



Huddinge kommunalfullmäktiges handlingar 1968

Kommunalnämndens utlåtande nr 168

Nr 168

Utlåtande ifråga om yttrande till Stockholmstraktens regionplanenämnd över "Skiss 1966 till regionplan för Stockholmstrakten".

2 avd.

Stockholmstraktens regionplanenämnd har med skrivelse den 1 september 1967 för yttrande överlämnat en av regionplanekontoret upprättad skiss till regionplan för Stockholmstrakten. Nämnder, styrelser och förvaltningskontor har beretts tillfälle att inkomma med utlåtanden. Dessa utsändes till kommunalfullmäktiges ledamöter i stencil. Vid sammanträde den 15 augusti 1968 har kommunalnämndens andra avdelning uppdragit åt kommunalnämndens kansli att upprätta förslag till yttrande på basis av de inkomna utlåtandena och enligt riktlinjer, som diskuterats vid avdelningens sammanträde. Regionplaneskissen har tidigare tillställts kommunalfullmäktiges ledamöter, varför en fullständig redogörelse för ärendets innehåll ej erfordras. Beträffande skissen må anföras:

Synpunkter på regionplaneskissen i stort.

Riksplaneringsintressena i vad avser regionens anpassning har inte berörts i regionplaneskissen, vilket delvis synes förklarligt, eftersom kommunerna på ett så tidigt stadium som möjligt fått tillfälle att yttra sig över skissen. Det kan i och för sig vara praktiskt att dessa riksintressen i detalj utrönes före remissen till kommunerna, då det inte rimligen kan ankomma på de kommuner, som skall yttra sig över skissen, att var och en söka utröna desamma. Med det ytliga omnämnande av de större sammanhängen, som gjorts på sid. 15-17 i skissen, måste kommunens yttrande baseras på presumtionen att skissen ur riksplaneringssynpunkt skulle kunna accepteras, vilket bl. a. medför ytterligare befolkningskoncentration till Stor-Stockholm. Därmed är inte sagt att skissen skulle vara den enda ur riksplaneringssynpunkt acceptabla planläggningen för regionen ens i stort sett. I avsaknad av uppgifter om närmare riktlinjer från statens sida bör därför alternativa lösningar kunna diskuteras och krävas. Även om kommunen vid ställningstagandet till regionplaneskissen av angivna skäl måste begränsa blickfältet till det område skissen omfattar, d.v.s. Stor-Stockholm, kan ett mera meningsfullt uttalande rörande regionplaneskissen inte begränsas till att avse enbart den egna kommunens område. Med dessa utgångspunkter har detta yttrande upprättats, vilket innehåller synpunkter och förslag rörande planeringen i stort. Det kan av kommunen rimligen krävas att mot bakgrund av ställningstagandet till regionplaneskissen i stort den egna kommunens område studeras mera i detalj. Så har skett och resultatet av detta studium redovisas i ett andra avsnitt av yttrandet. Redan

Inledningsvis skall vidare framhållas, att det ur den egna kommunens synpunkt är nödvändigt att markens användning för bostäder, sysselsättningsaktiviteter, fritid och trafikleder skyndsamt preciseras.

Den såsom ett program med illustrerande regionplanekartor utformade regionplaneskissen ansluter i princip till en studie av professor Folke Kristensson vid Ekonomiska forskningsinstitutet vid Stockholms handelshögskola, redovisad i skriften "Människor, företag och regioner". Denna storstadsmodell bygger på att företagens lokaliseringssmönster beror av vissa faktorer såsom kontaktfrekvenser och marknadsberoende. Studien förutsätter en långt driven uppdelning mellan olika funktioner inom näringslivet (central företagsledning, informationstillverkning, forskning, rutintillverkning). Enligt modellen förbehålles stadskärnan de mest kontaktkrävande företagen. I regionplaneskissen har enligt modellen för att minska det totala transportarbetet inlagts ett bostadsbälte mellan kärnan och arbetsplatser i ett "halvcentralt band", vilka arbetsplatser anslutes till kapacitetsstarka ringtrafikleder. Vidare bygger regionplaneskissen på områden för "regional service" och arbetsområden i "annat läge".

