dokument som inte tar sina centrala insikter på allvar, genom att inte fullfölja de logiska konsekvenserna av insikterna, är svårt att ta på allvar och svårt att förhålla sig till.

I den gjorda Miljökonsekvensbedömningen blir ovanstående uppenbart och nämnden stödjer slutsatserna i Miljökonsekvensbedömningen. RUFS genomsyras av ett tillväxtperspektiv som är svårt att förena med ekologiskt och socialt hållbar utveckling, vilket också

konstateras i miljökonsekvensbeskrivningen. Ständigt upprepas mantran såsom regionförstoring, tillgänglighet och världsklass. Även om man vill bygga ut kollektivtrafiken och föra över en del vägtransporterna till spårvägar är det meningen att vägtrafiken ska öka. Dels pga ökad befolkning, men också för att rörligheten i den stora specialiserade regionen ska vara hög. RUFS 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.

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

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

Trafikvisionen i RUFS är synnerligen motsägelsefull. Å ena sidan vill man öka spårtransporter och bygga ut kollektivtrafiken. Å andra sidan värnar man och vill utveckla regionens flygplatser. Detta försvarar man med att flygets utsläpp hänförs till EU och därmed har regionen ingen rådighet över detta! Det ses t.o.m. som ett hot mot regionen att åtgärder för att minska flygets CO₂-utsläpp genomförs. Man framhåller också att Arlanda ska stärka sin roll som flygfraktkterminal 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. De som utarbetat RUFS tycks tro att koldioxidutsläppen verkar regionalt när det snarare handlar om att alla instanser i samhället måste vidga sitt ansvar. Om vägtransporterna ska föras över till spårtrafik borde också målet vara att flygfraktade varor båttransporteras. Regionen kan inte till fullo påverka detta, men man behöver inte stillatigande bygga ut flygfraktkterminalerna utan istället satsa på att bygga ut hamnterminalerna och ordna spårtransporter till och från hamnarna.

Generellt kan sägas att

- Största klimatnytta ska vara överordnad princip för trafikinvesteringar
- Dagens kollektivtrafik ska fungera
- Bygg nytt och/eller förtäta i anslutning till befintliga kollektivtrafikstråk

Det nämns i bisatser att bostäder ska vara energieffektiva, men det saknas skrivningar om tillvägagångssätt och definitioner, en stor brist. Att bygga energieffektivt och att bygga om energieffektivt bör också vara ett åtagande. Det betonas att kapaciteten inom byggsektorn måste ökas och fler utbildas inom dessa områden. Här borde det finnas text om vikten av att energiutbilda byggsektorns aktörer då detta är ett stort hinder för energieffektivt byggande.

RUFS handlar en del om företagande och företagarklimatet ska förbättras. Tyvärr står det inget om miljöteknik som enligt erfarenhet från andra länder har en stor potentiell marknad. Här borde Stockholmsregionen profilera sig.

Bullerproblematiken diskuteras och på ett ganska cyniskt sätt konstaterar man att bullret kommer att öka med den inriktning som RUFS har. Likaså kommer miljökvaliteten att försämrats. Åtgärderna handlar mest om att mildra dessa symptomen än att reducera problemen vid källan. Bullerstörningar minskas t.ex. med bullerskydd och överdäckningar. Bilsnål planering tas inte upp, vilket är märkligt med tanke på dagens samhällsdebatt och med tanke på hur engagerade stockholmare är i miljöfrågan.

I samrådsförslaget finns en del bra skrivningar om kollektivtrafik, ändrad livsstil etc, men helheten genomsyras tyvärr av en föråldrad samhällssyn där klimatfrågan ses som en parentes och där livskvaliteten för regionens invånare och naturmiljön får lida för att regionen ska placera sig i topp på internationella rankinglistor för företagsvänliga regioner. Mycket tyder på att samhället inom överskådlig framtid kommer att förändras kraftigt och med en medveten planering kan denna förändring bli mer positiv. Utan medvetenhet om ekosystemen och klimatet kan konsekvenserna bli mycket negativa. RUFS 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.

Möjligheter och konsekvenser av RUF 2010 för Stockholms kommun

Planbilderna "tät" respektive "fördelad" är båda enkom gradskillnader av en felaktig utvecklingsmodell. Som tidigare framfört måste en modern hållbar utveckling i mycket högre grad basera sig på en förstärkt och utbyggd kollektivtrafikstruktur.

