

**Förslag till regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen, RUFS**

Miljöpartiet de Gröna avser att i landstingsfullmäktige föreslå

**att** Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen återremitteras eftersom förslagen inte gör det möjligt att uppnå en långsiktigt hållbar livsmiljö i stockholmsregionen.

**att** förslaget till regional utvecklingsplan omarbetas så att det blir möjligt att klara antagna nationella och regionala miljömål såväl som gällande miljö kvalitetsnormer.

**att** förslaget till regional utvecklingsplan kompletteras med en strategisk miljöbedömning, enligt direktivet om bedömning av vissa planers och programs inverkan på miljön.

**att** förslaget till regional utvecklingsplan kompletteras med en hälsokonsekvensbeskrivning av hur den föreslagna utvecklingen påverkar människors hälsa.

**att** förslaget kompletteras med ett scenario med utgångspunkt att Mälardalslänen är en gemensam arbetsmarknadsregion.

**Planförslaget uppfyller inte målet att skapa en långsiktigt ekologisk, socialt och ekonomiskt hållbar region**

Det krävs en politisk kursändring om de regionala och nationella miljömålen ska uppnås. Vi anser att miljömålen ska utgöra ramarna för planeringen av stockholmsregionen. Av RTK:s rapport "Konsekvensbedömningar av Regionplan 2000" framgår att både alternativ K och P ger negativa miljökonsekvenser på grund av mer resande och ökad trafik. Dessutom klargörs tydligt att situationen i stockholmsregionen liksom i Sverige i övrigt inte är hållbart ur ett globalt perspektiv.

Planeringen av stockholmsregionen ska utformas så att de nationella och regionala miljömålen förverkligas. Fastställda miljö kvalitetsnormer (MKN) som regleras i

miljöbalken och i EG-direktiv ska uppfyllas. Den regionala grönstrukturen ska ges ett beständigt skydd i form av naturreservat. Planen bör kompletteras med ett tydligt förslag till skydd av den regionala grönstrukturen och en tidsplan för genomförande.

En mycket allvarlig brist med planen är att den är låst till den administrativa länsgränsen och bortser från den utveckling som gjort att länen i Mälardalen numera ur planeringssynpunkt måste behandlas som en gemensam arbetsmarknadsregion. Exempelvis har de stora statliga järnvägssatsningarna i Svealands- och Mäljarbanan inneburit kortare restider från tätorter utanför länet till centrala Stockholm jämfört med att bo länets förortskommuner. Med all säkerhet skulle ett Mälardalsperspektiv på planeringen leda till ett bättre samutnyttjande av samhällsresurserna och därmed en annorlunda syn på infrastruktursatsningar samt var tillkommande bostäder, service och arbetsplatser ska placeras.

För att klara miljömålen krävs att tät bebyggelse eftersträvas vid alla tillkommande exploateringar. Den radiella strukturen kan behållas genom att bygga tätt, i goda kollektivtrafiklägen. Nya bostadsområden ska planeras där det finns förutsättningar för god kollektivtrafik.

Transportsystemet måste utformas så att kollektivtrafikens andel av det totala trafikarbetet ökar och så att miljöstörningarna och förbrukningen av ändliga resurser minimeras. Med trängselavgifter kan bilåkandet i rusningstid minskas vilket minskar trafikens miljöpåverkan samtidigt som yrkes- och kollektivtrafiken får lättare att komma fram. Genom att sätta ett pris på bilåkande i högtrafik minskar dessutom behovet av att bygga ny infrastruktur. Inga nya motorvägar/motorleder behöver byggas och stora motorvägssatsningar som Förbifart Stockholm, Österleden, Norrortsleden, Södertörnsleden och Norra länken kan skrinläggas.

Trängselavgifter har dock begränsad miljöpåverkan. Miljöpartiet anser att det i Stockholms innerstad bör införas ett bilavgiftssystem, som i princip är av den typ som föreslagits av Naturskyddsföreningen och som miljöpartiet motionerat om i landstinget. Därefter bör liknande, lokalt anpassade system användas i andra trafikutsatta delar.

Det är viktigt att avgifterna på biltrafiken används till att förbättra kollektivtrafiken och stadsmiljön och inte används till nya väginvesteringar.

För att klara miljömålen är det också viktigt att en regional detaljhandelspolicy på frivillig grund beskrivs och utvecklas så att externetableringar kan undvikas.

Miljöpartiet förespråkar ett utbyggt nationellt snabbtågssystem som minskar behovet av flygresor. Vi anser att Arlanda inte ska byggas ut och att Bromma flygplats ska avvecklas för att användas till bostadsbebyggelse. Det finns flygplatskapacitet på befintliga flygplatser i

grannlänen. Sjötransporter omfördelas till hamnar utanför i centrala Stockholm. Vi säger nej till Norviks storhamn och förespråkar att befintliga hamnar i Mälarenregionen utnyttjas.

Utifrån remissvaren föreslås ett antal tilläggsbeslut. Flera av de föreslagna åtgärderna kan med fördel tas med i ett det nya förslag till långsiktigt hållbar regionplan och det Mälardalsperspektiv som miljöpartiet förordar, andra passar inte in i ett hållbart planperspektiv.

Många av remissvaren tagit upp behovet av förstärkt järnvägskapacitet eller rättare sagt avsaknaden av järnvägskapacitet. Det här är både ett nationellt och regionalt problem. Enligt Banverkets nyligen presenterade utredning kommer dagens kapacitetsbehov om 30 tåg i timmen i vardera riktning över den s.k. getingmidjan inte att kunna tillgodoseas förrän pendeltågstunneln blivit verklighet tidigast en bit in på 2010-talet. (Föreslagna kapacitetshöjande åtgärder räcker helt enkelt inte till innan nya spår tillkommit.)

Osäkerheten när det gäller genomförandet av pendeltågstunneln är stor, möjligheterna att genomföra bygget utan allvarliga störningar i tunnelbanetrafiken har inte redovisats av Banverket. De tekniska förutsättningarna att spränga in en ny underjordisk station mellan de nuvarande tunnelbanetunnlarna är heller inte ordentligt utredda. Med tanke på dessa osäkerheter bör texten därför innehålla ett avsnitt som redovisar kapacitetshöjande åtgärder som snabbt kan genomföras med syfte att möjliggöra ökad tågtrafik.

Ett tredje spår bör byggas över Riddarfjärden varvid ett bilkörfält tas i anspråk.. Andra alternativ är att vända norrifrån kommande pendeltåg vid Centralen och genom ny spårdragning från Älvsjö till Liljeholmen göra det möjligt att vända tågen från söder vid en ny station vid Liljeholmen. Där finns anknytning till tunnelbana och tvärspårväg. Investeringen ska ses som tidigarelagd första etapp av Kungsholmenbanan som redovisas i planen. Befolkningstillväxten gör att Kungsholmenbanan blir nödvändig även om den planerade pendeltågstunneln byggs.