Regionplaneskissens uppbyggnad medför att avstånden mellan bostäder och arbetsplatser kan bli betydande och att trycket på de kollektiva trafikmedlen och vägnätet blir avsevärt. För invånarna är det angeläget att tidsspillan i fråga om arbetsresorna blir liten. För att minska olägenheterna av långa resor till och från arbetsplatsen bör en friare företagslokalisering i anslutning till befintlig eller ny bostadsbebyggelse eftersträvas. Vad som anförts i den företagsekonomiska delen av regionplanen ifråga om bättre kontakt och informationer företagen emellan, vilket i och för sig är riktigt ur företagsekonomisk synpunkt, behöver däremot ej åsidosättas. Tvärtom kan bli nya tekniska hjälpmedel komma att möjliggöra en sådan gruppering av bostäder, arbetsplatser och service. Som bekant har företagsstrukturen numera förändrats och kommer att förändras ytterligare. Inte ens de medelstora företagen kan själva förse sig med erforderliga moderna specialfunktioner. Behovet av information och kontakt företagen emellan har därför blivit större till följd av den förändrade produktionsstrukturen. Inom företagen kan urskiljas flera olika funktioner, varav vissa är ytterst beroende av snabba informationer och kontakter med andra företag eller med kommunala och statliga myndigheter. Man kan också räkna med att företag med särskilda gemensamma specialintressen sammanföres geografiskt även till förädrskommunerna och icke enbart till det särskilda cityområdet. Med en sådan reviderad målsättning för regionplanens geografiska utformning minskas trycket på de kollektiva kommunikationsmedlen och vägarna in till city.

På karta 3 redovisas inom Stor-Stockholms inre delar fyra områden för "regional service", avsedda för regionala anläggningar betjänande hela bebyggelsesektorer om ca 1/2 milj. människor, såsom sjukhus, högre skolor, sportfält, begravningsplatser, områden för sopdestruktion m m. Utan närmare motivering anföres i skissen att sammanförandet av sådana anläggningar till ett fåtal lägen inom regionen skulle vara önskvärt. Inom områdena för "regional service" förutsättes utom dessa anläggningar bli förlagda vissa "mera normala" arbetsplatser ävensom anläggningar för kommersiellt ändamål. De senare är tänkta som stora arealkrävande distributionsanläggningar med bilburna kunder.

Huddinge kommun anser skäl finnas, som talar för en decentralisering och förläggning till stadsdelsgrupper av exempelvis sportanläggningar och begravningsplatser. Vidare må nämnas att företag inom varuhandeln såsom OBS, Wessels och IKEA visat tendenser till en separat lokalisering. Dessa anläggningars storlek leder till en utfamnning med stora parkeringsytor kring varje företag. Företagens storlek medför att ett besök vid ett företag oftast blir så tidskrävande att besök hos ytterligare ett företag ej blir aktuellt för kunderna vid samma inköpsresa. (En inköpsresa omfattar troligen mera ställen både möbler, bilar, sportstugor och kostym för att nämna några av de "sällanköpsvaror", som kan tänkas bli försålda i varuhus, vilka finner läge inom område för "regional service" tilltalande). En samgruppering torde leda till synnerligen besvärande trafikanhopningar i vissa punkter. Den samgruppering med andra anläggningar - sjukhus, högre skolor, större sportanläggningar o s v -, som förordats, medför inte väsentliga fördelar av exempelvis en gemensam kundparkering, bl a eftersom sjukhusens besöksstider sammanfaller med de tider, då de kommersiella anläggningarna är öppna. Redan i dag kan man tänka sig vilka komplikationer ur trafiksynpunkt en samlolisering av exempelvis Råsunda fotbollsstadion, IKEA och ett större sjukhus skulle innebära, särskilt i lägen utan kapacitetsstarka kollektiva trafikförbindelser. Om ej andra väsentliga skäl talar för en samgruppering, bör trafiksynpunkter leda till att tendenserna till en spridd etablering av nuvarande karaktär accepteras även i framtiden.

De antaganden beträffande befolkning och bostäder, som gjorts i skissen, behöver närmare studeras. Sålunda bedömes såväl födelsesiffror som inflyttningsiffror vara mycket försiktiga. Den antagna befolkningen år 2000, 2,2 milj. inv. som huvudalternativ, torde vara ett minimalalternativ. Samtidigt har man räknat med mycket låga värden för boendetätheten, 0,45 boende/re år 2000. En ökad folkmängd kan härvid uppvägas av en högre boendetäthet. Skissens antaganden om antalet erforderliga rumsenheter kan därigenom bli realistiska. När det gäller fördelning av flerfamiljshus och småhus har man i skissen stannat för en småhusandel på 45 % av antalet re, svarande mot ca 35 % av lägenhetsantalet. Redan av regionplanskissens text (sid. 91) framgår att antagandet sannolikt innebär en överskattning av småhusandelen och att skissen härvid inrymmer betydande marginaler.

