Tillväxt- och regionplanenämnden | PROTOKOLL 8/2020 2020-10-15 | TRN 2020–0001

Kl. 15.00 – 16.20 | §§ 148 - 166

Sammanträde med tillväxt- och regionplanenämnden

Datum för justering: 2020-10-22
Datum för justering: §§ 157, 160, 161 2020-10-15

Gustav Hemming

Robert Johansson

Plats Deltagande på distans

Närvarande ledamöter
Gustav Hemming (C), ordförande
Leif Gripestam (M), 1:e viceordförande
Robert Johansson (S), 2:e viceordförande
Christina Eklund (M),
Staffan Olsson (M)
Olov Holst (M), förutom § 150
Erika Wing (M)
Michaela Haga (C)
Helena Mischel (L)
Carl Johan Schiller (KD), from § 152
Malin Fijen Pacsay (MP)
Lars Bryntesson (S)
Johan Heinonen (S)
Lina El Yafi (V)
Christina Wallmark (SD)

Närvarande ersättare
Hans Barje (M). tjänstgörande för § 150
Arvid Öhlin (M)
Dan Engstrand (M)
Märta Martin-Åkesson (C)
Nicholas Nikander (L)
Reidar Österman (L)
Annette Hultåker (KD), tjänstgörande tom § 151
Mikael Ottosson (KD)
Mats Larsson (S)
Magnus Nilsson (S), tjänstgörande
Meeri Wasberg (S), tjänstgörande
Ulrika Palm (S)
Hanna Svensson (S)
Staffan Norberg (V), tjänstgörande
Stellan Hamrin (V)
Christian Lindefjärd (SD)

Ej närvarande ledamöter
Katarina Zetterström (S)
Lisa Rasmussen (V)

Ej närvarande ersättare
Mikael Igelström (M)
Fredrik Wallén (KD)

Politiska tjänstemän
Martin Holmén, Daniel Källqvist, Aida Hafezi Yashi, Petra Klippfalk, Joachim Höggren, Lydia Wefer, Andrea Söderblom Tay, Andreas Birgersson

Tjänstemän
Hanna Wiik, Inger Starheim-Lagerquist, Jessica Andersson, Maria Bruhn-Jonsson, Martin Påhlman, Anders Wilandson, Annika Olsson, Wille Kuha, Matilda Rehn, Cecilia Lindahl, Oskar Adenfelt, Evert Kroes.

Sekreterare

Evert Kroes

Meddelande

Protokoll för sammanträde 2020-10-15 med
tillväxt- och regionplanenämnden har justerats

Bevis/Anslag	Justeringen har tillkännagivits genom anslag på Region Stockholms anslagstavla
Datum för justering	2020-10-22
Datum för justering §§ 157, 160, 161	2020-10-15
Datum för anslags uppsättande	2020-10-23
Datum för anslags uppsättande §§ 157, 160, 161	2020-10-16
Datum för anslags nedtagande	2020-11-14
Förvaringsplats för protokollet	Lindhagensgatan 98, Stockholm
Underskrift	.....
Bevis om anslag	
Underskrift	.....

Innehåll

§ 148 Justerare och justeringsdag....4

§ 149 Förteckning över inkomna ärenden....5

§ 150 Förteckning över delegationsbeslut om bidrag ur anslag 1:1 regionala tillväxtåtgärder....6

§ 151 Delegationsyttrande Stockholms stads riktlinjer för bostadsförsörjning....8

§ 152 Delegationsyttrande Effektiv administration i Region Stockholm....9

§ 153 Delegationsyttrande Nya riktlinjer för regionalstöd....10

§ 154 Delegationsyttrande Förnyelse transmissionsnätstation Hall, Södertälje kommun....11

§ 155 Delegationsyttrande Omställningsstöd till företag som fått minskad omsättning på grund av coronaviruset....12

§ 156 Revidering nämndens delegationsordning....14

§ 157 Ägaranvisning och målstruktur för Almi Företagspartner Stockholm Sörmland AB....15

§ 158 Samråd Fördjupad översiktsplan Kungsängen 2040....16

§ 159 Samråd Fördjupad översiktsplan Bro 2040....17

§ 160 Yttrande över remiss Handlingsplan för biologisk mångfald i Stockholms stad....18

§ 161 Nätkoncession för markförlagd ledning mellan station Beckomberga och planerat kraftvärmeverk i Lövsta, Stockholms stad....19

§ 162 Skrivelsen från Johan Heinonen (S) m.fl. om Brommas flygplats....20

§ 163 Direktörens rapport....21

§ 164 Genomförande storregional planering i östra Mellansverige (ÖMS)..23

§ 165 Lägesrapport om arbetet med regional näringslivs- och tillväxtstrategi....24

§ 166 Bazaren digitalt....25

§ 148
Justerare och justeringsdag

Mötesordförande och Robert Johansson utses att justera dagens protokoll.
Justering sker den 22 oktober 2020.

§ 149
Förteckning över inkomna ärenden
TRN 2020–0001

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

Förteckning över inkomna ärenden, TRN 2020–0001, läggs till handlingarna.

§ 150
Förteckning över delegationsbeslut om bidrag ur anslag 1:1 regionala tillväxtåtgärder
TRN 2020–0023

Förslag och yrkande

Ordförandes förslag till beslut att lägga förteckningen över fattade delegationsbeslut om bidrag ur anslag 1:1 regionala tillväxtåtgärder, TRN 2020–0023, till handlingarna.

V-ledamöternas förslag till beslut:

1. att beslutet om beviljande av bidrag till Swedavia återkallas med hänvisning till felaktigheter i beslutsunderlaget.
2. att av den förväntade klimat- och miljöpåverkan av beviljade projekt i fortsättningen redovisas för nämnden

Magnus Nilsson (S), frågar om huruvida delegationsbeslutet om projektbidrag till Swedavia strider mot EU:s regler om statsstöd. Förvaltningschefen svarar att delegationsbeslutet inte strider mot statsstödsregler.

Ajournering

Malin Fijen Pacsay (MP) begär ajournering.
Ordföranden ajournerar sammanträdet kl. 15.15.
Ordföranden återupptar sammanträdet kl. 15.20.

Ordförande konstaterar att förvaltningens delegationsbeslut om bidrag ur anslag 1:1 regionala tillväxtåtgärder har fattats i överensstämmelse med nämndens delegationsordning (TRN 2019–0002).

Proposition

Ordförande uttalar att ett ställningstagande till V-ledamöters förslag till beslut förutsätter att nämnden beslutar att lyfta förslaget som ett särskilt ärende eftersom det i så fall behöver beredas för beslut på ett kommande sammanträde.

Lina El Yafi (V) yrkar att nämnden beslutar att deras förslag hanteras som ett särskilt ärende. Robert Johansson (S) yrkar bifall till Lina El Yafis (V) förslag. Ordförande yrkar avslag på Lina El Yafis (V) förslag.

Lina El Yafi (V) begär votering och votering genomförs.

Votering

Den som röstar för att bifalla ordförandes yrkande att inte hantera V-ledamöters förslag till beslut som ett särskilt ärende på nämndens sammanträde rostar ja. Den som röstar för att bifalla V-ledamöters yrkande röstar nej. Tillväxt- och regionplanenämnden har med 11 ja-röster mot 7 nej-röster beslutat enligt ordförandes yrkande.

Röstar Ja: Gustav Hemming, Leif Gripestam, Christina Eklund, Staffan Olsson, Erika Wing, Michaela Haga, Helena Mischel, Malin Fijen Pacsay, Christina Wallmark, Hans Barje, Annette Hultåker

Röstar Nej: Robert Johansson, Lars Bryntesson, Johan Heinonen, Lina El Yafi, Magnus Nilsson, Meeri Wasberg, Staffan Norberg.

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

1. V-ledamöters förslag till beslut, gällande delegationsbeslutet om bidrag till Swedavia, TRN 2020–0023, hanteras inte som ett särskilt ärende på nämndens sammanträde.

2. Förteckningen över fattade delegationsbeslut om bidrag ur anslag 1:1 regionala tillväxtåtgärder, TRN 2020–0023, läggs till handlingarna.

Reservation

V-ledamöter reserverar sig till förmån av sitt yrkande.

Särskilt uttalande

V-ledamöter lämnar ett särskilt uttalande.

Protokollsanteckning

Socialdemokraterna står bakom förvaltningschefens beslut att bevilja Swedavia bidrag ur anslag 1:1 regionala tillväxtåtgärder, förutsatt att det inte strider mot EU:s regler om statsstöd. Men vi står inte bakom beslutet att avvisa V:s yrkande, utan beredning eller behandling av nämnden. Det måste också i framtiden vara en rätt för varje parti att få de skrivelser de lägger fram beredda och behandlade på ett korrekt sätt.

Beslutsexpediering:
Akt

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-10-15

Vänsterpartiet

TRN 2020-0023
Ärende 3

Förteckning över delegationsbeslut om bidrag ur anslag 1:1 regionala tillväxtåtgärder

Vänsterpartiet anser att det är oacceptabelt att ge bidrag till Swedavia för att marknadsföra Arlanda med målsättningen att öka flygtrafiken där.

Flygandet hade börjat minska redan innan coronakrisen. 2019 var antalet resenärer till och från Arlanda enligt Swedavia 4 % färre än året innan. Förhoppningsvis var detta bara början på en trend där en ökad medvetenhet om flygets klimatpåverkan får allt fler att välja andra transportslag eller minska sitt resande, exempelvis genom att semestra i närområdet eller delta i möten på distans.

I det läge vi nu befinner oss i, med en skenande klimatkris som det största hotet mot vår framtida välfärd, är det avgörande att alla offentliga satsningar bidrar till omställningen till ett samhälle utan negativ klimatpåverkan. Att fortsätta med ”business as usual” är inget alternativ för oss som tar klimatforskningens varningar på allvar. Vänsterpartiet vill därför satsa på grön omställning som en väg ut ur krisen. De personer som arbetar inom flygbranschen ska erbjudas stöd för att kunna övergå till arbete i andra sektorer.