Planbilden tät ger dock också ett mycket stort exploateringsstryck och påfrestning på Solna, Sundbyberg och Stockholms kommuner. Detta då mycket mer av byggandet då är koncentrerat till dessa 3 kommuner. Det står nu även klart att 35-40% av befolkningsökningen ska koncentreras till 1 av 26 kommuner i länet, Stockholms kommun. Detta kommer leda till mycket stora påfrestningar på kommunen i form av förtätningar, behov av service och infrastruktur.

Mycket bebyggelse kan ännu uppföras, men om inte förtätningarna i Stockholms kommun i ett längre perspektiv ska få oerhört negativa konsekvenser för grönstruktur och närnaturområden, samt invånarnas hälsa, måste vissa verksamheter flyttas ut från kommunen och förläggas i andra kommuner runt Stockholms kommun. - Det kan vara verksamhetsområden, upplag, asfalt- och cementverk, terminalområden, energiproduktion, kommunaltekniska områden, etc som bör kunna flyttas för att frigöra exploateringsbar mark.

Är det inte möjligt så kan inte Stockholms stad ta emot alla nya bostäder. Bromma flygplats måste också ovillkorligen läggas ner för att här kunna tillföra bebyggelse i staden.

Problemet med planeringsbilden "tär" är att man inte resonerar på ovanstående sätt utan i stället släpper fram mycket negativa konsekvenser för bl.a. Mälardalens eklandskap och Järvafältets grönkil och tillåter att redan ansträngda hälsoaspekter för invånarna ytterligare försämrats med avseende på buller, luftföroreningar, tillgång till rekreation etc. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen är det tveksamt om den förväntade samhällsutvecklingen är förenlig med miljö kvalitets- och folkhälsomål som rör grönstruktur och biologisk mångfald.

För barnen och de äldre i staden är det mycket viktigt med närnatur för rekreation. Grönska har en stor betydelse även ur klimatsynpunkt mikroklimatet och med den globala uppvärmningen. Naturmark har en utjämnande effekt på temperatur och nederbörd, vindar mm.

Några av noderna i kärnstrukturen är Kungens kurva, Norra Station, Ulvsundaområdet och Kista och här får gärna en utveckling ske, men förutsättningen får inte vara Förbifart Stockholm. Förbifarten kommer att ha ytterligare separerande verkan på Kungens kurva-Skärholmenområdet. Av stadens tjänsteutlåtande att döma framgår att man tror att det kommer dröja mycket länge innan Kungens Kurva området kan utvecklas.

Tät-planbilden frammanar även en kommande Österleden – vilket vi anser vara en absurd motorväg som leder massbilism från Nacka-Värmdö rakt in i stadens centrum. Österledsplanning måste avbrytas omgående.

Vi önskar från Stockholms stads del starkt betona möjligheterna som öppnas genom kollektivtrafik på vatten. Transporterna på våra vattenvägar är sorgligt underutnyttjade och kan på många sätt avlasta befintliga transportvägar.

Ett närmare kommunalt samarbete behövs när det gäller grönkilarna och Stockholm måste ta ansvar för sin mark utanför kommungränserna som ingår i de gröna kilarna. Regionens övriga kommuner kan eventuellt ta mer ansvar vad gäller billiga ungdomsbostäder och studentbostäder då förutsättningen att bygga billigare är bättre i andra kommuner än Stockholm där marken av olika skäl är kostsam. En förhoppning är också att mer arbetsplatser skapas i olika kärnområden för att minska arbetspendlingen till och från centrum.

Specifika frågor att lyfta fram är:

Spårvägsutbyggnader och annan spårbunden kollektivtrafik måste ha hög finansieringsprioritering, då det är stora resandeströmmar som gynnas av kollektivtrafikutbyggnader. Därutöver är det mer jämlikt och gynnar utöver kvinnor, låginkomsttagare, äldre och ungdomar och är det enda långsiktigt hållbara scenariot för persontransporter i framtiden.

Några infrastrukturprojekt som fortfarande saknas är:

- Spårväg syd

- Busslinjekonvertering till spårvagn, särskilt stombuss linje 4.

