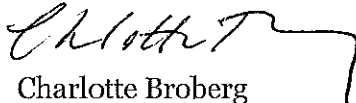


## Sammanträde med landstingsstyrelsens utskott för tillväxt och regionplanering

Datum för justering: 2013-09-26

Datum för anslag: 2013-09-27

  
Charlotte Broberg

  
Nanna Wikholm

Plats Skärgårdssalen, landstingshuset

### Närvarande ledamöter

Charlotte Broberg (M)  
Lars-Erik Salminen (M)  
Nanna Wikholm (S)  
Raymond Wigg (MP)

### Ersättare

Natasha Ringblom (M) tjug  
Paul Lindquist (M) tjug  
Hans Åberg (FP) tjug  
Malin Appelgren (KD)  
Johan Sjölander (S) tjug  
Dag Larsson (S) tjug

### Ej närvarande ledamöter

Lennart Kalderén (M)  
Lennart Adell Kind (FP)  
Gustav Hemming (C)  
Anders Lönnberg (S)  
Erika Ullberg (S)

### Ersättare

Rickard Wessman (M)  
Nils Vikmång (S)  
Sverre Launy (V)

### Närvarande politiska tjänstemän

Jeppe Calom  
Axel Gränse  
Kathrin Österlund  
Adis Dzebo

### Närvarande tjänstemän

Peter Haglund  
Börje Wredén  
Fredrik Meurman  
Pia Eliasson  
Jan Lindquist  
Agneta Marmestrand Ruud  
Jessica Andersson  
Gunilla Rosenqvist  
Evert Kroes  
Nils Blume

**§ 41**

**Justerare och justeringsdag**

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet beslutade

att utse Nanna Wikholm att jämte ordföranden justera dagens protokoll,  
samt

att justering äger rum torsdagen den 26 september kl. 15.00

**§ 42**

**Anmälningssärenden**

- a) Förteckning 2013-09-03 över inkomna ärenden till Tillväxt, miljö  
och regionplanering under tiden 2013-05-23 – 2013-09-03
- b) Beslut fattade med stöd av delegation  
Förteckning 2013-08-29 bidrag ur skärgårdsanslaget  
Förteckning 2013-08-29 bidrag ur miljöanslaget
- c) Yttrande över betänkande En effektivare plan- och bygglovsprocess  
(SOU 2013:34)  
LS 1305-0717

Beslutsunderlag:

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 8 augusti 2013

Landstingsrådsberedningens skrivelse

- d) Yttrande över Naturvårdsverkets förslag till nationellt  
avfallsförebyggande program  
LS 1305-0646

Beslutsunderlag:

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 8 augusti 2013

Landstingsrådsberedningens skrivelse

*Handwritten initials/signature*

- e) Regionala stadskärnor i Stockholmsregionen – Uppföljning av utvecklingen i de yttre regionala stadskärnorna  
Arbetsmaterial 2:2013  
LS 1103-0343
- f) Ekosystemtjänster i Stockholmsregionen  
Rapport 2013:3  
LS 1112-1694

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet beslutade

*att* lägga anmälningsärendena till handlingarna.

S-ledamöterna antecknade till protokollet att det är beklagligt att utskottet inte har behandlat anmälningsärenden c) och d).

#### **§ 43**

**Ansökan om bidrag ur skärgårdsanslaget i samband med utbyggnad av båthamn i Bromskär, Blidö, Norrtälje kommun**  
LS 1304-0684

Beslutsunderlag:  
Förvaltningens tjänsteutlåtande 2013-08-28  
Ansökan 2013-05-10

Ärendet har behandlats i Miljö- och skärgårdsberedningen 2013-09-10.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet beslutade i enlighet med förvaltningens förslag

*att* bevilja Bromskärs hamnförening bidrag med högst 750 000 kronor ur skärgårdsanslaget, samt

*att* utbetalning, redovisning och eventuell återbetalning av beviljade medel skall ske enligt förvaltningens anvisningar.