I underlaget till beslutet anges att ”Projektet bidrar även till miljömässig hållbarhet genom Swedavias klimatarbete inom den färdplan för fossilfritt flyg som flygbranschen tillsammans med regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige tagit fram”, detta trots att syftet med det projekt som bidraget gått till är att ”stärka Sveriges internationella flygförbindelser” och inte att ställa om flyget. Enligt underlaget ska bidraget användas till ”extern konsulthjälp samt marknadsaktiviteter med utvalda, speciellt prioriterade flygbolag med syfte att skapa förutsättningar för ett återupptagande av flygtrafik”. Det är alltså tydligt att projektet inte kan förväntas bidra till minskad klimatpåverkan, då återupptagande av fossilt flyg med säkerhet tvärtom ger en kraftigt ökad klimatpåverkan. Beslutsunderlaget innehåller alltså felaktiga uppgifter.

Enligt data från Naturvårdsverket står flyget för omkring en tiondel av Sveriges klimatpåverkan ur ett konsumtionsperspektiv, inklusive höghöjdseffekten. Förespråkarna för ett fortsatt och ökat flygande framhåller ofta biobränslen och elflyg som lösningar på flygets klimatpåverkan, men dessa åtgärder är inte tillräckliga utan att själva flygandet också minskar. Biobränslen är inte utan klimatpåverkan och

behövs dessutom i många samhällssektorer, där flera är mer samhällsviktiga än flyget. Elflyg på längre sträckor ligger långt fram i tiden. Därför måste flygandet minska, speciellt i ett land som Sverige som står för en oproportionerligt stor del av flygandet internationellt sett.

Runt om i världen lyfts krav på att använda det fönster som uppstått i och med coronakrisen för att snabbt ställa om samhället. Swedavia vill istället, med regionens stöd, så snabbt som möjligt att allt ska återgå till det ”normala”. Men det Swedavia betraktar som normalt var i själva verket en långt värre kris än coronapandemin, där massflygande genom dess omfattande klimatpåverkan bidrog till att underminera förutsättningarna för vår framtida välfärd. Vi kan inte acceptera att gå tillbaka dit.

Förslag till beslut

att beslutet om beviljande av bidrag till Swedavia återkallas med hänvisning till felaktigheter i beslutsunderlaget.

att bedömningar av den förväntade klimat- och miljöpåverkan av beviljade projekt i fortsättningen redovisas för nämnden.

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-15

Vänsterpartiet

TRN 2020-0023
Ärende 3

Förteckning över delegationsbeslut om bidrag ur anslag 1-1 regionala tillväxtåtgärder

Vi i Vänsterpartiet reserverar oss mot beslutet att inte behandla ärendet gällande bidrag till Swedavia på dagens nämndmöte. Med anledning av det som anförs i vårt förslag till beslut anser vi att ärendet borde ha tagits upp för prövning.

§ 151
Delegationsyttrande Stockholms stads riktlinjer för bostadsförsörjning

TRN 2020–0175

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

Delegationsyttrande över Stockholms stads riktlinjer för bostadsförsörjning 2021–2024, TRN 2020–0175, läggs till handlingarna.

Särskilt uttalande

V-ledamöter lämnar ett särskilt uttalande.

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-15

Vänsterpartiet

TRN 2020-0175
Ärende 4

Delegationsyttrande Stockholms stads riktlinjer för bostadsförsörjning 2021–2024

De föreslagna riktlinjerna har stora förtjänster, och det handlar främst om kartläggningsdelen med genomarbetade prognoser för demografisk utveckling, bostadsbehov och utbud, men åtgärdsdelen brister stort då förslagen mest handlar om utredningar och allmänna förhoppningar.

Vi hade velat se skarpare förslag då staden är mitt uppe i en akut bostadsbrist och vi ser en skenande bostadsojämlikhet. Visserligen har flera av åtgärdsförslagen bra intentioner men det räcker inte långt om de inte omsätts i handling. Det är närmast önsketänkande att nyanlända som efter fem års boendetid i genomgångsbostäder ska kunna hitta en egen bostad bara med hjälp av intensifierad boendevägledning när kötiden där den är som kortast ändå uppgår till drygt nio år. Likaså att det räcker med kunskapsutbytet, även om det också är viktigt, för att bygga ikapp bristen på bostäder med särskild service för personer med funktionsnedsättning.

Riktlinjerna visar väldigt tydligt det mycket stora glappet mellan de bostäder som produceras och de bostäder som bostadssökande har råd att efterfråga, vilket också är en grundläggande kritik som Vänsterpartiet under en längre tid har lyft på kommunal nivå, såväl som regionalt och nationellt. I likhet med bostadsförmedlingen ser vi därför ett behov av att kartläggningen kompletteras med data och analyser av rörligheten i beståndet och bostadssökandes förmåga att efterfråga och kvalificera sig för de bostäder som erbjuds. En sådan analys skulle göra kartläggningen mer användbar, utöver det som strategin redan konstaterar, nämligen att en majoritet av regionens hushåll med dagens villkor inte möjlighet att efterfråga en nyproducerad bostad.

För att i grund och botten komma tillrätta med bostadsojämlikheten krävs givetvis ett återinförande av en statlig bostadspolitik som kraftfullt främjar byggandet av hyresrätter till hyror som de bostadssökande har råd med, men det betyder inte att staden idag står vare sig rådlös eller kraftlös. Tyvärr ser vi inte att åtgärdsförslagen på något avgörande sätt flyttar fram positionerna vare sig för att motverka bostadsbristen i allmänhet eller för de prioriterade grupperna. Detta är djupt beklagligt då staden ju har ett stort inflytande över bostadsbolag, bostadsförmedlingen, vårt bolag för omsorgsbostäder och vår bostadssociala stiftelse. Istället för att använda dessa verktyg fullt ut förlita sig till marknaden är obegripligt.

Tilltron till privata aktörer genomsyrar många av åtgärdsförslagen medan den betydligt mer tillgängliga möjligheten att använda stadens egna bostadsbolag nästan räknas bort, fast de är de enda aktörer som även har ett allmännyttigt syfte. Detta präglar tyvärr också utbyggnaden av bostäder för äldre, där privata aktörer har fått ökat utrymme att expandera jämfört med stadens eget omsorgsbolag. Visst ska privata aktörer ta större ansvar för bostadsförsörjningen, men då måste staden vid markanvisningar exempelvis våga premiera aktörer som lämnar alla lägenheter till bostadsförmedlingen, sänker inkomstkraven eller vill bygga hyresrätter med överkomliga hyror i villaområden.

Istället för att låta allmännyttan bygga så mycket den kan i lågkonjunkturen fortsätter stadens majoritet tyvärr att neka våra egna bostadsbolag sökta markanvisningar. Man vill därmed inte heller göra något åt obalansen mellan bostadsrätter och hyresrätter som riskerar att öka med majoritetens politik. Raset i uppfyllandet av bostadsmålen fortsätter därmed med den förda politiken, som ytterst och hårdast drabbar de grupper som staden har ett särskilt bostadsförsörjningsansvar för. Prognosen för permanenta genomgångsbostäder för prioriterade grupper hamnar på noll, prognosen för markanvisade för bostäder i syfte att nå minskade boendekostnader på en tredjedel av målet och ännu är inga seniorbostäder med hyresrätt markanvisade i år även om prognosen är att målet ska uppnås.

Högaktuellt genom Swedavias besked om Bromma Flygplats är den möjlighet som nu öppnar sig för att snarast inleda en planering för att bygga Bromma Parkstad med minst 30 000 nya bostäder i ett attraktivt läge.

Bostadsförsörjningen handlar dock inte bara om nyproduktionen utan också i hög grad om det befintliga beståndet och hur det kan användas för att komma flera till del. Vi saknar exempelvis förslag om att genom påbyggnader och installation av hiss kunna utöka antalet bostäder på befintlig mark eller att genom en äldrelots bidra till att större lägenheter blir tillgängliga genom att äldre får stöd till att flytta till en mindre och anpassad lägenhet.

Symptomatiskt för den blågröna majoritetens motsägelsefulla politik är också ombildningarna, där över 2000 hyresrätter med överkomliga hyror riskerar att dras undan från hyresmarknaden. Som konstateras i förslaget till riktlinjer finns de billigaste bostäderna i det äldre beståndet. Ombildningarna kan också medföra att upp till 311 fyror eller större lägenheter omvandlas till bostadsrätter samtidigt som de föreslagna riktlinjerna beskriver att stora bostäder i det befintliga beståndet i större utsträckning behöver komma ofrivilligt trångbodda till del.

§ 152
Delegationsyttrande Effektiv administration i Region Stockholm

TRN 2020–0190

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

Delegationsyttrande över remiss om Effektiv administration i Region Stockholm. TRN 2020–0190, läggs till handlingarna.

Särskilt uttalande

V-ledamöter lämnar ett särskilt uttalande.

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-15

Vänsterpartiet

TRN 2020-0190
Ärende 5

Delegationsyttrande Effektiv administration i Region Stockholm

Vi stöder flera av de idéer som förs fram i remissen för att skapa en effektiv administration. Det är till exempel bra med effektiva IT-stöd som kan frigöra arbetstid och minska kostnader för lokaler och utbildning. Corona-tiden har visat oss att många möten, men inte alla, lika väl kan genomföras digitalt. Det gäller också vissa, men inte alla, typer av utbildning. Det är säkert också möjligt att förenkla ersättningsmodeller och standardisera, förenkla och digitalisera processer för planering och uppföljning. Vi stöder sådana reformer.

Vänsterpartiet menar dock att den viktigaste reformen för att skapa en effektiv administration och skära ned på byråkratin vore att påbörja arbetet med att avveckla beställar-utförarmodellen som är rådande för region Stockholms styrning.

Vi menar också att nuvarande politiska organisation med en uppsjö av olika beredningar och råd, med oklart uppdrag och roll, måste ses över då den också genererar onödig byråkrati.

§ 153
Delegationsyttrande Nya riktlinjer för regionalstöd
TRN 2020–0187

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

Delegationsyttrande över Nya riktlinjer för regionalstöd, TRN 2020–0178, läggs till handlingarna.

§ 154
Delegationsyttrande Förnyelse transmissionsnätstation Hall, Södertälje kommun
TRN 2020 – 0191

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

Delegationsyttrande över Förnyelse transmissionsnätstation Hall, Södertälje kommun, TRN 2020–0191, läggs till handlingarna.