Att gräva ner elledningar ges det en något förenklad bild av i RUF2010. Det genomförs på några platser i Stockholm och kan genomföras på fler men är tidsödande och kostsamt och idag ger befintliga luftledningarna visst skydd åt grönskorridorer som t.ex. Nälstastråket. En nedgrävning får inte per automatik innebära att viktiga grönskorridorer då exploateras.

Nationalstadsparken skall ses som en helhet och inte splittras upp i olika bebyggelsezoner och här stöder nämnden självfallet RTK:s bild av grönskorridoren mellan KTH och universitetsområdet.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V) mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut enligt följande.

Förslaget till ny regionplan är redan innan beslut tagits föråldrad. Klimatmålen som bör vara det som sätter ramarna för hela planen är omöjliga att uppfylla med nya RUF2010.

Det är ett stort arbete med att ta fram en ny regionplan. 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 RUF2010 kan bidra till att nå klimatmålen.

Vi 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. 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 innebär ökad biltrafik, utglesad stad i och med exploatering av gröna områden omkring 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 RUF2010 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.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (MP) och ledamoten Stellan F Hamrin (V) med hänvisning till sitt förslag till beslut enligt följande.

Förslaget till ny RUF2010 har, jämfört med RUF2001, tydligt utvecklat den hållbara utvecklingens tre dimensioner dvs ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet i planeringsarbetet. Utvecklingsplanen har således ett bredare register än att enbart vara en plan för infrastruktur. Förslaget har en ansats att utveckla hållbarheten i termer av robusthet och långsiktighet, vilket välkomnas. Men hållbar utveckling är inte bara att balansera de tre dimensionerna på lång sikt. Det finns också en yttre gräns som sätts av naturen. Vi är idag på många områden nära denna gräns. RUF2010 nämner fisket i Östersjön, vilket dock bara är ett exempel. Det klarläggs inte att det är en planeringsförutsättning att hålla sig inom de gränserna. Går vi över de yttre gränserna spelar det ingen roll hur balanserade vi tror oss ha varit. Vi menar att RUF2010 på klimat-, miljö- och hälsoområdet måste bli skarpare givet de utmaningar vi står inför. I stället för de två olika planbilderna ”tät” respektive ”fördelad”, som mer beskriver gradskillnader av en likartad utveckling, hade det varit betydligt intressantare att jämföra en av

dessas gängse framtagna planbilder med en modern planbild baserad på en utvecklad kollektivtrafik.

Det är ett stort arbete med att ta fram en ny regionplan. 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. Vi anser att det tydligt måste framgå på vilket sätt nya RUFS kan bidra till att nå klimatmålen.

Ett problem är att man i mångt frångår fingermodellen eller stjärnstrukturen för bebyggelseutvecklingen, vilket är ett allvarligt hot mot Stockholmsregionens gröna kilar. De gröna kilarna är av oerhört stor betydelse för bl.a. folkhälsa, klimat, upplevelsevärden och en värdefull tillgång som måste skyddas.

Om flyget är RUFS 2010 synnerligen motsägelsefull. Å ena sidan vill man öka spårtransporter och bygga ut kollektivtrafiken. Å andra sidan värnar man och vill utveckla regionens flygplatser. Detta försvarar man med att flygets utsläpp hänförs till EU och därmed har regionen ingen rådighet över detta! Det ses t.o.m. som ett hot mot regionen att åtgärder för att minska flygets CO₂-utsläpp genomförs.

Bullerproblematiken diskuteras och på ett ganska cyniskt sätt konstaterar man att bullret kommer att öka med den inriktning som RUFS har. Likaså kommer miljökvaliteten att försämrast. Åtgärderna handlar mest om att mildra dessa symptomen än att reducera problemen vid källan. Bullerstörningar minskas t.ex. med bullerskydd och överdäckningar. Bilsnål planering tas inte upp, vilket är märkligt med tanke på dagens samhällsdebatt och med tanke på hur engagerade stockholmarna är i miljöfrågan.

Vi 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. Kollektivtrafiken måste vara grunden för allt resande i regionen, bilen ska bara ses som ett komplement i områden där underlag för kollektivtrafik saknas. Vi 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 innebär ökad biltrafik, utglesad stad i och med exploatering av gröna områden omkring och stora intrång i viktiga naturområden vilket drabbar både djur- och växtliv samt boende omkring.