S-ledamöterna anmälde *särskilt uttalande, bilaga 1.*

MP-ledamoten anmälde *särskilt uttalande, bilaga 2.*

CB  
NW

**§ 44****Ansökan om bidrag ur miljöanslaget för projekt Kilanalys inom Angarn Bogesundskilarna – en samordning för att lyfta de mellankommunala värdena i kilarna**

LS 1304-0479

Beslutsunderlag:

Förvaltningens tjänsteutlåtande 2013-08-26

Ansökan 2013-04-02

Komplettering: Precisering av medfinansiering från kommunerna 2013-07-15

Ärendet har behandlats i Miljö- och skärgårdsberedningen 2013-09-10.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet beslutade i enlighet med förvaltningens förslag

*att* bevilja Vallentuna kommun bidrag ur miljöanslaget, med högst 220 000 kronor – dock högst 50 % av projektets slutliga totalkostnad – för medfinansiering av projektet Kilanalys inom Angarn – Bogesundskilarna – en samordning för att lyfta de mellankommunala värdena i kilarna, under förutsättning att övrig finansiering ordnas, samt

*att* utbetalning, redovisning och eventuell återbetalning av beviljade medel skall ske enligt förvaltningens anvisningar

**§ 45****Yttrande över samrådsförslag till översiktsplan 2014 för Sigtuna kommun**

LS 1306-0764

Beslutsunderlag:

Förvaltningens tjänsteutlåtande 2013-09-03

Bilaga 1: Förslag till yttrande 2013-09-03

Bilaga 2: Plankarta

CS  
NW

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet beslutade i enlighet med förvaltningens förslag

att avge yttrande över samrådsförslag till Översiktsplan 2014 för Sigtuna kommun i enlighet med *bilaga 3*.

MP-ledamoten anmälde *särskilt uttalande, bilaga 4*.

## § 46

### **RUFS 2010 – Underlag för att bedöma aktualitet och användbarhet** LS 1304-0578

Beslutsunderlag:

Förvaltningens tjänsteutlåtande 2013-09-03

Bilaga 1: Remisshandling, RUFS 2010 – Underlag för att bedöma aktualitet och användbarhet, 2013-09-03

Följande yrkanden framställdes

*dels* av ordföranden m fl att utskottet i enlighet med förvaltningens förslag beslutar remittera "RUFS 2010 – Underlag för att bedöma aktualitet och användbarhet" under perioden 1 oktober till och med den 20 december 2013,

*dels* av MP-ledamoten att utskottet beslutar i enlighet med *bilaga 5*.

Propositioner om bifall till yrkandena ställdes.

Ordföranden fann propositionen om bifall till sitt m fls yrkande med övervägande ja besvarad.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet beslutade sålunda i enlighet med förvaltningens förslag

att remittera "RUFS 2010 – Underlag för att bedöma aktualitet och användbarhet" under perioden 1 oktober till och med den 20 december 2013.

MP-ledamoten anmälde *reservation* till förmån för sitt yrkande.

CP  
NW

**§ 47**

**Muntlig information**

Peter Haglund informerade om att en utvärdering av landstingets trafikplanering och sambandet med regionplaneringen har inletts, samt om att en parlamentarisk kommitté som behandlar utvecklingsplanering och bostadsförsörjning ser på Stockholmsregionens regionplanering som exempel.

Gunilla Rosenqvist och Evert Kroes informerade om årets RUFSS uppföljning.

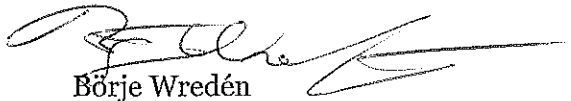
Jan Lindquist informerade om Innovationskraft och innovationsupphandling.

**§ 48**

**Bostadsförsörjningsfrågor**

På fråga av Nanna Wikholm redogjorde Fredrik Meurman för förvaltningens arbete med bostadsfrågor efter redovisningen till regeringen av det s.k. bostadsuppdraget. Förvaltningens arbete är nu inriktat på studie av befintlig bostadsmarknad och möjliga förbättringar av denna. Frågor om marknadens funktion, flyttkedjor och modeller för bostadsefterfrågan behandlas.

Vid protokollet

  
Börje Wredén

CP  
NW



Landstingsstyrelsens utskott för tillväxt och regionplanering

**Ansökan om bidrag ur skärgårdsanslaget i samband med utbyggnad av båthamn i Bromskär, Blidö, Norrtälje kommun**

Vi har ingenting att invända mot att Bromskärs hamnförening tilldelas bidrag från skärgårdsanslaget, tvärtom, men ärendet väcker frågor om den ena handen vet vad den andra gör. Bromskär är nämligen en av de bryggor som inte ingår i den basturlista som den pågående, och hårt kritiserade, sjötrafikupphandlingen bygger på. Att utseluta Bromskär ur basturlistan kommer inte skapa stabila och goda förutsättningar för Blidö. Vårt hopp står nu till att upphandlingen avbryts så att Bromskär kan få både en utbyggd hamn och en fast turlista för trafikering.