Stockholms innerstad hade år 1950 arbetsplatser för drygt 340.000 yrkesverksamma personer. Enligt regionplanen skall siffran omkring år 2000 ha stigit till 360.000 å 385.000. För att möjliggöra denna tioprocentiga ökning anvisas i regionplanskissen vissa förstärkningar av de kollektiva trafikförbindelserna, nämligen förutom tre tunnelbanesystem och pendeltåg förbi Stockholms central även en ny S-bana (spårtrafik med längre avstånd mellan stationslägena, ex Nynäsbanan, Enköpingsbanan). Sålunda erbjudes vad innerstaden beträffar en trafikkapacitetsökning, som inte står i rimlig proportion till ökningen av antalet arbetsplatser. Utrymme för en större ökning av arbetsplatsantalet i innerstaden finnes i och för sig (vilket t ex Söder 67 synes syfta till). Vidare avses stora delar av de i samband med "markanvändningen" nämnda och ifrågasatta nya bebyggelseenheter i periferin ur kollektivtrafiksynpunkt bli tillgodosedda genom dessa S-banesträckor jämte bussmatning, vilket innebär en mycket utspridd regionstruktur. Det kan ifrågasättas, om inte utbyggnad av ytterligare T-banesystem (tunnelbanor med relativt korta stationsavstånd) med gångavstånd till flerfamiljshusbebyggelse om max. 700 å 800 meter standardmässigt är betydligt bättre än i skissen föreslaget S-banesystem med bussmatning. Komplikationerna vid omstigning mellan tåg och buss får inte

underskattas. Oavsett strukturen (gles eller mera koncentrerad) bedömes behovet av nya kommunikationer vara störst inom de områden, där möjligheter finnes att bygga nya arbetsplatser i större utsträckning. En förläggning av S-banan på sådant sätt att ett uppbyggt halvcentralt band mera konsekvent betjänades, borde innebära avsevärda fördelar och möjligheter. Kanske borde Ålstensleden i princip utbytas mot en S-bana med omstigningsmöjligheter vid korsningspunkterna med radiella kollektivtrafiklinjer. Härigenom skulle det halvcentrala bandet kunna få en god kollektiv trafikservice och kunna etableras i lägen, där ingreppen i bestående bebyggelse och därmed det ekonomiska motståndet mot etablering bleve mindre.

Enbart inom Stor-Stockholmsdelen (karta 3) föreslås nya motorvägar med en sammanlagd längd av drygt 560 kilometer. Härvid är inte ringen kring innerstaden med Österleden, Essingeledens fortsättning m m medräknad. Med hänsyn till det stora antalet kostnadskrävande anslutningar, broar m m, synes en kostnad av drygt 10 mkr per km inte för hög. Den sammanlagda kostnaden belöper sig sålunda till omkring 6 miljarder kr eller ca 200 mkr årligen. Härtill skall läggas alla övriga gator och leder, som behövs. Motorvägsnätet utgör i viss mån ett separat system och det övriga vägnätet behöver i anslutning till exploateringar byggas ut i ungefär samma omfattning som hittills. Det kan ifrågasättas om kostnadsinsatsen är motiverad. Hittills gjorda studier betr. trafikbelastningar tyder enligt uppgift på att flera av lederna inte skulle bli så starkt trafikerade att en utbyggnad till motorvägsstandard är nödvändig under prognosperioden. Ytterligare studier i fråga om trafikutvecklingen synes bära ske.

Speciella synpunkter på regionplaneskissen vad avser Huddinge kommun.

En jämförelse mellan gällande regionplan och nu föreliggande regionplaneskiss visar att föreslagna förändringar i fråga om markanvändningen inom kommunens norra och nordvästra del är av mindre omfattning. Området utefter mäljarstranden har dock i skissen föreslagits utnyttjat för bostadsbebyggelse i väsentligt högre omfattning än i 1960 års regionplan förutsatts. Utmed den planerade "Kungshattsleden" har inlagts väsentliga områden som s k "arbetsområden i annat läge" (närmast avsett för "regional service" enligt regionplaneskissens text, sid. 239), vilka ej heller ingår i den gällande regionplanen. Vid gränsen mot Stockholms stad (Stora Mellansjö) har i anslutning till stadsgränsen inlagts ett större "arbetsområde i halvcentralt läge". Inom kommunens östra delar (Stortorp, Skogås, Drevviken) har de i regionplaneskissen föreslagna förändringarna varit av ringa omfattning. Skissen innebär i stort sett en konfirmation av befintliga förhållanden. Ett regionalt centrum har angivits sydväst om Glömstavägen mellan Glömsta och Katrineberg. Övriga icke redan inom en nära framtid bebyggda delar av kommunen har, på i stort sett samma sätt som framgår av 1960 års regionplan, föreslagits obebyggda.

