

RUFS 2050

Europas mest attraktiva storstadsregion



Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, TRF, ansvarar för regionplanering och regionala utvecklingsfrågor i Stockholms län. TRF arbetar på uppdrag av landstingsstyrelsen och tillhör Stockholms läns landsting (SLL). Vi bidrar till Stockholmsregionens utveckling genom en utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och analys. Genom samverkan och kommunikation bidrar vi till att regionens aktörer når en gemensam syn på regionens utveckling. Vi ger förutsättningar och tar initiativ för att visioner, mål, strategier och åtaganden i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5) ska bli verklighet.

Vi bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden. I TRF:s rapportserie presenteras kunskapsunderlag, analyser, scenarion, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. De flesta rapporter är framtagna av forskare, utredare, analytiker och konsulter på uppdrag av TRF.

Citera gärna innehållet i rapporten men uppge alltid källan. Även kopiering av sidor i rapporten är tillåtet förutsatt att källan anges och att spridning inte sker i kommersiellt syfte. Återgivning av bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

TRF är i likhet med Stockholms läns landstings samtliga förvaltningar miljöcertifierade enligt ISO 14001. SLL:s upphandlade konsulter möter särskilt ställda miljökrav. Denna trycksak är tryckt enligt SLL:s miljökrav

Texts and maps stemming from research projects under the ESPON programme presented in this report do not necessarily reflect the opinion of the ESPON Monitoring Committee.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Box 22550, 104 22 Stockholm
Besök: Norra stationsgatan 69
Tfn växel: 08-123 130 00
E-post: registrator@sll.se
tfr@sll.se
www.sll.se

Omslagsillustration: Kari Modén
Grafisk form och produktion: Fidelity

Förord

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen är vårt gemensamma kontrakt och pekar ut den långsiktiga riktningen för vår region. Utvecklingsplanen ligger till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen. Samrådsförslaget är basen för nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050.

Era signaler från aktualitetsarbetet med nuvarande regionala utvecklingsplan, RUF5 2010, var tydliga; vision och mål är bra, rör inte för mycket i den rumsliga strukturen, men prioritera tydligare, sätt det sociala perspektivet, landsbygd och skärgård liksom klimatarbetet mer i fokus och se till att det som står i planen också blir verklighet.

Samrådsförslaget är underlag för dialogen om Stockholmsregionen och inriktning för det regionala utvecklings- och planeringsarbetet. Nu behöver vi er hjälp och kompetens för att ta ställning till de förslag som har utarbetats.

Landstingets tillväxt- och regionplanenämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2016 att skicka samrådsförslaget på remiss. Remissperioden pågår fram till och med den 30 september 2016. Till samrådsförslaget hör också en samlad konsekvensbeskrivning och en bilaga om de storregionala perspektiven, som Stockholms läns landsting tagit fram tillsammans med planeringsorganen i östra Mellansverige.

De sex månader vi nu har framför oss kommer att bli både spännande och lärorika. Vi är särskilt intresserade av att få era synpunkter på samrådsförslagets mål och delmål, urvalet av prioriterade åtgärder, vägvalen för den rumsliga strukturen, och hur er organisation kan bidra till utvecklingen av regionen.

Under samrådsperioden kommer vi att ordna flera aktiviteter som ni är välkomna att delta i, och vi hoppas att ni också tar egna initiativ till att diskutera de här frågorna både inom er organisation och med varandra.

Jag ser fram emot era synpunkter och en spännande dialog!