CS  
NW

**Ansökan om bidrag ur skärgårdsanslaget i samband med utbyggnad av båthamn i Bromskär, Blidö, Norrtälje kommun**

Miljöpartiet finner det bra med en utveckling av hamnområdet och att anslag beviljas för detta. Det är dock viktigt att i den fortsatta planeringen garantera möjlighet att även kunna utveckla de delar som berör yrkestrafiken och de fastboendes behov.

CP  
NW



## Yttrande över samrådsförslag till Översiktsplan 2014 för Sigtuna kommun

### Inledning

Sigtuna kommun har för samråd remitterat förslag till Översiktsplan 2014 för Sigtuna kommun med remisstid till 15 september 2013.

Det här yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån landstingets roll som regionplaneorgan, som ansvarig för kollektivtrafiken i länet och för landstingets övergripande trafikpolitik.

Sigtunas gällande översiktsplan, Översiktsplan 2002, antogs 2002-06-13 och togs fram parallellt med RUFSS 2001. Tillväxt- och regionplaneringsutskottet ser med tillfredsställelse att en ny aktuell översiktsplan för Sigtuna kommun nu är under utarbetande. Sigtuna kommun har ett strategiskt läge i stråket mellan Stockholm och Uppsala som gör att det länsgränsöverskridande och storregionala perspektivet i hög grad är relevant och väsentligt. Arlanda flygplats betydelse som drivkraft för ekonomisk utveckling och det förhållandet att Arlanda är en av de viktigaste storregionala målpunkterna understryker detta.

### Planförslaget

Översiktsplanens upplägg med sju utvecklingsstrategier, som ska vara vägledande i kommunens fysiska planering och utgöra grund för en hållbar samhällsutveckling, och mer konkreta riktlinjer som ska vara styrande i planeringen är pedagogiskt. I avsnittet med riktlinjer för olika geografiska områden är redovisningen av riktlinjerna mycket tydlig. För riktlinjer kopplade till allmänna intressen är redovisningen inte fullt lika tydlig. Uppdelningen av redovisningen av allmänna intressen i huvuddokumentet och i bilagan Allmänna intressen, som också innehåller redovisning av riktlinjer, bidrar till otydligheten och försvårar överblicken. Det finns också en otydlighet i överensstämmelsen mellan plankartan och de planbeteckningar som redovisas där och beskrivningen i text. Till exempel anges i beskrivningen av de geografiska områdena att markområden söder om Steninghöjden, längs med väg 263:s norra sida och Märstas västra sida är markerade i översiktsplanen som utredningsområden men på plankartan redovisas de som område för bebyggelseutveckling. På samma sätt är det med ett område vid Södertil. I texten föreslås att förutsättningarna för att bygga bostäder i ett område kring Venngarns slott ska utredas men något utredningsområde finns inte redovisat på plankartan. På plankartan redovisas ett an-



tal utredningsområden på landsbygden som inte är namnsatta och som inte beskrivs i text. Detta innebär en otydlighet i redovisningen.

Utvecklingsstrategierna ligger väl i linje med inriktningen i den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2010.