§ 155
Delegationsyttrande Omställningsstöd till företag som fått minskad omsättning på grund av coronaviruset

TRN 2020–0205

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

Delegationsyttrande över Omställningsstöd till företag som fått minskad omsättning på grund av coronaviruset, TRN 2020–0205, läggs till handlingarna.

Särskilt uttalande

V-ledamöter lämnar ett särskilt uttalande.

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-15

Vänsterpartiet

TRN 2020-0205
Ärende 8

Delegationsyttrande Omställningsstöd till företag som fått minskad omsättning på grund av coronaviruset

Eftersom detta beslut har fattats genom delegation har vi som opposition inte haft möjlighet att yttra oss innan beslutet fattades. Vi anser att detta är olyckligt, även om vi förstår att det krävs en snabb handläggning i och med den korta svarstiden.

På Vänsterpartiets initiativ har regeringen beslutat att omställningsstödet inte ska gå till företag som gör aktieutdelningar. Det är bra, men inte tillräckligt för att se till att skattebetalarnas pengar inte slösas bort. Vänsterpartiet har krävt att omställningsstödet enbart ska gå till välskötta små- och medelstora företag. När det gäller stora bolag med kapitalstarka ägare bör ägarna istället gå in med pengar. Vi vill se ett fokuserat stöd med tydliga krav. Stödet ska gå till företag som har tappat minst 50 procent av sin omsättning i samband med krisen och betalas tillbaka längre fram. Summan som kan betalas ut till ett enskilt företag bör anpassas till en nivå som passar små och medelstora företag. Vi vill också att fackförbunden ska få komma in med utlåtanden om exempelvis arbetsvillkor och följsamhet till gällande lagstiftning för att se till att stödet bara går till företag som sköter sig.

§ 156
Revidering nämndens delegationsordning
TRN 2019–0002

Ärendebeskrivning

I överenstämmelse med kommunallagen har tillväxt- och regionplanenämnden den 21 februari 2019 tagit beslut om nämndens delegationsordning, TRN 2019–0002. Förvaltningen föreslår ändringar i delegationsordningen inom nämndens ansvar för beviljande av olika former av stöd som följd av nämndens ansvar för regional utveckling.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2020-10-01
Förslag till reviderad delegationsordning för tillväxt- och regionplanenämnden

Förslag och yrkanden

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag.

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

Delegationsordning för tillväxt- och regionplanenämnden,
TRN 2019–0002, antas och ska gälla till och med 31 december 2022

§ 157
Ägaranvisning och målstruktur för Almi Företagspartner Stockholm Sörmland AB

TRN 2020–0073

Ärendebeskrivning

I ärendet behandlas förslag till ägaranvisning och målstruktur för Almi Företagspartner Stockholm Sörmland AB gällande från den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2021. Ägaranvisningar avser verksamhetens inriktning i linje med gällande bolagsordning och samverkansavtal. Almi Företagspartner Stockholm Sörmlands AB ägs av Almi Företagspartner AB (51 %), Region Stockholm (40,5 %) och Region Sörmland (8,5 %).

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2020-10-01 Förslag till ägaranvisning till styrelsen för Almi Företagspartner Stockholm Sörmland AB Förslag till målstruktur för Almi Företagspartner Stockholm Sörmland AB

Förslag och yrkanden

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag.
V-ledamöters förslag till beslut att återremittera ärendet.

Proposition

Ordförande frågar om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras. Ordförande finner att ärendet ska avgöras idag.

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

1. Förslaget till ägaranvisning och målstruktur för Almi Företagspartner Stockholm Sörmland AB, TRN 2020–0073, godkänns.
2. Regionstyrelsen föreslås godkänna förslaget till ägaranvisning och målstruktur för Almi Företagspartner Stockholm Sörmland AB, TRN 2020–0073, och uppdra till Region Stockholms ombud på bolagsstämma för Almi Företagspartner Stockholm Sörmland AB att rösta för att ägaranvisning och målstruktur för bolaget fastställs.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Reservation

V-ledamöter reserverar sig till förmån av sitt yrkande.

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-10-15

Vänsterpartiet

TRN 2020-0073
Ärende 10

Ägaranvisning och målstruktur för Almi Företagspartner Stockholm Sörmland AB

Vi i Vänsterpartiet är bekymrade över den överordnade ställning som ekonomisk tillväxt har i styrdokumenten. Det är välkänt att det finns en konflikt mellan ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet, men denna behandlas inte i dokumenten. Givetvis bör ekologisk hållbarhet prioriteras över ekonomisk tillväxt, då den ekologiska hållbarheten utgör själva fundamentet för samhället och välfärden.

Ett offentligt ägt bolag som Almi ska inte kunna ge lån och stöd till verksamheter som bidrar till ökad klimat- och miljöpåverkan. Tvärtom borde en del av uppdraget vara att verka för att minska näringslivets negativa effekter på klimat och miljö. Detta bör också avspeglas i ägaranvisningen och målstrukturen.

Förslag till beslut

att återremittera ärendet så att ägaranvisningen och målstrukturen kan omförhandlas i enlighet med vad som anförs ovan.

§ 158
Samråd Fördjupad översiktsplan Kungsängen 2040
TRN 2020 – 0145

Ärendebeskrivning

Tillväxt- och regionplanenämnden har beretts möjlighet att yttra sig över samrådsförslaget över FÖP Kungsängen 2040, Upplands-Bro kommun. Yttrandet har beretts i samråd med trafikförvaltningen och regionledningskontoret och utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms roll som regionplaneorgan, regionalt utvecklingsansvarig samt kollektivtrafikmyndighet. Samråd har även skett med Länsstyrelsen Stockholm och Trafikverket.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2020-10-01
Förslag till yttrande, 2020-10-01
Samråd FÖP Kungsängen 2040 finns att läsa på https://upplands-bro.se/bo-bygga--miljo/samhallsplanering-och-byggprojekt/overgripande-samhallsplanering/pa-samrad-oversiktsplaner-for-kungsangen-och-bro.html.

Förslag och yrkanden

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag.

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

Yttrandet över samrådsförslag fördjupad översiktsplan Kungsängen 2040, TRN 2020–0145, godkänns och överlämnas till Upplands-Bro kommun.

Beslutsexpediering
Upplands-Bro kommun
Akt

Tillväxt- och regionplanenämnden

YTTRANDE
2020-10-15

TRN 2020–0145

kommunstyrelsen@upplands-bro.se

Upplands-Bro kommun
Kommunstyrelsen Samhällsbyggnadskontoret
196 81 Kungsängen

Samråd Fördjupad översiktsplan Kungsängen 2040

Inledning

Region Stockholm yttrar sig, genom tillväxt- och regionplanenämnden, över förslaget till fördjupad översiktsplan för Kungsängen 2040 i egenskap av ansvarig för regional fysisk planering och regionalt utvecklingsansvarig för Stockholms län, samt kollektivtrafikansvarig och ansvarig för upprättande av länsplan för transportinfrastruktur. Avstämning har skett med Länsstyrelsen Stockholm och Trafikverket.

Synpunkter

Övergripande

Region Stockholm välkomnar arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Kungsängen och är positiva till den höga ambitionen att bidra till regionens utveckling. Det är naturligt att fundera på tillgången till mark och hur denna ska användas. På vissa platser finns dock särskilda planeringsutmaningar, som det lyckligtvis finns god tid för översiktsplanerna att berbeta. Detta gäller bland annat ett utvecklat fokus på hållbar mobilitet. Region Stockholm har en del synpunkter på planförslagets innehåll.

Enligt 3 kap 5 § 5 punkten PBL ska det av en översiktsplan framgå om översiktsplanen avviker från en regionplan för länet, på vilket sätt den gör det och skälen för avvikelsen. Region Stockholm anser att förslaget till fördjupad översiktsplan bör förtydligas gällande avvikelser från RUFS 2050.

Dokumentet är mycket övergripande vilket gör det svårt att bedöma regionala konsekvenser. Förslaget delar fem av sex utmaningar identifierade i RUFS 2050, men det framgår ej vilken utmaning som inte delas och varför. Det tillhörande dokumentet Planeringsförutsättningar är ett bra komplement, men tydligheten och förståelsen för gjorda avvägningar skulle öka om dokumentet kompletterades med skrivningar gällande just avvägningar och prioriteringar.

Region Stockholm har tidigare yttrat sig över detaljplanerna för Rankhus (TN 2018-0226) och Norra Stäksön (TN 2015-1059) och hänvisar till dessa yttranden angående dessa planer. En översikt över vilka planprocesser och projekt som pågår parallellt med arbetet med den fördjupade översiktsplanen skulle skapa en mer sammanhållen planering och tydliggöra eventuella konflikter.

Bebyggelseutveckling
I dokumenten beskrivs inte förväntad befolkningsutveckling eller planerad utbyggnadstakt inklusive planberedskap för nya bostäder samt koppling till kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning. Det är därmed svårt att göra en bedömning i förhållande till utvecklingen enligt RUFS 2050 och specifikt till bostadstabellen. Region Stockholm vill lyfta den studie som publicerades under våren 2020 om efterfrågan på nyproducerade bostäder i länet samt dess kommuner, som med fördel skulle kunna användas som ett underlag.

Planeringsinriktningarna för bebyggelseutvecklingen anger förtätning som viktigt för att stärka Kungsängen. Trots detta föreslås två större utbyggnadsområden i utkanten av tätortsavgränsningen som skulle innebära en väsentlig utvidgning av nuvarande tätort och som därmed inte kan ses som en förtätning av befintligt bebyggelseområde. Norra Stäksön är utpekat som ett utvecklingsområde, vilket avviker från den prioriterade bebyggelsestrukturen i RUFS 2050. En tydlig motivering till behovet av en utbyggnad av Norra Stäksön saknas, vilket skulle vara betydelsefullt för att öka förståelsen över förslaget. Även Rankhus avviker från inriktningen i RUFS 2050 då det inte är regionalt prioriterat för ny bebyggelse i enlighet med delmål 4 under mål 1, som Region Stockholm framfört i yttrandet över detaljplanen för Rankhus (TN 2018-0226).