Vid granskningen har framkommit vissa redovisningsmässiga förbiseenden. Sälunda föreslås dalgången mellan sjöarna Magelungen och Drevviken söder om Skogås lanspråktagen för bebyggelse, medan området vid Drevvikens station redovisats som obebyggt. Dalgången mellan sjöarna bör även i fortsättningen friläggas från bebyggelse enligt intentionerna i samband med planeringen för Skogås, medan Drevvikens station bör utgöra centrum för ett bostadsområde, som kommer att utbyggas vid denna station. Vidare har det stadsplanlagda och delvis utbyggda

Länna industriområde inte redovisats i regionplaneskissen. Industriområdet avses bli utbyggt ytterligare i anslutning till stadsmotorvägen Stockholm-Nynäshamn. Slutligen har inom kommunens nordvästra del befunnits att befintliga villaområden i Glömsta redovisats som grönområden. Samtliga de i detta stycke gjorda påpekandena har uppfattats såsom redovisningsmässiga förbättringar och föranleder därför inte ytterligare kommentar.

Frånsett områden för regional service (från Kungens kurva i norr via Gärmmaren och östra Glömsta till Flemingsberg i söder) och det halvcentrala arbetsområdet nordost om Magelungen har i skissen redovisats endast sådana bebyggelseområden, som redan är bebyggda eller vars exploatering inom de närmaste tio åren förbereds. Kraven på exploateringsmark inom regionen förväntas öka. Med tanke även på att viss mark vid sjön Gärmmaren bör lämnas obebyggd för att tjäna som rekreationsområde och med hänsyn till att en närmare studie av området nordväst om sjön Magelungen visar att detta i stora delar blir anspråktaget för trafikordningar, om det i skissen redovisade motorvägsnätet skall genomföras, är det angeläget att den inom regionen centralt belägna obebyggda marken i Huddinge kan utnyttjas mera intensivt än vad regionplaneskissen ger vid handen. Då till arbetsområden i "annat läge" skall förläggas synnerligen ytkrävande anläggningar per sysselsatt person räknat kan en sådan användning ur markanvändnings- och sysselsättningspunkter inte accepteras. Sälunda bör till området öster om sjön Gärmmaren förläggas delar av det halvcentrala bandet eller mera arbetsintensiva företag och bostäder i anslutning här till. Till följd härav erfordras nya kollektiva trafikmedel. (Genomförandet av planskissen betr. det mera högvärdiga arbetsområdet i Stockholms stads västra och södra delar synes förenat med stora problem, då befintligt bostadsbestånd måste rivas för att ge plats för arbetsområdet inom det halvcentrala bandet.) Vad så beträffar det i skissen redovisade stora friområdet kring Ågesta-Ortlängen må framhållas att betydande markområden i detta avsnitt av regionen bör reserveras för friområden ("regional park"). Emellertid kan en mera koncentrerad struktur för regionen leda till en omDispositionering av detta stora "centrala" friområde, vars exploatering för bebyggelse underlättas väsentligt därigenom att kommunen är ägare till områden av avsevärd omfattning. En utredning om detta områdes omfattning har nyligen påbörjats inom byggnadsnämndens stadsbyggnadskontor i samråd med fritidsnämnden. Någon preciserad bedömning av områdets lämpliga begränsning kan därför för närvarande ej redovisas. Rent allmänt kan i detta avseende anföras att avståndet mellan bebyggelseområdena i sydvästsektorn och "Nytissektorn" är av samma storleksordning som avståndet mellan "Enköpingsvägssektorn" och "Norrtäljesektorn". På samma sätt som man i norr kunnat utnyttja hela "Uppsalavägssektorn" vore det eventuellt möjligt att i söder utbygga ett helt eller delvis nytt bebyggelseband i de delar, som nu redovisas obebyggda. I förening med en kollektivförbindelse i ny sträckning skulle en sådan planering kunna öppna nya bebyggelsemöjligheter i stället för att i huvudsak endast bekräfta redan befintliga.