### **Bebyggelsestruktur och principer för mark- och vattenanvändningen**

Utskottet ställer sig mycket positivt till den bebyggelsestruktur som översiktsplanen redovisar. Inriktning på utveckling i de befintliga tätorterna med utnyttjande av befintlig infrastruktur med fokus på förtätnings- och förändringsområden kring kollektivtrafiknoder och i övrigt i anslutning till det föreslagna kollektivtrafikstråket mellan Märsta och Sigtuna stad ger förutsättningar för en i huvudsak väl sammanhållen, kollektivtrafikanpassad, tät och effektiv bebyggelsestruktur. Regionplane- och trafiknämnden ställde sig i yttrande över Översiktsplan 2002 kritisk till den relativt utspridda bebyggelsestrukturen som översiktsplanen angav och utskottet anser att den inriktning som samrådsförslaget till Översiktsplan 2014 nu redovisar bättre svarar mot ambitionen att skapa ett hållbart Sigtuna. För landsbygden finns en särskild utvecklingsstrategi – Utveckla landsbygden och motverka utspridd bebyggelse – som bland annat anger att en utspridning av bebyggelse, både av bostäder och verksamheter, ska undvikas för att skydda kulturlandskap och naturvärden. Utskottet vill understryka att ett starkt motiv för att motverka urban sprawl är att bebyggelse i lägen som saknar kollektivtrafikförsörjning och förutsättningar att få det, innebär bilberoende och ökat bilresande. Bostadsbyggande på landsbygden bör endast ske i anslutning till befintlig sammanhållen bebyggelse som har eller kan få en rimlig kollektivtrafikförsörjning. På plankartan redovisas ett omfattande område på landsbygden mellan Lunda och Trost som förändringsområde för verksamheter, men beskrivning av inriktning och motiv saknas. Utskottet anser att läget är olämpligt för arbetsintensiva verksamheter.

Översiktsplanen anger en inriktning på ett bostadstillskott på 400 lägenheter per år vilket överensstämmer med nivån i landstingets redovisning av regeringens bostadsuppdrag.

### **Den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta**

Den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2010 pekar ut Arlanda-Märsta som en av regionens åtta yttre regionala stadskärnor. Arlanda flygplats skapar de speciella förutsättningarna för denna kärna som i högre grad än flertalet av de övriga har en tydlig storregional funktion och karaktär. Utskottet noterar att en av översiktsplanens sju utvecklingsstrategier avser utveckling av

CS  
NW

den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta och ser positivt på att Arlandakommunerna gemensamt engagerar sig i kärnans utveckling. En av de stora utmaningarna i detta är att knyta samman de olika delarna och överbrygga barriärerna som skiljer dem åt. De fysiska förutsättningarna för detta kunde ytterligare förtydligas i översiktsplanen. Utveckling av sammanhållande kollektivtrafikstråk är givetvis ett väsentligt medel för detta. Förbättrad tillgänglighet, och då i första hand med kollektivtrafik, från ett stort omland till kärnan är viktigt för kärnans utveckling och detta intresse samverkar med önskemålet att förbättra kollektivtrafiktillgängligheten till Arlanda för att höja kollektivtrafikandelen. Utskottet delar uppfattningen att kärnan behöver få ett mer diversifierat innehåll. Det fortsatta arbetet med prioriterade handlingsområden enligt handlingsprogram Regionala stadskärnor, främst handlingsområdet *Utveckla det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet i de regionala stadskärnorna* bör kunna vara ett stöd i arbete för att skapa ett mer diversifierat näringsliv.

I riktlinjerna för Arlanda flygplats och för Arlandastad och Airport City Stockholm anges att den fördjupade översiktsplanen för Arlandaområdet fortsättningsvis gäller och samtidigt att en fördjupning av översiktsplanen för regionala stadskärnan Arlanda-Märsta ska övervägas. Detta kan uppfattas som något motsägelsefullt och bör förtydligas i det fortsatta arbetet. När FÖP Arlandaområdet upprättades var Arlanda-Märsta ännu inte utpekad som regional stadskärna och den fördjupade översiktsplanen är i det avseendet inte helt aktuell. Utskottet förordar att en fördjupning av översiktsplanen görs för den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta.

## Trafik

Utskottet stöder den föreslagna inriktningen för kommunens trafikarbete för ett hållbart och effektivt transportsystem, där kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik sätts i fokus före bilismen. Denna inriktning förutsätter en god samordning mellan bebyggelseutvecklingen och utvecklingen av transportsystemet samt en systematisk prioritering av gång- och cykeltrafikens och kollektivtrafikens framkomlighet på biltrafikens bekostnad. Den övergripande inriktningen för bebyggelseutvecklingen kring ett kollektivtrafikstråk från Arlanda via Arlandastad/Stockholm Airport City, Märsta och vidare till Sigtuna stad som översiktsplanen anger stöder detta. Det är positivt att översiktsplanen ska hålla öppet för ett sådant trafikslagsoberoende kollektivtrafikstråk som ska kunna byggas ut etappvis och långsiktigt kunna kopplas samman med möjlig framtida avgrening av Roslagsbanan till Arlanda. Utveckling av effektiv och attraktiv kollektivtrafik i tvärled som knyter samman Arlanda flygplats, Stockholm Airport City/Arlandastad, Märsta och Sigtuna med god anknytning till den radiella tågtrafiken i Märsta och