Vid en eventuell utbyggnad av såväl Rankhus som Norra Stäksön behöver kommunen säkerställa att det finns goda möjligheter att kollektivtrafikförsörja dessa områden. Det behöver vara fokus på god stadsbyggnad och goda möjligheter för invånarna att välja gång, cykel och kollektivtrafik före bil för att öka möjligheterna att nå regionens uppsatta mål och regionala prioriteringar gällande exempelvis klimatpåverkan och transportarbete.

Kartan över bebyggelseprioriteringen tillför förslaget mycket, och skulle kunna kompletteras med ungefärliga byggnadsvolymer och tidsangivelser. På så sätt kan en utvecklingstakt skönjas, som även kopplar till andra nödvändiga investeringar så som såväl transport- som teknisk

infrastruktur, förskolor och skolor med tillhörande gårdar av tillräcklig storlek, kommunal service etc.

Cykel
Planområdet genomkorsas av det regionala cykelstråket Kungsängstråket/ Brostråket som är utpekat i Regional cykelplan för Stockholms län. Kungsängen-Tibble är även utpekat som en viktig regional målpunkt i den regionala cykelplanen. Detta skulle med fördel kunna nämnas i förslaget och läggas till i kartorna rörande cykel för att uppmärksamma stråkens sträckning. Region Stockholm vill betona vikten av att utpekade regionala cykelstråk planeras för ökad cykling och god framkomlighet samt att de planeras utifrån de utformningsriktlinjer som finns i den regionala cykelplanen.

Region Stockholm välkomnar planens ambitioner att öka tillgängligheten för cyklister och utveckla ett väl definierat cykelvägnät för effektiva cykelresor. Region Stockholm ser även positivt på att ett vidsträckt lokalt cykelnät som understödjer det regionala cykelnätet föreslås. Kommunen skulle med fördel kunna tydliggöra hur det lokala cykelvägnätet ansluter till de regionala cykelstråken.

Det är positivt att cykelparkeringar planeras vid stationsområdet för att smidiga byten mellan cykel och andra trafikslag ska kunna göras. Dessa planeras med fördel i direkt anslutning till stationen och är gärna väderskyddade. Vidare vill Region Stockholm uppmärksamma behovet av cykelparkeringar även på andra platser än stationsområdet och runt Kungsängens torg, exempelvis vid handelsplatserna i den norra delen av planområdet samt arbetsplatser och vid andra viktiga funktioner såsom förskolor, skolor, idrottsanläggningar eller andra fritidsaktiviteter.

Kollektivtrafik
Region Stockholm ser positivt på ambitionen att lyfta fram kollektivtrafikens roll för bebyggelseutvecklingen i Kungsängen och att kommunen tagit fasta på regionens mål om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka och att skapa ett mer transporteffektivt samhälle.

Region Stockholm är positiva till att trafikförvaltningen blivit inbjudna till att delta i den förstudie kring stationsområdet som löper parallellt med den fördjupade översiktsplanen och kommer att undersöka ställningstaganden på ett strukturerat sätt.

Region Stockholm har vidare en positiv bild av kommunens arbete med hållbarhet och samverkan med trafikförvaltningen kring kollektivtrafikfrågor. Det går dock inte att utläsa ur planförslaget hur hållbarhetsmålen ska nås. Planförslaget är för övergripande för att det ska kunna bedömas av Region Stockholm om planen medför ett ökat kollektivt resande och på vilket sätt planförslaget leder fram till en effektiv och attraktiv kollektivtrafik för kommunens invånare.

Planen skulle vinna på att visa på en trafik- och mobilitetsplan för hur kommunen ska hantera resor kopplat till den nya exploatering som planeras i kommunen. Den ökade reseefterfrågan kan med fördel beskrivas och analyseras i dokumenten. För att följa RUFS 2050 och de regionala prioriteringarna om klimatsmart och transporteffektivt samhälle, bör planen visa på hur det hållbara resandet kan öka för invånare, besökare och näringslivet i kommunen.

Planen skulle även vinna på en analys av påverkan på den regionala vägen E18, Mälarbanan och kollektivtrafiksystemet som redan idag har kapacitetsproblem under rusningstid. I dokumentet beskrivs endast kapacitetsproblem på det lokala vägnätet kopplat till den nya exploatering som planeras. Det framgår inte hur kopplingen över E18 till Rankhus, Brunna och Norra Stäksön ska fungera. De behöver utredas djupare då alla dessa ligger utanför primära bebyggelseområden. Det finns en risk att dessa områden inte bidrar till Regionens uppsatta mål för kollektivtrafiken. I detaljplanerna för dessa områden finns inte fastställt att kollektivtrafiken ska prioriteras genom exempelvis bussgator eller andra åtgärder som möjliggör god framkomlighet.

Region Stockholm ser positivt på att förslaget lyfter fram busstrafikens behov och att möjliga ytor som behövs för utbyggnad pekas ut i förslaget. När det gäller bytespunkten/bussterminalen vid stationen är det viktigt att reservera mark så att det finns plats för att utöka kapaciteten i takt med den utbyggnad som kommunen står inför.

När det gäller förändringar av befintliga vägar, särskilt de delar av Enköpingsvägen som föreslås utvecklas till mer av en småstadsgata, efterfrågar Region Stockholm mer information om vad detta innebär mer konkret, för att bedöma hur detta påverkar busstrafiken. En ny väglänk mellan Konstvägen och Granhammarsvägen öster om bostadsområdet skulle möjliggöra att förlänga linje 559 för att fylla behovet att förkorta restider till Livgardet.

Fjärrtågstrafiken kommer att öka på Mälarbanan, och fyrspåret som slutar i Kallhäll behöva förlängas västerut. Planförslaget behöver säkerställa att markreservat finns för en långsiktig utveckling av järnvägen. Förslaget lyfter fram den bristande kapacitet som finns i järnvägssystemet och behov av 15-minuterstrafik. Förslaget är ett vändspår som kan åstadkomma detta. Region Stockholms hållning är att denna fråga behöver hållas levande.

På kort sikt kan en ytterligare plattform vid det plattformslösa spåret i Kungsängen som används av västergående regionaltåg vara en lösning för att öka kapaciteten för pendeltågstrafiken. Andra lösningar kan vara fler vändspår i Bro och/eller Bålsta. Plats behöver säkerställas kring stationsmiljöerna för utbyggd infrastruktur. Innan något alternativ utesluts behöver systemval som beaktar de här behoven ha gjorts.

Fortsatt arbete gällande kollektivtrafik
Eftersom bytes- och terminalområden är komplexa kundmiljöer behöver behov och alla de funktioner som ska rymmas inom stationsområdet klargöras framöver. Region Stockholm förutsätter att utredningar tas fram i samråd med Trafikförvaltningen kring det som berör all kollektivtrafik.

Region Stockholm välkomnar en fortsatt samverkan i utvecklingen av stationsmiljöerna tillsammans med Upplands-Bro kommun och Trafikverket. Det är viktigt att klargöra vilka ekonomiska förutsättningar som finns på kort och lång sikt. Många av frågorna behöver hanteras inom de processer som finns upparbetade hos samverkande organisationer. Att se över vilka utredningar som behöver göras i relation till stationsmiljön skulle kunna ske inom ramen för förstudiearbetet av stationsområdet.

Region Stockholm ser ett behov av, och ansvarar för genomförande av, en linjenätsöversikt för att analysera dagens och framtidens linjenät.

Transportinfrastruktur
Region Stockholm anser att planförslaget kan förtydliga hur nya vägkopplingar ska leda till att kollektivtrafik eller cykel väljs framför bil, eftersom de vägkopplingar som föreslås verkar vara till för biltrafik och därmed generera mer biltrafik än kollektivtrafik. I planförslaget är nya vägkopplingar utmärkta som nya vägar för bil eller strategisk koppling för bil samt huvudstråk för bil. Detta är problematiskt ur ett hållbarhetsperspektiv då ökat bilanvändande ökar belastningen på klimat och miljö. Region Stockholm vill betona målsättningarna i RUFS 2050 om ett transporteffektivt samhälle där kollektivtrafik, cykel och gångtrafikens andel av alla resor i länet ska vara minst 70 procent.

Region Stockholm förutsätter att alla föreslagna nya vägkopplingar i planförslaget är tänkta att kunna trafikförsörjas med buss, inklusive lösningar för att säkerställa god framkomlighet, exempelvis genom egna busskörfält där risk för köbildning föreligger. För att detta ska vara möjligt ska RiBuss följas i efterföljande detaljplanering och vägplaner. Utpekade utbyggnadsområden behöver få god framkomlighet till och från stationsområdet och det behöver tydligt lyftas in vilka vägar för busstrafik som ska angöra bussterminalen. Även relationen mellan bussterminal, bytespunkt och pendeltågstationen behöver beskrivas mer ingående.

När det gäller de investeringar inom det statliga transportsystemet som bekostas av länstransportplanen ska objekt och brister ha genomgått en så kallad åtgärdssvalstudie. Planeringsmogna objekt kommer sedan att noga avvägas mot de mål och direktiv som anges av regeringen genom ”direktiv till åtgärdsplanering”, samt genom länets gemensamt framtagna inriktning för transportsystemet. Arbetet med att samla kommunerna för en gemensam inriktning samt starta processen för revidering av länsplan kommer förhoppningsvis att starta under den senare delen av 2020, detta efter att Trafikverket redovisat uppdrag om inriktningsunderlag till Infrastrukturdepartementet.

Gods och logistik
Brunna industriområde är utpekat i RUFS 2050 som befintligt logistikområde. Förslaget redovisar en planering för att utöka verksamhetsområdet och kapaciteten i området. Ställningstagande och analys av lokala och regionala konsekvenser saknas i dokumentet. Dessutom saknas ställningstagande och beskrivning av övriga verksamhetsområden, exempelvis Nygård och dess järnvägsanslutning, i kommunen i utredningarna.

Den ökade exploateringen och kapaciteten, vilket innebär ökade godstransporter till- och från logistikområdena beskrivs bristfälligt i dokumentet. I den fördjupade översiktsplanen bör det finnas förhållningssätt och analys kring framtidens godstransporter till och från området, samt hur man kan driva på utvecklingen mot hållbara och klimatsmarta godstransporter. Kopplat till detta saknar Region Stockholm en tydlig strategi och beskrivning hur man kan arbeta med överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, alternativ andra hållbara alternativ.