Flera i 1960 års regionplan redovisade trafikleder är ej längre aktuella för utbyggnad. Nya leder har inlagts i regionplaneförslaget. I detta avsnitt, som behandlar markanvändningen, skall rent allmänt framhållas, att osäkerheten ifråga om de regionala vägarnas antal och lägen medför att allt flera zoner tillkommer inom kommunen, inom vilka markutnyttjandet förhindras. Byggnadsförbud måste hållas och de enskilda fastighetsägarna får finna sig i mycket känbara inskränkningar ifråga om användningen av sin mark. De i regionplaneskissen föreslagna reser-

ten för vägar har blivit för många med hänsyn till behov, resurser och olägenheter för markägare. Ett oeftergivligt krav måste vara att de alldeles nödvändiga regionala trafikledernas läge fastställs.

Mot bakgrund av vad nyss anförts framstår det för kommunen såsom angeläget att antalet arbetstillfällen inom kommunen ökar. Sälunda har antalet sysselsatta inom kommunen stigit från i runt tal 5.700 personer år 1960 till i runt tal 10.500 personer år 1965. Antalet förvärvsarbetande huddingebor med arbete inom kommunen uppgick till i runt tal 4.000 personer år 1960 och 6.500 personer år 1965, d v s 29 % resp. 31 % av den förvärvsarbetande befolkningen inom kommunen. Andelen förvärvsarbetande huddingebor med arbete inom kommunen får anses vara mycket låg. För att minska olägenheterna av långa resor till arbetsplatser utom kommunen måste därför industri, handel samt servicetjänster kunna utvecklas relativt starkt. Härigenom ökas även sysselsättningsgraden inom kommunen. Antalet utpendlare förutsättes härvid komma att minska liksom antalet inpendlare. Det relativa trycket på de kollektiva kommunikationerna kan minskas. Med en sådan utveckling ökas också servicen till befolkningen inom kommunen. I fråga om föreslagna trafikleder ger ett närmare studium av de i föregående avsnitt föreslagna omdispositionerna inom Huddinge vid handen, att dessa omdispositioner kan leda till att tunnelbaneutbyggnader kan bli aktuella även på andra sträckor än till Botkyrkastaden. Enligt generalplaneberedningens T-banekommitté finnes i framtiden möjligheter till utdragning av Hagsåtrabanan med ytterligare två stationer, Farstabanan med tre stationer söder om Farsta Strand och Fruängsbanan med sju stationer utanför Fruängen. Att ingen av dessa möjligheter utnyttjats i skissen är märkligt, eftersom Fruängsbanans förlängning även med en bebyggelse liknande den i regionplaneskissen tänkta måste innebära stora fördelar och möjligheter. Således synes starka motiv föreligga till att framdraga Fruängsbanan till stationslägen inom Glömsta.

Även med skissens bebyggelseområden borde vissa motorvägar i kommunen kunna erhålla andra sträckningar. Sälunda borde Ålstensleden, om den kommer till stånd, ledas österut från Högdalen och norr om Håkärtingen med fortsättning mot nordost fram till en anknäring till Värmdövägen. Denna ändring skulle medföra att Ny-nösvägen kan kvarligga i det läge, som nu är färdigprojekterat och varfö vägen beräknas bli utbyggd i en nära framtid. Kungshattsledens sträckning mot Jordbro borde få en annan sträckning närmare Örlången. Väg E 3 borde sammanföras med Kungshattsleden vid Katrineberg. Vidare må här framhållas, att flera av de i regionplanen angivna genomfartslederna med hänsyn till de knappa resurser vägmyndigheterna förfogar över icke torde kunna utföras. Ur kommunens synpunkt är det angeläget att Fläsklösa-Kungshattsledens läge snarast fastställs för att planering av de välbelägna områdena vid Kungens kurva och Glömsta skall bli möjlig. Här må ånyo erinras om vad som anförts om angelägenheten ur markanvändningssynpunkt av att markreservatens lägen fixeras. I sammanhanget må även erinras om att den sk Åvägen tidigare ansetts relativt säkerställd ur utbyggnadssynpunkt. Anslag för utbyggnaden har bl a funnits medtaget i vägmyndigheternas långsiktplanering. Denna led har nu bortfallit, vilket kan ifrågasättas med hänsyn till behovet av sk tvärgående leder. Dess funktion torde icke kunna fyllas genom tillkomsten av Kungshattsleden.

På grund av förläggningen till Flemingsberg och Drevviken av bostäder och arbetsplatser av större omfattning måste det på båda dessa platser finnas järnvägsstationer.

För invånarnas trivsel och för undvikande av olägenheter på kortare eller längre sikt är naturvårdsfrågorna av betydelse. Dessa har också i den politiska debatten under senare tid kommit att tillmätas allt större intresse. Ett naturvårdsverk har inrättats. Till de mera vidsträckta och för mänsklig existens väsentliga frågorna hör åtgärder mot förorening av vattendrag och luft. Dessa åtgärder och deras ekonomiska konsekvenser blir en betydelsefull faktor att räkna med vid planläggning.