C  
NW

på Arlanda är av väsentlig betydelse för utvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. En utbyggnad av den så kallade Norra böjen torde i detta sammanhang ha mindre betydelse. I RUF 2010 finns inte en utbyggnad av Norra böjen med, främst på grund av den då planerade pendeltågstrafiken mellan Stockholm och Uppsala via Arlanda. Utskottet har dock inget att erinra mot att översiktsplanen innehåller reservat för Norra böjen och fraktspår norrifrån till södra fraktområdet.

Arlanda flygplats med omgivning är en av de viktigaste målpunkterna såväl storregionalt som regionalt. Fortsatta åtgärder krävs för att förbättra den storregionala och lokala tillgängligheten för att ytterligare öka kollektivtrafikandelen för resor till och från Arlanda för att uppfylla miljövillkoren.

Det finns påtagliga kapacitetsbegränsningar på Ostkustbanan och det behövs avgränsade åtgärder på kort sikt och i det långa perspektivet ytterligare spår på sträckan Stockholm-Uppsala. Översiktsplanen anger att reservat för nya spår ska hållas via Märsta. I översiktsplanen anges också att förutsättningarna för en pendeltågsstation på Arlandabanan i anslutning till Arlandastad Östra ska studeras. Frågan om en ny pendeltågsstation på Arlandabanan för Arlandastad har väckts tidigare och regionplane- och trafiknämnden bedömde i sitt yttrande över översiktsplan 2002 att förslaget inte var realistiskt, med hänsyn till den begränsade kapaciteten på Arlandabanan för dess primära funktion. Anspråken på kapacitet har ökat betydligt sedan dess. Utskottet ser behov av en ordentlig systemanalys för Ostkustbannan som underlag för ställningstaganden till hur kapaciteten på Ostkustbanan ska utvecklas för att bäst svara mot framtida trafikeringsbehov.

I översiktsplanen tas frågan om höghastighetsbanor upp. Några konkreta planer på utveckling av höghastighetsbanor finns för närvarande inte, men utskottet har tidigare, bland annat i yttrande över höghastighetsbaneutredningen hävdat att vid en eventuell utbyggnad bör en sådan bana angöra Arlanda och Uppsala.

I ett regionalt perspektiv är det viktigt att genom en utvecklad bebyggelsestruktur och succesiva väginvesteringar skapa förutsättningar för ett framtida attraktivt, snabbt och gent huvudkollektivstråk i tvärled i sträckningen Bålsta-Sigtuna-Märsta-Arlanda som passerar bytespunkterna/stationerna i respektive ort. Resultatet av Åtgärdsval väg 263 är av betydelse i detta sammanhang och kan bidra till förutsättningarna att utveckla kollektivtrafiktillgängligheten till Arlanda och Märsta från norra Mälardalen.

CTD  
NW

En ny pendeltågsdepå planeras i Sigtuna och det är angeläget att översiktsplanen säkerställer utrymme och kapacitet för depåer och för anslutning mellan depåer och huvudspår.

Översiktsplanen anger att förutsättningarna för att arbetspendla till Rosersbergs verksamhetsområde ska fortsatt utvecklas. Utskottet ser att Rosersbergs verksamhetsområde kan komma att utvecklas till ett område med ett betydande antal sysselsatta inom ett stort geografiskt område och delar uppfattningen att det är angeläget att skapa goda förutsättningar för arbetsresor med kollektivtrafik. En åtgärd som på sikt skulle kunna bidra till detta vore att möjliggöra genomgående busstrafik från Norrsundavägen vid södra delen av verksamhetsområdet. En god koppling mellan Rosersberg, Arlandastad/Stockholm Airport City och Arlanda flygplats är väsentlig. I översiktsplanen anges att en fördjupning av översiktsplanen bör övervägas för Rosersberg. Utskottet ser gärna att ett sådant arbete kommer tillstånd och att trafikfrågorna lyfts i detta arbete.