Barnperspektiv och trygghet
Det är positivt att barnperspektivet ingår som ett särskilt viktigt målområde i planförslaget. Dock kommer barnperspektivet inte tydligt fram och inte

heller åtgärder som stärker barnens rättigheter, behov och möjlighet till att ta del av de olika rummen i staden.

För att öka tydligheten kan barnperspektivet skrivas ut separat i planförslaget istället för att slås ihop med övriga grupper under ett perspektiv "vi bygger för alla". Exempelvis behöver det förtydligas hur förslaget avser skapa nya trygga och säkra kopplingar som även fungerar för barn i olika åldrar på samma sätt som det beskrivs för målgruppen bilister eller cyklister i planerna. Region Stockholm föreslår att under rubriken *Utmaningar* och *Det här ska vi göra* skriva de utmaningar och åtgärder som utgår från barnperspektivet.

Det framgår inte om och i så fall hur kommunen avser att beakta barnperspektivet vad gäller åtgärder för trygghet och funktion i de olika rummen i staden. Ytterligare rekommendation är att komplettera planerna med en separat analys gällande trygghetsåtgärder utifrån kvinnors perspektiv för att sedan tillsammans med ett utvecklat barnperspektiv skapa mer jämställd och jämlik helhet i planförslaget. Hållbarhetskonsekvensbeskrivningen innehåller inte heller mer information om barn och barnperspektivet gällande de olika åtgärderna som tas upp i planförslaget.

Miljö och hälsa
Region Stockholm delar synen på vikten av att värna och utveckla Görvälnkilen och ställer sig positiv till att fortsätta utreda den föreslagna eko- sociodukten över E18. Det skulle vara bra för såväl grönstruktur- och folkhälsoperspektiv om det konstaterade gröna svaga sambandet och den barriär som E18 utgör kunde minskas genom en eko- sociodukt.

I de fall utbyggnadsplanerna innebär att Görvälnkilen eller dess svaga samband riskerar att försvagas är det extra viktigt att göra relevanta analyser och att de förlorade naturvärdena kompenseras på ett lämpligt sätt. Invånarnas förutsättningar att leva aktiva liv stärks i förslaget, vilket är positivt för folkhälsan och för att minska inomregionala skillnader i hälsa.

§ 159
Samråd Fördjupad översiktsplan Bro 2040
TRN 2020–0146

Ärendebeskrivning

Tillväxt- och regionplanenämnden har beretts möjlighet att yttra sig över samrådsförslaget över FÖP Bro 2040, Upplands-Bro kommun. Yttrandet har beretts i samråd med trafikförvaltningen och regionledningskontoret och utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms roll som regionplaneorgan, regionalt utvecklingsansvarig samt kollektivtrafikmyndighet och ansvarig för upprättande av länsplan för transportinfrastruktur. Samråd har även skett med Länsstyrelsen Stockholm och Trafikverket.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2020-10-01
Förslag till yttrande, 2020-10-01
FÖP Bro 2040 finns att läsa på https://upplands-bro.se/bo-bygga-miljo/samhallsplanering-och-byggprojekt/overgripandesamhallsplanering/pa-samrad-oversiktsplaner-for-kungsangen-ochbro.html.

Förslag och yrkanden

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag.

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

Yttrandet över samråd om fördjupad översiktsplan Bro 2040,
TRN 2020–0146, godkänns och överlämnas till Upplands-Bro kommun.

Beslutsexpediering:
Upplands-Bro kommun
Akt

Tillväxt- och regionplanenämnden

YTTRANDE
2020-10-15

TRN 2020–0146

kommunstyrelsen@upplands-bro.se

Upplands-Bro kommun
Kommunstyrelsen Samhällsbyggnadskontoret
196 81 Kungsängen

Samråd Fördjupad översiktsplan Bro 2040

Region Stockholm yttrar sig, genom tillväxt- och regionplanenämnden, över förslaget till fördjupad översiktsplan för Bro 2040 i egenskap av ansvarig för regional fysisk planering och regionalt utvecklingsansvarig för Stockholms län, samt kollektivtrafikansvarig och ansvarig för upprättande av länsplan för transportinfrastruktur. Avstämning har skett med Länsstyrelsen Stockholm och Trafikverket.

Synpunkter

Övergripande

Region Stockholm välkomnar arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Bro och är positiva till den höga ambitionen att bidra till regionens utveckling. Det är naturligt att fundera på tillgången till mark och hur denna kan användas. På vissa platser finns det dock särskilda planeringsutmaningar, som det lyckligtvis finns god tid för översiktsplanerna att bearbeta. Detta gäller bland annat ett utvecklat fokus på hållbar mobilitet. Region Stockholm har en del synpunkter på planförslagets innehåll.

Enligt 3 kap 5 § 5 punkten PBL ska det av en översiktsplan framgå om översiktsplanen avviker från en regionplan för länet, på vilket sätt den gör det och skälen för avvikelsen. Region Stockholm anser att förslaget till fördjupad översiktsplan bör förtydligas gällande avvikelser från RUFS 2050.

Dokumentet är mycket övergripande vilket gör det svårt att bedöma regionala konsekvenser. Förslaget delar fem av sex utmaningar identifierade i RUFS 2050, men det framgår ej vilken utmaning som inte delas och varför.

Det tillhörande dokumentet Planeringsförutsättningar är ett bra komplement, men tydligheten och förståelsen för gjorda avvägningar skulle öka om dokumentet kompletterades med skrivningar gällande just avvägningar och prioriteringar.

Region Stockholm har tidigare yttrat sig om detaljplanerna för Trädgårdsstaden (TN 2015-0237) och Tegelhagen (TN 2015-0107) och hänvisar till dessa yttranden angående de planerna. En översikt över vilka planprocesser och projekt som pågår parallellt med arbetet med den fördjupade översiktsplanen skulle skapa en mer sammanhållen planering och tydliggöra eventuella konflikter.

Bebyggelseutveckling
I dokumenten beskrivs inte förväntad befolkningsutveckling eller planerad utbyggnadstakt inklusive planberedskap för nya bostäder samt koppling till kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning. Det är därmed svårt att göra en bedömning i förhållande till utvecklingen enligt RUFS 2050 och specifikt bostadstabellen. Region Stockholm vill lyfta den studie som publicerades under våren 2020 om efterfrågan på nyproducerade bostäder i länet samt dess kommuner, som med fördel skulle kunna användas som underlag.

Planeringsinriktningarna för bebyggelseutvecklingen anger förtätning som viktigt för att stärka Bro, trots detta prioriteras ett större utbyggnadsområde i utkanten av tätortsavgränsningen, och långt ifrån pendeltågsstationen. Den pågående och föreslagna utbyggnaden i Tegelhagen är inte prioriterad enligt RUFS 2050 för ny bebyggelse i enlighet med delmål 4 ”Minst 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i regionens mest tillgängliga lägen” under mål 1 ”En tillgänglig region med god livsmiljö”, och riskerar därmed att inte bidra till måluppfyllelse.

Vid en eventuell utbyggnad av Tegelhagen och området söder om behöver kommunen säkerställa att det finns goda möjligheter att kollektivtrafikförsörja dessa områden. Det behöver vara fokus på god stadsbyggnad och goda möjligheter för invånarna att välja gång, cykel och kollektivtrafik före bil för att öka möjligheterna att nå regionens uppsatta mål och regionala prioriteringar gällande exempelvis klimatpåverkan och transportarbete.

Kartan över bebyggelseprioriteringen stärker planförslaget, och skulle kunna kompletteras med ungefärliga byggnadsvolymer och tidsangivelser. På så sätt kan en utvecklingstakt skönjas, som även kopplar till andra nödvändiga investeringar så som transport- och teknisk infrastruktur, förskolor och skolor med tillhörande gårdar av tillräcklig storlek, kommunal service etc. En av principerna som prioriteringen grundar sig på är *nära kollektivtrafikstråk*, men det är oklart var dessa kollektivtrafikstråk finns då de inte är utmärkta i kartor eller beskrivna tydligt i text. I dagsläget finns ingen kollektivtrafik till Tegelhagen, och vägkopplingen som finns i detaljplanen för Tegelhagen saknas i planförslaget.

Enköpingsvägen och Köpmanvägen föreslås att förtätas med bostäder vilket Region Stockholm ser positivt på. Här är det viktigt för kommande planering att bussens framkomlighet inte försämras samt att de störningar som busstrafiken genererar hanteras, såsom t ex buller. Att tidigt lyfta in principer för gatusektioner där det finns risk att tillräckliga ytor behöver säkerställas för god framkomlighet är också bra.

Cykel
Bro genomkorsas av det regionala cykelstråket Brostråket/Bålsta som är utpekat i Regional cykelplan för Stockholms län. Detta skulle med fördel kunna nämnas i den fördjupade översiktsplanen och läggas till i kartor rörande cykel för att uppmärksamma stråkens sträckning. Region Stockholm vill betona vikten av att utpekade regionala cykelstråk planeras för ökad cykling och god framkomlighet samt att de planeras utifrån de utformningsriktlinjer som finns i den regionala cykelplanen.

Region Stockholm välkomnar planens planeringsinriktningar att utveckla ett väl definierat cykelnät för effektiva cykelresor och att öka tillgängligheten till olika målpunkter inom planområdet. Region Stockholm ser också positivt på att planen uppmärksammar behovet av att överbrygga befintliga barriärer för att öka tillgängligheten för cykling lokalt i området. Kommunen skulle med fördel kunna tydliggöra hur det lokala cykelnätet kopplar till de regionala cykelstråken.

Region Stockholm anser att det är positivt att cykelparkeringar planeras vid Bro station för att smidiga byten mellan cykel och andra trafikslag ska kunna genomföras. Dessa planeras med fördel i direkt anslutning till stationen och gärna väderskyddat. Vidare vill Region Stockholm uppmärksamma behovet av cykelparkeringar även på andra platser än stationsområdet, exempelvis vid Bro torg och andra vid andra målpunkter som identifierats i planen.

Kollektivtrafik
Trafikförvaltningen ser positivt på ambitionen att lyfta fram kollektivtrafikens roll för bebyggelseutvecklingen i Bro och att kommunen tagit fasta på regionens mål om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka och att skapa ett mer transporteffektivt samhälle.