I detta sammanhang kan noteras att det provisoriska avloppsutsläpp, som lett till förorening av det sjösystem, varifrån Trehörningen ingår, i och med färdigställandet av avloppstunnel till Fagersjö upphör. Kommunen kommer därefter skyndsamt att vidtaga åtgärder till restaurering av sjön Trehörningen. Härefter sker icke något utsläpp av spillvatten i kommunens insjöar. Noteras må även att kommunen för att minska olägenheterna genom att radioaktivt utsläpp i sjön Mangelungen från Ågestaverket omöjliggjort sjöns användning som vattentäkt beslutat låta framdraga vattenledning till viss vattendistributionsförenings ätt. Vad beträffar god lufthygien kan nämnas att anläggandet av fjärrvärmeverk i Fittja (vilken fråga utretts inom ramen för den för Botkyrka, Huddinge och Stockholm gemensamma fjärrvärmeutredningen) på sikt förväntas bli mycket gynnsamt ur lufthygieniska synpunkter. Till fjärrvärmeverket skall kunna anslutas såväl flerfamiljshusområden som villabebyggelse. Anläggningen har tillstyrkts av naturvårdsverket. I sammanhanget kan även nämnas att kommunen hos länsstyrelsen begärt förbud mot tomgångskörning av motorfordon. Även bullerproblem och kostnader för eliminering av skadligt buller måste beaktas. Det förutsättes att de krav, som kan ställas på ovan nämnda områden, kan beaktas av kommunen.

Avslutningsvis kan kommunens synpunkter på regionplaneskissen i starkt koncentrat huvudsakligen sammanfattas i följande punkter:

1. Riksplaneringsintressen bör redovisas i regionplaneskissen i samband med omarbetning av densamma.
2. Alternativt förslag till regionplan med angivande av konsekvenser ur olika synpunkter borde framläggas, varigenom val av önskad planläggningstyp underlättas. Mera koncentrerad regionstruktur bör eftersträvas än vad nu föreliggande skiss förutsätter. För Huddinge kommuns vidkommande kräves ett mera intensivt markutnyttjande än enligt regionplaneskissen, framförallt inom områden i kommunens södra del, där dock avsevärda områden ändock kan bevaras för rekreationsändamål.
3. Friare företagslokalisering i anslutning till befintlig eller ny bostadsbebyggelse än den i regionplaneskissen angivna förordas.
4. Trafikledernas lägen bör snarast fixeras bl a ur markanvändnings- och byggnadsförbudssynpunkter.

Speciellt ur Huddinge kommuns synpunkt är järnvägsstationer i Flemingsberg och Drevviken angelägna. En fortsatt utbyggnad av Fruängsbanan fram till stationslägen inom Glömsta framstår som en naturlig åtgärd.

Kommunalnämnden hemställer att kommunalfullmäktige måtte besluta

att som eget yttrande över "Skiss 1966 till regionplan för stockholmstrakten" till Stockholmstraktens regionplanenämnd överlämna kommunalnämndens utlåtande i ärendet samt begära att däri anförda synpunkter och i nvändningar beaktas vid det fortsatta arbetet på regionplan, varvid förutsättes att kommunen efter revidering av skissen ånyo beredes tillfälle att taga del av regionplanearbetet och avge yttrande.

Huddinge den 23 september 1968

På kommunalnämndens vägnar:

HENRY ERICSON

/Bernt Mattsson

(GA)

BII, utdelade i stencil:

Stadsbyggnadskontorets yttrande av den 9 augusti 1968
Exploateringskontorets yttrande av den 12 augusti 1968
Fritidsnämndens protokoll, § 167, av den 15 maj 1968
Fritidsnämndens yttrande av den 13 maj 1968
Brandstyrelsens protokoll, § 52, av den 19 december 1967
Byggnadskontorets yttrande av den 31 januari 1968
Elverksstyrelsens protokoll, § 38 h, av den 15 maj 1968
Elverksstyrelsens yttrande av den 6 maj 1968
Hälsövårdsnämndens protokoll, § 150, av den 12 december 1967
Skolstyrelsens protokoll, § 139, av den 26 juni 1968
Skolstyrelsens yttrande av den 19 juni 1968
Trafikberedningens yttrande av den 22 januari 1968
Stadsbyggnadskontorets vägförslag

Bilaga

Reservationer till utlåtande nr 168 ifråga om yttrande till Stockholmstraktens regionplanenämnd över "Skiss 1966 till regionplan för Stockholmstrakten".