Utveckling av Märsta station till ett modernt och effektivt resecentrum är angelägen, inte minst som en del i utvecklingen av Arlanda-Märsta regionala stadskärna. Generellt är det angeläget att goda förutsättningar för kollektivtrafiken säkerställs i de knutpunkter som pekas ut.

Översiktsplanen redovisar inte markreservation för ytterligare rullbana på Arlanda flygplats. Det är väsentligt att det framgår av översiktsplanen att det med stöd av riksintresset finns ett långsiktigt anspråk på mark som möjliggör en framtida utbyggnad av en ytterligare rullbana på Arlanda flygplats.

## **Grönstruktur**

Utskottet noterar att översiktsplanen redovisar den regionala grönstrukturen enligt RUFSS 2010 och uttalar stöd för riktlinjen att ny bebyggelse, anläggningar och verksamheter så långt möjligt ska undvikas i regionala gröna kilar och värdekärnor och att eventuella etableringsanspråk ska konsekvensbedömas utifrån hela kilens värde och funktion. De svaga gröna samband som RUFSS 2010 pekar ut redovisas i bilaga om allmänna intressen, men kunde med fördel redovisas på markanvändningskartan i relation till föreslagen bebyggelseutveckling och med en konsekvensbedömning.

Översiktsplanen lyfter förtjänstfullt fram sambandet mellan den regionala och den lokala grönstrukturen med fokus på mätbara kvaliteter i den lokala grönstrukturen. TMR har under året avslutat ett utvecklingsarbete avseende en gröntypologi som kan vara ett stöd i värdering av grönytor inom

CP  
NW

YTTRANDE  
2013-09-03

Bilaga 3

tätort (<http://www.tmr.sll.se/Vart-uppdrag/Mark-vatten-och-gronomraden/Gronstruktur/Grontypologi/>).

I översiktsplanen framhålls naturens betydelse för ekosystemtjänster, som vi är beroende av, och att värdering av ekosystemtjänster måste bli nödvändig del i kommunens planering. Utskottet stöder detta förhållningssätt. TMR har under året publicerat en rapport om ekosystemtjänster, Ekosystemtjänster i Stockholmsregionen, rapport 5:2012, som syftar till att vara ett underlag i ett sådant arbete.





## Yttrande över samrådsförslag till översiktsplan 2014 för Sigtuna kommun

### Ärendebeskrivning

Sigtuna kommun har för samråd remitterat förslag till Översiktsplan 2014 för Sigtuna kommun till Stockholms läns landsting med remisstid till den 15 september 2013. TMR har begärt förlängd remisstid för behandling av ärendet vid TRU den 19 september.

Sigtuna kommun är en betydelsefull del av den kraftigt expanderande Stockholmsregionen, med sitt nav i området runt Arlanda flygplats och den planerade "Stockholm Airport City". De två huvudorterna, Märsta och Sigtuna, med sin kulturellt skiftande bakgrund och ojämlika sociala förhållanden, föreslås närma sig, rent geografiskt, vilket är positivt och innebär stora utmaningar. En utmaning är att åtgärda de olika utbildningsnivåer som människor uppnått, och som skiljer sig kraftigt åt mellan huvudorterna.

Utvecklingen i Sigtuna kommun ställer stora krav på noggrann planering, men också ett användande av verktyg som garanterar ett långsiktigt socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart samhälle.

I underlaget till Översiktsplaneförslaget<sup>1</sup> påpekas risken "att tillgången till grönområden minskar", samt att en "fragmentisering av landskap och grönstråk", riskeras då de "riktlinjer i stadsbyggandet "inte används när områden för exploatering valdes".

För att säkra, men också för att utveckla, den biologiska mångfalden inom översiktsplaneområdet, samt för att säkra produktionen av ekosystemtjänster, kan planeringsinstrument som grön design och balanseringsprincipen, systematiskt skrivas in och användas vid exploateringar.

Om dessa verktyg används på ett konsekvent sätt vid förtätning, hårdgörs inga ytor utan att mjukgöra en annan, vilket minskar konsekvenserna av framtida översvämningar, samt minskar behovet av nya förbättrade dagvattensystem.

Stora delar av planområdet är redan idag bullerstört, både av flygtrafik, men också av de många transporter som går till och från flygplatsen. Det rör sig både om persontransporter för de som arbetar inom flygplatsområdet, och personer som ska flyga, men också den stora mängd gods, som förbrukas inom flygplatsen, eller passerar området. Målet ska vara att samtliga dessa transporter sker på det mest energieffektiva sättet, utan att negativ miljö-/klimatpåverkan sker.