Region Stockholm är vidare positiv till att trafikförvaltningen blivit inbjudna att delta i den förstudie kring stationsområdet som löper parallellt

med den fördjupade översiktsplanen och som kommer att undersöka ställningstaganden på ett strukturerat sätt.

Region Stockholm har en positiv bild av kommunens arbete med hållbarhet och samverkan med trafikförvaltningen kring kollektivtrafikfrågor. Det går dock inte att utläsa ur planförslaget hur hållbarhetsmålen ska nås. Planförslaget är för övergripande för att det ska kunna bedömas av Region Stockholm om planen medför ett ökat kollektivt resande och på vilket sätt planförslaget leder fram till en effektiv och attraktiv kollektivtrafik för kommunens invånare.

Planförslaget lyfter fram konflikten som finns mellan exploatering och behovet av ytkrävande kollektivtrafik, men saknar ett tydligt förslag till lösning. Här bör förslaget formulera ställningstaganden som tydligt visar att de ytor som behövs för kollektivtrafikens behov prioriteras för att nå de mål som förslaget vill nå och som utgångspunkt för övriga planeringsprocesser i kommunen. Region Stockholm anser det särskilt viktigt att prioritera och visa på stationsområdets ytbehov samt bytespunktens funktioner före andra intressen om den ska fungera för fler tåg och bussar och att dessa ytor markeras ut i karta. Det är viktigt att ytor för kollektivtrafik, exempelvis fyrspårsreservatet som saknas, ritas in i karta då kollektivtrafiken och dess infrastruktur är både ytkrävande och strukturbildande.

Region Stockholm ser ett behov av, och ansvarar för genomförande av, en linjenätsöversikt för att analysera dagens och framtidens linjenät. Kommunens planering behöver ta höjd för att tillräcklig mark finns för att skapa gena och effektiva kollektivtrafikstråk. Region Stockholm vill påpeka vikten av att tillräckliga ytor tas i anspråk, då en risk finns att busstrafik inte kan utföras om inte vägstrukturen går i linje med riktlinjerna i RiBuss.

Det är viktigt att det finns plats för att utöka kapaciteten vid bytespunkten/bussterminalen vid pendeltågsstationen i takt med den utbyggnad som kommunen står inför. Det är även viktigt att tydligt lyfta in vilka vägar för busstrafik som ska angöra bussterminalen. Därför behöver mark reserveras och säkerställas för olika funktioner och utformning som möjliggör de ökade resebehov som följer bebyggelseutvecklingen i Bro. Mark behöver också reserveras och säkerställas för att inte omöjliggöra en framtida förlängning av fyrspår, en förlängning av perrong samt för om en eventuell ny entré i väst skulle bli aktuell och rationella vägkopplingar som kan bli aktuella i relation till detta.

Fjärrtågstrafiken kommer att öka på Mälarbanan, och fyrspåret som slutar i Kallhäll behöver förlängas västerut. Planförslaget behöver säkerställa att markreservat finns för en långsiktig utveckling av järnvägen. Förslaget lyfter fram den bristande kapacitet som finns i järnvägssystemet och behov av 15-minuterstrafik. Förslaget är ett vändspår som kan åstadkomma detta. Region Stockholms hållning är att denna fråga behöver hållas levande.

På kort sikt kan en ytterligare plattform vid det plattformslösa spåret i Kungsängen som används av västergående regionaltåg vara en lösning för att öka kapaciteten för pendeltågstrafiken. Andra lösningar kan vara fler vändspår i Bro och/eller Bålsta. Plats behöver säkerställas kring stationsmiljöerna för utbyggd infrastruktur. Innan något alternativ omöjliggörs behöver systemval som beaktar de här behoven ha gjorts.

Fortsatt arbete gällande kollektivtrafik
Eftersom bytes- och terminalområden är komplexa kundmiljöer behöver behov och alla de funktioner som ska rymmas inom stationsområdet klargöras framöver. Region Stockholm förutsätter att utredningar tas fram i samråd med trafikförvaltningen kring det som berör all kollektivtrafik.

Region Stockholm välkomnar en fortsatt samverkan i utvecklingen av stationsmiljöerna tillsammans med Upplands-Bro kommun och Trafikverket. Det är viktigt att klargöra vilka ekonomiska förutsättningar som finns på kort och lång sikt. Många av frågorna behöver hanteras inom de processer som finns upparbetade hos samverkande organisationer.

Att se över vilka utredningar som behöver göras i relation till stationsmiljön skulle kunna ske inom ramen för förstudiearbetet av stationsområdet.

Transportinfrastruktur
Region Stockholm förutsätter att alla föreslagna nya vägkopplingar i planförslaget är tänkta att kunna trafikförsörjas med buss, inklusive lösningar för att säkerställa god framkomlighet, exempelvis genom egna busskörfält där risk för köbildning föreligger. Utpekade utbyggnadsområden behöver få god framkomlighet till och från stationsområdet.

Region Stockholm önskar att de vägkopplingar som är prioriterade för kollektivtrafik pekas ut i förslaget. Exempelvis bör den framtida kopplingen mellan Lejondalsvägen och Kockbackavägen vara en bussgata när Bro växer österut. I planförslaget ser Region Stockholm gärna att liknande kopplingar får skarpare skrivningar genom tydliga ställningstaganden. Dessa kan pekas ut som ”strategisk vägkoppling för kollektivtrafik”.

När det gäller de investeringar inom det statliga transportsystemet som bekostas av länstransportplanen ska objekt och brister ha genomgått en så kallad åtgärdssvalstudie. Planeringsmogna objekt kommer sedan att noga avvägas mot de mål och direktiv som anges av regeringen genom ”direktiv till åtgärdsplanering”, samt genom länets gemensamt framtagna inriktning för transportsystemet. Arbetet med att samla kommunerna för en gemensam inriktning samt starta processen för revidering av länsplan kommer förhoppningsvis att starta under den senare delen av 2020, detta efter att Trafikverket redovisat uppdrag om inriktningsunderlag till Infrastrukturdepartementet.

Biltrafiken har en relativt framträdande roll i förslaget, exempelvis genom att vara dominerande i strategikartan för infrastruktur. Region Stockholm vill betona målsättningarna i RUFS 2050 om ett transporteffektivt samhälle där kollektivtrafik, cykel och gångtrafikens andel av alla resor i länet ska vara minst 70 procent.

Barnperspektiv och trygghet
Det är positivt att barnperspektivet ingår som ett särskilt viktigt målområde i planförslaget. Dock kommer barnperspektivet inte tydligt fram och inte heller åtgärder som stärker barnens rättigheter, behov och möjlighet till att ta del av de olika rummen i staden.

För att öka tydligheten kan barnperspektivet skrivas ut separat i planförslaget istället för att slås ihop med övriga grupper under ett perspektiv "vi bygger för alla". Exempelvis behöver det förtydligas hur förslaget avser skapa nya trygga och säkra kopplingar som även fungerar för barn i olika åldrar på samma sätt som det beskrivs för målgruppen bilister eller cyklister i planerna. Region Stockholm föreslår att under rubriken *Utmaningar* och *Det här ska vi göra* skriva de utmaningar och åtgärder som utgår från barnperspektivet.

Det framgår inte om och i så fall hur kommunen avser att beakta barnperspektivet vad gäller åtgärder för trygghet och funktion i de olika rummen i staden. Ytterligare rekommendation är att komplettera planerna med en separat analys gällande trygghetsåtgärder utifrån kvinnors perspektiv för att sedan tillsammans med ett utvecklat barnperspektiv skapa mer jämställd och jämlik helhet i planförslaget. Hållbarhetskonsekvensbeskrivningen innehåller inte heller mer information om barn och barnperspektivet gällande de olika åtgärderna som tas upp i planförslaget.

Miljö och hälsa
Region Stockholm ställer sig fundersam till förslaget att placera en ny skola i ett bullerutsatt läge mellan väg och järnväg med tanke på de långsiktiga negativa hälsorisker och inlärningssvårigheter som riskerar följa av att barn är utsatta för trafikbuller.

Region Stockholm delar synen på vikten av att värna och utveckla Görvälnkilen och ställer sig positiv till att fortsätta utreda den föreslagna eko- sociodukten över E18. Det skulle vara bra för såväl grönstruktur- och folkhälsoperspektivet om det konstaterade gröna svaga sambandet och den barriär som E18 utgör kunde minskas genom en eko- sociodukt.

I de fall utbyggnadsplanerna innebär att Görvälnkilen eller dess svaga samband riskerar att försvagas är det extra viktigt att göra relevanta analyser och att de förlorade naturvärdena kompenseras på ett lämpligt sätt.

Invånarnas förutsättningar att leva aktiva liv stärks i förslaget, vilket är positivt för folkhälsan och för att minska inomregionala skillnader i hälsa.

§ 160
Yttrande över remiss Handlingsplan för biologisk mångfald i Stockholms stad

TRN 2020–0167

Ärendebeskrivning

Tillväxt- och regionplanenämnden har för Region Stockholms räkning (RS–0590) ombetts yttra sig över remiss Handlingsplan för biologisk mångfald i Stockholms stad. Redovisning av miljöförvaltningens förslag till handlingsplan för biologisk mångfald. Handlingsplanen anger inriktningen för arbetet med att skydda och främja biologisk mångfald inom Stockholms stad. Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2020-10-01
Förslag till yttrande, 2020-10-01 Handlingsplan för biologisk mångfald i Stockholms stad

Förslag och yrkanden

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag.

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

1 Yttrandet över Handlingsplan för biologisk mångfald i Stockholms stad, TRN 2020–0167, godkänns och överlämnas till Stockholms stad.

2 Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande

V-ledamöter lämnar ett särskilt uttalande

Tillväxt- och regionplanenämnden

YTTRANDE
2020-10-15

TRN 2020–0167

I ämnesraden: KS 2020/931
i PDF-format till
kommunstyrelsen@stockholm.se
i Word-format till
RIX-remissvar.SLK@stockholm.se

Stockholms stad
Kommunstyrelsen
Rotel IX

Yttrande över remiss Handlingsplan för biologisk mångfald i Stockholms stad

Inledning

Region Stockholm har genom tillväxt- och regionplanenämnden beretts möjlighet att yttra sig över *Handlingsplan för biologisk mångfald i Stockholms stad. Redovisning av miljöförvaltningens förslag till handlingsplan för biologisk mångfald.* Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling. Region Stockholm har fått förlängd svarstid till den 15 oktober 2012.