Mot förslaget anmälde hr Benne Lantz reservation med följande innehåll:

"En starkt bidragande orsak till att expansionskommunerna runt Stockholms stad inte på ett rimligt sätt kan tillgodose sina innevånare med nyttigheter är att den gällande regionplanen diskuterades i fullmäktigeförsamlingarna 1968 utan att avseende fästes vid regionens allmänna utveckling, man nöjde sig med betraktelser över den egna kommunens situation. Utvecklingen därefter visar ytterligare att allmänna samhällsliga faktorer måste avgöra även den regionala planeringen, dessa faktorer borde därför i högre grad beaktats i yttrandet. Planverket med sina regionala myndigheter på länsstyrelserna hävdar sålunda en helt annan utvecklingslinje än en koncentration till tre storstadsregioner i riket som den enda möjliga, nämligen att lokalisering och resurser styrs till centralorter såsom Växjö, Skövde, Linköping, Örebro, Borlänge etc. För Malmöhus län föreslås en spridning till flera stadsområden. Vidare har länsstyrelsen i Stockholms län i sitt betänkande Länsplanering 67 som omfattar tiden 1966-80 uttalat lokalliseringspolitiska målsättningar som strider mot regionplaneskissens lösningar. Det kan med kännedom om dessa fakta inte dras andra slutsatser än att de riksekonomiska intressena måste avgöra regionernas utvecklingsplaner.

Det är likaså en felaktig utgångspunkt för kommunen att inte ifrågasätta huruvida det enskilda näringslivets lokaliserings- och strukturönskemål verkligen skall vara den allena avgörande basen för regionplaneringen. Kommunen borde i stället kräva ett bestämmande inflytande över hithörande frågor, på samma sätt som andra samhälls-, löntagar-, konsument- och invånarintressen borde utgöra grund för en regional plan. Jag delar det kritiska synsätt som bl. a. arkitekternas tidskrift givit uttryck åt och som innebär ett avvisande av att planen skall styras av ensidigt företagsekonomiska krav som dessutom strider mot uttalade politiska principer. Restider, fritidsområdenas lokalisering, miljölösningar, tillhandahållandet av kollektiv service, tvärkommunikationernas utformning, dessa frågor får inte göras beroende av hur företagen oförhindrade planerar sina investeringar. I stället för att acceptera skissens förutsättning att strukturomvandlingen ska fortgå ohämmat utan styrning från samhällets sida borde kommunen kräva ett regionalt styrande organ som samordnar samhällets ekonomiska intressen och ekonomiska resurser, inte minst vad avser de enskilda kommunernas sinsemellan stridiga beslut.

Beträffande den s.k. kristenssonska strukturmodellen som ligger till grund för skissen vill jag instämma med Lars Nasbeth på IUI i att de näringslivsförändringar som plan-skissen förutsätter inte inträffar under plantiden. Konkurrensen kommer även i fortsättningen att gälla länder och inte storstadsregioner på det internationella planet. Vad det däremot gäller är att hejda den oplanerade strukturomvandlingens följder i bl. a. Stockholms stad, där på tio år 200 arbetsplatser och 11000 verkstadsarbetare utrationalliserats och ersatts av tjänstemannagrupper i det allt ensidigare näringslivet, där konfektions-, textil-, livsmedelsbranschen är exempel på näringsgrenar som tenderar att upphöra med sina producerande enheter.

Som ett argument för utvecklingen av City som en separat kontorsvärld har anförts att företagens administrativa enheter, huvudkontor m.m., har ett stort kontaktberoende. Som ett svar på denna sökta motivering har LM Eriksson annonserat tillverkning av bildtelefoner som ansluts till nätet och som innebär att samtal, bild och illustrationsmateriel föres över avsevärda avstånd och helt tillgodoser företagets kontaktbehov. En följd av City-koncentrationen är dessutom en icke önskvärd social skiktning som blir helt extrem om planskissens förutsättningar följs. SACO-medlemmar i kärnan, TCO-medlemmar i det halvcentrala bandet och LO-medlemmar i ytterregionen som man på arkitekt håll har karakteriserat denna segregation, som dessutom har en markpolitisk aspekt, eftersom planens förslag om stora fritidsområden som leder till motsvarande koncentrerad bebyggelse är ett allvarligt incitament till ökad markspeculation. Sätillvida har planförfattarna erkänt att man har förutsatt uppkomsten av en ny social uppdelning mellan regionens centrum och ytterområden som planen förlägger företagens enheter för rutintillverkning längst ut i regionen p.g.a. att sådana enheter är utrymme-krävande och drar med sig höga markkostnader. Men miljö, markfrågor, den sociala skiktningen, de växande trafikproblemen etc. kan inte diskuteras var för sig såsom sker i yttrandet. Alla dessa frågor rymmer problem som hänger ihop och är en automatisk följd av planlösningen.