<sup>1</sup> MKB Översiktsplan för Sigtuna kommun, Samrådsversion, juni 2013

CR  
NW

Dit har både Sigtuna kommun, Swedavia, Stockholms läns landsting samt övriga aktörer i området, en bra bit kvar.

Det finns klar evidens för bullrets negativa påverkan på människors hälsa, framförallt en långsiktig negativ påverkan på hjärta och blodtryck. Det går till viss del att minska bullrets negativa påverkan med hjälp av byggnadstekniska åtgärder. Viktigast är det i boendemiljön, men också inom de planerade arbetsområdena ska stor vikt läggas vid planering, så att bullret reduceras till hälsosamma nivåer. I de nyplanerade områden som planen påvisar, men också i nuvarande bostadsområden, ska buller i utomhusmiljön beaktas och reduceras till nivåer som ej är skadligt.

En av de mest betydelsefulla och avgörande frågorna för Arlanda flygplats, är frågan om det koldioxidtak som satts upp för flygplatsens verksamhet. Flygplatsens utsläpp måste minskas, dels för att möta dagens krav, men framförallt för att kunna möta framtidens krav. Här krävs det en stor öppenhet för att finna nya tekniska lösningar, och inte genomföra stora investeringar som binder samhället vid dagens teknik.

Miljöpartiet ser introduktionen av ett PRT-system\*, först och främst på flygplatsen, som en viktig faktor för att minska Arlandas CO<sub>2</sub>-utsläpp. Idag har ett sådant system startats på Heathrow (London), vilket kan tjäna som föredöme och erfarenhet, och som på ett effektivt och klimatneutralt sätt kan handha det interna transportbehovet på flygplatsen.

Ett PRT-system kan sedan byggas vidare till Märsta station, där det angör till befintlig kollektivtrafik, vilket, tillsammans med ett effektivare sätt att nyttja Arlandabanans trafikering, skulle minimera persontransporternas negativa klimatpåverkan och leda till att Arlanda flygplats, också i framtiden klarar utsläppskraven.

CP  
NW





## **RUFS 2010 – underlag för att bedöma aktualitet och användbarhet**

### **Tillväxt och regionplaneringsutskottet föreslår Landstingsstyrelsen föreslå Landstingsfullmäktige besluta:**

*att* remittera "RUFS 2010 – underlag för att bedöma aktualitet och användbarhet" under perioden 1 oktober till och med den 20 december 2013 enligt förvaltningens förslag, med nedanstående tillägg.

*att* i remissen tillägga de nya fakta som framkommit enligt RUS, Naturvårdsverket och Stockholm Environment Institute, rörande ökningen av de klimatpåverkande utsläppen i Stockholmsregionen

*att* i remissen lyfta frågan om följderna av byggandet av Förbifart Stockholm, också innebär tillskapandet en ny regional stadskärna vid Ekerö/Tappström.

*att* till remissen tillägga frågan: "Hur ser ni på möjligheten att kombinera Förbifart Stockholm med utmaningen att minska klimatpåverkan, bevarande av kulturvärden och hållbara ekosystem, och samtidigt utveckla en tillgänglighet som möjliggör ekonomisk tillväxt?"

*att* i övrigt tillägga:

Stockholmsregionen växer med ca 35 000 personer varje år. Detta innebär stora utmaningar för länets kommuner och landstinget, att klara av byggande av bostäder, infrastruktur, och övrig service, samtidigt som man ska regionen växer på ett långsiktigt hållbart sätt. En aktualitetsprövning nu, är därför av största vikt i en expansiv Stockholmsregion, och bör regelbundet återkomma under hela planperioden.

Miljöpartiet känner oro för att byggandet av Förbifart Stockholm, ytterligare kommer förvärra Stockholmsregionens klimatsituation, samtidigt som natur- och kulturvärden på Mälaren, kan försvinna på grund av en irrationell och farlig tillväxtiver.

Kommer tillkomsten av Förbifart Stockholm, att innebära tillskapandet av en ny "regional kärna", som vare sig finns med i Tillväxt, Miljö och Regionplanerings (TMRs) rapport "Stockholmsregionens regionala stadskärnor", eller i RUFS, men som ändå har dykt upp på andra håll?