Synpunkter

Överensstämmelse med regionala styrdokument

Region Stockholm konstaterar att strategierna som presenteras i handlingsplanen utgår från och stämmer väl överens med de mål och inriktningar som finns i såväl RUFS 2050 som i Grön infrastruktur - Regional handlingsplan för Stockholms län (Rapport 2019:12, Länsstyrelsen Stockholm). Region Stockholm välkomnar att handlingsplanen därmed bidrar till genomförandet av RUFS 2050. Det är även föredömligt att handlingsplanen hänvisar till ovanstående regionala styrdokument. Det är även positivt att handlingsplanen inkluderar en karta som visar den regionala grönstrukturen i Stockholms stad och hur den hänger ihop med närmast angränsande kommuner. Region Stockholm anser samtidigt att denna karta med fördel kan kompletteras med en bild som visar den regionala grönstrukturen för hela Stockholms län i form av de tio regionala grönkilarna. Region Stockholm tycker också att Stockholms stad bör komplettera listan *Koppling till andra strategier och planer* med den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050. Detta skulle ännu tydligare visa den regionala betydelsen av den gemensamma blågröna

infrastrukturen. Även ordlistan skulle kunna kompletteras för att förklara och förtydliga skillnaden i användningen av begreppen blågrön infrastruktur respektive grön- och blåstruktur på regional nivå.

Regional och mellankommunal samverkan
Region Stockholm delar Stockholms stads synsätt att det behövs ett strategiskt angreppssätt för att värna och utveckla naturvärden, biologisk mångfald och funktionerna hos våra ekosystem och de tjänster vi får från dem. En ökande befolkning kommer att vara i behov av rekreationsområden, grönska och vatten av god kvalitet när Stockholm växer. Region Stockholm instämmer i att negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden i form av fragmentering av landskapet och minskning av livsmiljöer för växter och djur behöver motverkas genom god planering, förstärkningsåtgärder och naturvårdsskötsel på såväl den regionala som den mellankommunala, kommunala och lokala nivån.

Region Stockholm instämmer också i att ny kunskap om naturvärden samt metoder för samverkan behöver fortsätta utvecklas. Det är positivt att det av handlingsplanen framgår att den omfattar strategier för staden internt likväl som för externa aktörer som är verksamma i Stockholm samt att den utgör ett underlag för samverkan med andra kommuner kring biologisk mångfald. Detta är extra viktigt då dessa funktioner ur ett systemperspektiv ingår i den regionala blågröna infrastrukturen, samt i de tio regionala grönkilarna som finns utpekade i RUFS 2050, och att de därmed ofta sträcker sig över flera kommungränser, ibland även länsgränser.

Inspiration för andra kommuner
Region Stockholm anser också att Stockholms stads handlingsplan kan fungera som ett bra exempel för hur andra kommuner kan arbeta med frågan kopplat till fysisk planering. Handlingsplanen kan också fungera som en förebild för hur en kommun kan bryta ner övergripande nationella och regionala mål och strategier till kommunal nivå och kopplas vidare till investeringar, genomförande samt drift och underhåll på lokal nivå. Handlingsplanen visar på hur en kommun kan gynna och stärka biologisk mångfald i den fysiska miljön och bidra till att frågan uppmärksammas i kommunens olika förvaltningar och arbetsprocesser.

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-15

Vänsterpartiet

TRN 2020-0167
Ärende 13

Yttrande över remiss Handlingsplan för biologisk mångfald i Stockholms stad

Biologisk mångfald är en av de nio planetära gränser som är grundläggande för en hållbar planet. Det är den planetära gräns som överskrids allra mest och som just nu hotar våra ekosystem mer än något annat. Människan är beroende av ekosystemtjänster från naturen. Begreppet ekosystemtjänster används för att visa den nytta människan får från naturens arbete. Till exempel renar växter vår luft och bin pollinerar våra grödor. Dessa s.k. ekosystemtjänster skapas och möjliggörs av den biologiska mångfalden. Artrikedom förstärker våra och kommande generationers livsmöjligheter och är grunden för fortsatt välfärd.

Utrotningen av arter sker så snabbt att vissa forskare talar om ett sjätte massutdöende, forskarna befarar att så mycket som 25 procent redan har försvunnit. Försvinner insekterna försvinner många av våra ekosystemtjänster. Deras överlevnad är helt avgörande för oss människor och våra samhällen. Stärkt biologiska mångfald ger positiva resultat även för klimatet, naturen och människors välmående. Det är mot denna bakgrund som Vänsterpartiet ser mycket positivt på den handlingsplan för biologisk mångfald som nu presenteras. Vänsterpartiet instämmer i de fem strategier som läggs fram.

Kopplingar till fysisk planering
Stockholm har en lång historia av jord- och lantbruk. Idag har mycket försvunnit i och med urbanisering och att staden breder ut sig. När jord- och lantbruken försvinner, växer markerna igen och artsammansättningen på platsen förändras. Idag finns vissa kulturlandskap kvar, i form av mindre ängsytor och kantzoner mot skog och bebyggelse. Där återfinns en del av de arter som är förknippade med jord- och lantbruk. Den gamla åkermarken däremot har förvandlats till gräsmattor och idag kvarstår tre stora gräsmarker i staden kvar: Gärdet, Järvafältet och Årstafältet. Dessa områden är idag nedklippta gräsmattor med låg biologisk mångfald som har stor potential för att utvecklas och bli mer artrik.

Staden behöver utveckla den biologiska mångfalden på de kvarvarande grönområden som finns. Vänsterpartiet instämmer i att Stockholm behöver växa. Fler billiga bostäder behöver byggas, tätortsnära naturmiljöer utvecklas och stadsutvecklingen ska gå hand i hand med utvecklingen av dessa. I detta utvecklingsarbete kan naturmiljöer anläggas som är väl gestaltade, med god landskapsarkitektur, och som förenar ekologiska,

sociala och kulturella värden. Det kan innebära att förena initiativ för klimatanpassning och biologisk mångfald, genom exempelvis anläggning av dammar och växtbäddar som både är attraktivt för människor, djur och insekter.

Denna typ av arbete behövs inte bara vid nyexploatering och nya bostadsområden. Prioritera naturbaserade, ofta både enkla, kostnadseffektiva och mångfunktionella lösningar både i planering av nya stadsdelar och i förtätning och förvaltning av befintliga områden där grön infrastruktur blivit åsidosatt. I dagsläget är tillgången till frisk luft, närliggande natur, rent vatten osv. alltför ofta bestämt av socioekonomiska variabler, men vi har nu möjligheten att planera för ett samhälle som är både mer hållbart och mer rättvist. Det är oerhört viktigt att omställningen till ett hållbart samhälle sker på ett sätt som samtidigt bidrar till ett jämlikt och jämställt samhälle. Förutom att jämlikhet och jämställdhet givetvis är grundläggande värden i sig så visar forskning att sådana samhällen har långt bättre förutsättningar att klara en snabb omställning mot hållbarhet. Det är också viktigt för legitimiteten i ett sådant projekt att såväl för- som nackdelar fördelas på ett rättvist sätt.

Ljusföroreningars påverkan på biologisk mångfald
Så kallad ”ljusförorening” är ett problem som diskuterats under många år men som med fortsatt urbanisering blivit allt mer akut. Vänsterpartiet anser att det är positivt att handlingsplanen pekar ut ljusföroreningar som ett område för kunskapsutveckling, men menar att staden redan nu också behöver en aktiv plan för fortsatt arbete.

För oss människor är det tråkigt men inte livsnödvändigt att kunna se vintergatan en stjärnklar kväll men för nattlevande djur och insekter, som till stor del navigerar efter stjärnorna, är det just livsnödvändigt. Till skillnad från de andra stora faktorerna som pekas ut i handlingsplanen (invasiva arter och stadsutveckling exempelvis) kan ljusföroreningarna ganska enkelt kan förhindras genom att släcka ”onödigt” ljus och att använda ordentliga skärmar för ljuskällorna.
Vänsterpartiet anser därför att Stockholm stads handlingsplan bör ha en tydlig strategi för hur ljusföroreningar ska minska. Denna strategi behöver, liksom övrigt arbete med biologisk mångfald, vara en del av arbetet med grön infrastruktur och bör användas i ett tidigt skede av planprocesserna. Det gynnar också klimatet, tryggheten och de estetiska värdena.

Bevara skogarna
En natur med många arter klarar lättare av den stress som ett förändrat klimat innebär. Bevarande av naturskogar ger stora mängder lagrat kol och är samtidigt hem för djur- och växtliv. Skogen förser oss med en rad ekosystemtjänster som vatten- och luftrening och produktion av råvaror. En rik biologisk mångfald ökar skogens produktionsförmåga och ger större motståndskraft mot klimatförändringar. Skogsmarken binder stora mängder kol och påverkar vattenbalansen och har därmed en betydelse för både det lokala och globala klimatet.

Skogen har även stora sociala och kulturella värden. Dess betydelse för rekreation, friluftsliv och undervisning är omfattande.

Skogen och biobränslet
Behovet av förnybar energi riskerar att skapa målkonflikter då ökat behov av biobränslen innebär ökat uttag från skogarna. Den största delen av bränslet till fjärrvärmen kommer att komma från skogen i form av biobränsle. Det är problematiskt då skogen behövs för många ändamål. Klimatfärdplan 2050 anger att potentialen för bioenergi i länet har uppskattats till cirka en TWh idag och upp till två TWh 2050. Med övergång till ett kontinuitetsskogsbruk kommer tillgången till bioenergi under en övergångsperiod på cirka 25 år att vara mindre.
För att skydda skogen och den biologiska mångfalden bör länets egen skog bidra med högst 0,5 TWh i form av biobränsle. Länet behöver därför ”importera” biobränsle från andra delar av landet. Därför är energieffektivisering och andra värmelösningar viktiga att genomföra.