Genomförandet av skissens citymodell har kostnadsberäknats till 5 miljarder kronor. Varifrån skall då de nödvändiga resurserna hämtas för färdigställandet av de expanderande samhällena i regionen, t.ex. Huddinge? Trots höga skatter har expansionskommunerna inte råd att eliminera sin växtvärk ens i nuläget. Det understryker ytterligare kravet på ett regionalt organ för samordning av de ekonomiska resurserna, ett krav som tillkomsten av storlandstinget 1971 ju inte tillgodoser.

Den huvudsakliga slutsatsen av ovanstående är att regionplaneskissen måste avvisas all den stund den dels bygger på felaktiga premisser, dels skapar allvarliga och olösliga problem för regionens och därmed Huddinges invånare."

Mot förslaget anmälde vidare hr Nils Erik Bramsvik reservation av följande innehåll:

"Tredje stycket på sid. 2 'Regionplaneskissens uppbyggnad medför ...' skulle inledas med följande: 'Utrångspunkten har varit de företagsekonomiska synpunkterna. Det hade varit önskvärt att skissen också hade inrymt ett alternativ, som hade haft centrala miljöfrågor och mänskliga trivselproblem som den primära utgångspunkten. I det fortsatta arbetet är det i avsaknad ett sådant alternativ viktigt att dessa frågor får en central plats.

Andra stycket på sid. 3 'De antaganden beträffande ...' skulle inledas med följande: 'Regionplaneskissen företer ur sociala och sociologiska synpunkter betänkliga drag. Fördelningen av arbetsplatser synes leda till att man får en social skiktning med högre tjänstemän i förvaltning och vid huvudkontor i ett centralt område, under det att ytterområdena i regionen får ge plats för dem som arbetar i den tunga industrin. Däremellan får man i begränsad omfattning lättare industri och stora områden, som blir rena sovstäder. Speciellt tycks detta vara fallet i den södra delen av regionen.'

Slutligen anförde hr Harald Magnusson reservation i viss del av ärendet.



HUDDINGE

Utdrag ur protokoll fört vid sammanträde med kommunalnämnden i Huddinge den 7 oktober 1968.

§ 422

Kommunalnämnden beslöt i enlighet med andra avdelningens förslag och med stöd av kommunalfullmäktiges bemyndigande den 31 oktober 1966, § 176, såvitt avser upplåning

- att låta ombygga Hörningsnäsvägens anslutning till Lännavägen, sektion 0 - 70 enligt byggnadskontorets ritning nr 22624, för en beräknad kostnad av 46.000 kr (inkl belysning) att påföras konto 6.394.06 och utgå ur budgetanslag å konto 6.395.00 i 1968 års stat;
- att låta utbygga vad-ledningar i del av Hörningsnäsvägen, sträckan 628 a - 628 b, enligt byggnadskontorets förslag för en beräknad kostnad av 28.000 kr att påföras konto 6.594.06 och för täckning av kostnaderna upptaga ett 25-årigt amorteringslån å 28.000 kr att avräknas från kommunalfullmäktiges den 31 oktober 1966, § 176, beslutade upplåning;
- att byggnadskontoret före arbetenas igångsättning skall inhämta besked från exploateringskontoret att erforderlig mark får disponeras;
- att utbyggnad av Hörningsnäsvägen jämte ledningar däri i övrigt skall anstå till dess ny stadsplan fastställts för området;
- att underrätta dels Hörningsnäs Villastads fastighetsägareförening, dels Radhusföreningen 608 om beslutet samt meddela föreningarna att Tingsvägen vid stg 608 enligt gällande stadsplan har en bredd om 4 meter, varför endast gång- och cykeltrafik torde kunna ifrågakomma; samt
- att därjämte underrätta byggnadskontoret och elverket om beslutet.

Vid protokollet:
Bernt Mattsson

Justerat den 11 oktober 1968

Henry Ericson
ordförande

Adelia Larsson Sven Westlén
justeringsmän

Kungörelse angående justering av detta protokoll har i laga ordning anslagits å Huddinge kommuns officiella anslagstavla den 15 oktober 1968.

Henry Ericson
ordförande

Rätt utdraget betygar:

Sven Westlén