Till exempel WSP's presentation "Synergier mellan offentliga och privata investeringar i Stockholmsregionen" som presenterades på RUFS-konferensen i

CBS  
NW

november 2012, "Läget i Stockholmsregionen". I RUFs finns inte heller beskrivet, hur en ny regional kärna vid Ekerö/Tappström, skulle kollektivtrafikförsörjas.

I WSPs presentation lyfts Ekerö/Tappström fram, som en potential regional stads-kärna. Anledningen är att öka den ekonomiska effektiviteten av investeringen Förbifart Stockholm utgör, samt att effektivare nyttja den tunnelupp-/nedgång, som planeras vid Ekerö/Tappström, i samband med Förbifart Stockholm.

Ekerö/Tappström, och övriga Mälardalen, utgör ett område med mycket variationsrik natur, med goda möjligheter till aktivt friluftsliv och avkoppling, samt det unika Världsarvet kring Drottningholms slott. Området Jungfrusundsåsen bjuder på hällmarkstallskogar med många gamla tallar och pelarsalar med gran, men också på lövskog och majestätiska ekar. Stockholms läns delmål till 2010, om att förlusten av biologisk mångfald skulle vara hejlad uppnåddes inte, och ytterligare analyser på nationell nivå visar att andelen hotade arter inte minskar, utan snarare ökar.

Mälardalarna har fortfarande jämförelsevis stor andel åkermark. Där finns alltså möjlighet till ökad livsmedelsproduktion förutsatt att bostadsbyggandet i Ekerö kommun följer Ekerös översiktsplan: med förtätning i kollektivtrafiknära centrala lägen och i befintliga byar. Stockholm kommer att behöva mer närodlat då transportkostnader i framtiden kommer att utgöra en större del av livsmedelspriserna. I det fall en regional kärna skulle uppstå vid Ekerö/Tappström skulle markpriserna tryckas uppåt och det blev allt svårare att bibehålla såväl åkermark som kulturlandskap.

Generellt innebär det att arbetet med att skydda och sköta områden måste vidareutvecklas och kompletteras med ett kulturlandskapsperspektiv, vilket är särskilt viktigt i skenet av klimatförändringarna och produktionen av ekosystemtjänster.

För den biologiska mångfalden är det viktigt att underlätta spridning av arter mellan olika områden – både på land och i vattenmiljöer – vilket kan vara avgörande för arternas långsiktiga fortlevnad.

Risken är överhängande att den övergripande regionala planeringen åsidosätts när marknadskrafterna tar vid, då Förbifart Stockholm eventuellt står klar. Detta vore en katastrof, både för Stockholmsregionens klimatarbete, och de stora natur- och kulturvärden som finns på Mälardalen.

Det blir också förödande för regionens ekonomiska utveckling, då det leder till kraftigt ökad trängsel, med ännu större förseningar i trafiksystemet, kraftig minskning av den biologiska mångfalden och produktionen av ekosystemtjänster, samt stora ekonomiska följder av ett försämrat klimat.

RUFs hävdar att Stockholmsregionen har visat att det inte behöver finnas några motsättningar mellan högre tillväxt, förädlingsgrad och negativ klimatpåverkan. Enligt siffror från RUS, ett samverksorgan för regionalt arbete i miljömålssystemet, ökade dock koldioxidutsläppen med 9,5 procent i Stockholms

CA  
NW

län<sup>1</sup> mellan 2009 och 2010. Samtidigt visar data från Naturvårdsverket och Stockholm Environment Institute att de utsläpp som Stockholmsregionen importerar utanför länets och landets gränser är mellan 10-16 ton/person och år istället för de 4,3 ton som presenteras av landstingets avdelning för Tillväxt, Miljö och Regionplanering (TMR)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>[http://www.diakonia.se/documents/public/ABOUT\\_DIAKONIA/Utslapp\\_vaxthusgaser\\_per\\_kommun\\_och\\_lan\\_121106.pdf](http://www.diakonia.se/documents/public/ABOUT_DIAKONIA/Utslapp_vaxthusgaser_per_kommun_och_lan_121106.pdf)

<sup>2</sup><http://www.tmr.sll.se/Publikationer/2009/Stockholmsregionens-energiframtid-2010-2050/sid.14>

CS  
NW