Vatten
Även i våra vatten minskar den biologiska mångfalden. Den pågående brunifieringen, som till stor del beror på dagens miljöförstörande skogsbruk, skadar vårt dricksvatten och förändrar vattenekosystemet, så att produktionen i vatten minskar. Den sedan länge pågående bristen på tiamin i vatten försämrar reproduktionen av laxfisk och sannolikt också av övrig fisk inklusive torsk. Dessa pågående miljöskadliga processer, som möjligen hänger ihop, måste utredas och åtgärdas.

Kopplingar till staden och regionens utvecklingsarbete
Biologisk mångfald måste vara en integrerad del av hela Stockholm stads och region Stockholms utvecklingsarbete. I det förslag som nu presenteras listas därför flera dokument som har bäring på handlingsplanen, Vänsterpartiet skulle därtill vilja inkludera RUFS 2050 - Regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

§ 161
Nätkoncession för markförlagd ledning mellan station Beckomberga och planerat kraftvärmeverk i Lövsta, Stockholms stad

TRN 2020–0183

Ärendebeskrivning

Tillväxt- och regionplanenämnden har beretts möjligheten av regionstyrelsen att på Region Stockholms vägnar yttra sig över miljökonsekvensbeskrivningen som är del av nätkoncessionen för den planerade markförlagda ledningen mellan station Beckomberga och det planerade kraftvärmeverket i Lövsta. Yttrande ska ha inkommit till Energimarknadsinspektionen senast 2020-10-20.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2020-10-01
Förslag till yttrande, 2020-10-01
Trafikförvaltningens samrådsyttrande, TN 2019–0504, 2019-05-09
Ellevios ansökan om nätkoncession enligt ellagen, 2020-02-18

Förslag och yrkanden

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag.

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

1. Yttrande över Ansökan om nätkoncession för linje enligt ellagen (1997:957) avseende ny markförlagd 245 kV ledning mellan station Beckomberga och planerat kraftvärmeverk i Lövsta i Stockholms stad, 2020-02-18, TRN 2020–0183, godkänns och överlämnas till Energimarknadsinspektionen.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Tillväxt- och regionplanenämnden

YTTRANDE
2020-10-15

TRN 2020–0183

Energimarknadsinspektionen
registrator@ei.se

Nätkoncession för markförlagd ledning mellan station Beckomberga och planerat kraftvärmeverk i Lövsta, Stockholms stad

Inledning

Som del i Ellevios ansökan om nätkoncession för elledningen mellan det planerade kraftvärmeverket i Lövsta och nätstationen i Beckomberga har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram.

Förslag till svar på motionen

I och med avvecklingen av Hässelby kraftvärmeverk och kraftvärmeanläggningen i Värtan moderniseras länets energi- och elproduktion genom anläggandet av Lövsta kraftvärmeverk. Det leder till mindre klimatpåverkan samtidigt som lokal elproduktion stärker länet vid kapacitetsproblem i elnätet. Detta är i linje med den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2050, med tillhörande Klimatfärdplan 2050. I mål 1 *En tillgänglig region med god livsmiljö* betonas behovet av välfungerande tekniska försörjningssystem. Byggandet av Lövstaverket är även ett steg i rätt riktning mot mål 4 *En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp* då energiproduktionen blir mer miljövänlig. Samtidigt värnas och utvecklas fjärrvärmen som energisystem. Detta är ett av de regionala ställningstagandena i RUFS 2050.

Region Stockholm ser elledningen, som nätkoncessionen berör, som ett bidrag till utvecklingen av länet i den riktning som RUFS 2050 anger. Det är dock mycket viktigt att hänsyn tas till de synpunkter som Region Stockholms trafikförvaltning har lämnat i det tidigare samrådet i samma ärende, se bilaga 1. Där påpekar förvaltningen att de har en elledning i området som försörjer tunnelbanan och att det inte är säkert hur den kommer påverkas av Ellevios planerade ledning. Vid behov behöver därför genomförande- och förvaltningsavtal upprättas med trafikförvaltningen samt samordning ske med utsedd produktionssamordnare.

Region Stockholm
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Box 22550
104 22 Stockholm

Telefon: 08-123 130 00
E-post: registrator.trf@sll.se
www.sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016

Överenskommelser gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsning behöver likaså träffas.

Därutöver har trafikförvaltningen busstrafik längs stora delar av den föreslagna sträckningen. Det är således viktigt att en tidig dialog förs med trafikförvaltningen för att minimera störningarna i kollektivtrafiken.

§ 162
Skrivelsen från Johan Heinonen (S) m.fl. om Brommas flygplats

TRN 2020–0223

Ärendebeskrivning

Johan Heinonen (S) med flera lämnar en skrivelse om Brommas flygplats

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

Skrivelse från Johan Heinonen (S) m.fl. om Brommas flygplats, TRN 2020–0223, överlämnas till förvaltningen för beredning.

Tillväxt- och regionplanenämnden

SKRIVELSE
2020-10-15

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Skrivelse om Brommas flygplats framtid

Nyligen meddelade den statliga flygplatskoncernen Swedavia att man bedömer att det inte längre finns affärsmässiga förutsättningar att fortsätta att driva Bromma flygplats. Företaget begär därför att regeringen utreder förutsättningarna för en nedläggning, och i det sammanhanget även bl.a. hur en nedläggning påverkar förutsättningarna för verksamheten vid Arlanda.

Planerna på en nedläggning av Bromma har snabbt fått ett brett stöd inte bara från flera av de politiska partierna utan även av Stockholms Handelskammare.

En nedläggning av Bromma påverkar naturligtvis i första hand flygtrafiken, men rimligen även andra förutsättningar för den regionala utvecklingen. En tidigareläggning av planerna på bebyggelse på flygplatsen ställer nya krav på trafiken, inte minst kollektivtrafiken. Nedläggning av flygtrafiken förändrar bullersituationen, förutsättningarna för de områden i närheten av flygplatsen som idag används relativt extensivt för lager, stormarknader etc.

Med tanke på att en nedläggning av Bromma kan komma bli verklighet redan på mycket kort sikt behövs analyser av dess sannolika konsekvenser utanför luftfartens område.

Med anledning av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

- Vilka kan de viktigaste konsekvenserna utanför luftfarten väntas bli om Bromma läggs ned redan inom mindre än fem år?

- Enligt RUFS:ens plankarta är Bromma flygplats idag ett strategiskt stadsutvecklingsläge – vad innebär det för eventuell framtida geografisk planering vad det gäller bostäder, trafik och annan infrastruktur?

Johan Heinonen
Robert Johansson
Mats Larsson
Magnus Nilsson

§ 163
Direktörens rapport
TRN 2020–0004

Förvaltningschefen Hanna Wiik informerar.

Årets cykelbokslut och cykelpriset
Region Stockholms cykelbokslut och vinnaren av årets cykelpris kommer att presenteras på ett webbinarium den 20 oktober 2020. Det årliga regionala cykelbokslutet är en sammanställning av vad som har genomförts under året och ger en samlad bild av utvecklingen. Det handlar bland annat om utbyggnad av regionala cykelstråk, cykelparkering, drift och underhåll samt cykelfrämjande aktiviteter. Årets cykelprestation är ett pris som går till en aktör som har utmärkt sig under året vad gäller främjandet av cykling.

Lansering av Kompetensarena Stockholm
Den 2 november 2020 lanseras Kompetensarena Stockholm. Kompetensarena Stockholm har tagits fram inom ett ESF-projekt och övergår nu i ordinarie verksamhet. Kompetensarenan kommer att bli det regionala navet för att främja kompetensförsörjning på kort och lång sikt och underlätta matchningen på arbetsmarknaden. Ett kompetensråd kommer att tillsättas bland annat som styrgrupp för arenan. Det kommer att etableras flera olika branschspecifika regionala kompetensråd. Vid lanseringen medverkar bland annat Gustav Hemming från Region Stockholm, Isabel Smedberg-Palmqvist från Stockholms stad, Arion Chryssafis från Storsthlm liksom företrädare för Handelskammaren och arbetsmarknadens parter.

Webbinarium om 5G
Den 6 november 2020 genomför förvaltningen ett webbinarium tillsammans med Region Uppsala om 5G. Det handlar bland annat om hur offentliga aktörer kan förhålla sig till 5G i planeringsprocesser och på vilket sätt 5G ställer ytterligare krav på samhällsplanering. Syftet är att stödja kommunerna med kunskap i arbetet med utbyggnaden av 5G.

Fortsatt arbete för Elvägspilot vid väg 73
Trafikverket utvärderar för närvarande Region Stockholms och Region Örebros förslag om Elvägspilot, som lämnades in till Trafikverket den sista augusti. Förvaltningen fortsätter samverka med berörda kommuner och genomför uppföljande dialoger med andra berörda aktörer så som KTH, Scania, samt möten med Trafikverket. En vägplan ska arbetas fram för den eller de sträckor som väljs. För Region Örebro har ett besked kommit att projektet förväntas få betydande miljöpåverkan, vilket påverkar hur planprocessen genomförs. För Region Stockholm har ett sådant besked ännu inte kommit, men det är sannolikt att det även blir en liknande planprocess för Stockholmsregionen.

Infrastrukturminister Thomas Eneroth har hållit en presskonferens 15 oktober 2020 om elektrifiering med fokus på transportsektorn:

- Trafikverket får bland annat i uppdrag att ta fram en långsiktig plan för utbyggnad av elvägar upp till 3000 km till år 2035.
- Regelverk för elvägar kommer att utredas.
- Förslaget är att staten kommer att stå för investeringskostnader för elvägsanläggningar.
- En elektrifieringskommission har tillsatts som ska slutredovisa sitt uppdrag 31 december 2022.

§ 164
Genomförande storregional planering i östra Mellansverige (ÖMS)

TRN 2019–0054

Matilda Rehn, regionplanerare, informerar om förvaltningens arbete med den storregionala planeringen i östra Mellansverige, ÖMS.

§ 165
Lägesrapport om arbetet med regional näringslivs- och tillväxtstrategi

TRN 2019–0077

Cecilia Lindahl, regionplanerare, redovisar en lägesrapport om förvaltningens arbete med framtagandet av den regionala näringslivs- och tillväxtstrategin.

Beslutsexpediering:
Akt

§ 166
Bazaren digitalt
TRN 2020–0182

Oskar Adenfelt, projektledare, informerar om förvaltningens arbete med att förbereda en virtuell version av utbildnings- och rekryteringsmässa Bazaren.