Hanna Wiik
Förvaltningschef
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Stockholms läns landsting

Innehållsförteckning

| | |
|-------------|---|
| Förord..... | 2 |
|-------------|---|

DEL 1 VISION, UTMANINGAR OCH MÅL

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Inledning | 10 |
| 1.1 | En genomförandeinriktad plan | 10 |
| 1.2 | Huvudprinciperna i RUFSS 2010 ligger fast | 10 |
| 1.3 | Planprocessen för RUFSS 2050 | 11 |
| 1.4 | Tidsperspektiv och målstruktur i RUFSS 2050 | 11 |
| 1.5 | Geografi i RUFSS 2050 | 12 |
| 1.6 | Läsanvisning | 12 |
| 2 | Europas mest attraktiva storstadsregion | 14 |
| 2.1 | En region som är hållbar | 14 |
| 2.2 | En resilient region | 15 |
| 2.3 | En region med människan i fokus | 15 |
| 2.4 | En region utan klimatpåverkande utsläpp | 16 |
| 3 | Den regionala utvecklingsplanens funktion | 17 |
| 3.1 | Vad är en regional utvecklingsplan? | 17 |
| 3.2 | Parallella processer och Stockholms läns landstings samlade bidrag till regionens utveckling | 20 |
| 3.3 | RUFSS 2050 – ett gemensamt kontrakt | 22 |
| 4 | Förutsättningar och utmaningar för Stockholmsregionen | 23 |
| 4.1 | Stockholmsregionen i världen – en global utblick | 23 |
| 4.2 | Stockholmsregionen i ett storregionalt perspektiv | 27 |
| 4.3 | Stockholmsregionens särskilda förutsättningar och utmaningar | 27 |
| 5 | Mål och delmål för regionens långsiktiga utveckling | 33 |
| 5.1 | Övergripande mål och delmål | 34 |
| 5.2 | Uppföljning och nyttan med delmål | 36 |
| 5.3 | Målsynergier och hållbar utveckling | 36 |
| 5.4 | Mål på nationell och internationell nivå | 37 |

DEL 2 PLANENS GENOMFÖRANDE

| | | |
|------|---|-----|
| 6 | Prioriterade åtgärder | 40 |
| 6.1 | Knyt ihop regionen och bygg tätt, varierat och kollektivtrafikhära..... | 40 |
| 6.2 | Säkra värden genom att leva klimatsmart, värna naturresurser och utveckla effektiva system..... | 41 |
| 6.3 | Stärk konkurrenskraften med smart, grön och inkluderande tillväxt..... | 42 |
| 7 | Tematiska frågor och förhållningssätt | 43 |
| 7.1 | Klimatpåverkan | 43 |
| 7.2 | Bostadsförsörjning..... | 44 |
| 7.3 | Transportsystemet | 46 |
| 7.4 | Tekniska försörjningssystem | 53 |
| 7.5 | Regional ekonomi och förnyelse av näringslivet..... | 54 |
| 7.6 | Bebyggelsestrukturens betydelse för den sociala hållbarheten | 60 |
| 7.7 | Hälsa- och sjukvård..... | 63 |
| 7.8 | E-samhället..... | 64 |
| 7.9 | Landsbygd och skärgård | 65 |
| 7.10 | Grön- och blåstruktur, ekosystemtjänster | 71 |
| 7.11 | Kultur och kulturmiljö | 73 |
| 7.12 | Storregional samverkan..... | 76 |
| 7.13 | Säkerhet och beredskap..... | 78 |
| 8 | Vägval för den rumsliga strukturen | 82 |
| 8.1 | Varför två strukturbilder? | 83 |
| 8.2 | Viktiga principer för den rumsliga strukturen | 84 |
| 8.3 | Strukturbilderna bygger på strukturanalyser..... | 85 |
| 8.4 | Regionens utveckling i en föränderlig värld | 86 |
| 8.5 | Två strukturbilder och dess konsekvenser | 87 |
| 9 | Samlad konsekvensbedömning..... | 102 |
| 9.1 | Avgränsning av konsekvensbedömningen | 102 |
| 9.2 | Metod och bedömningsmodell | 103 |
| 9.3 | Jämförelsealternativ..... | 105 |
| 9.4 | Sammanfattning av den regionala konsekvensbeskrivningen | 105 |
| 9.5 | Fortsatt arbete..... | 107 |
| 10 | Fortsatt process fram till antagen plan..... | 108 |

Centrala begrepp

Här förklaras generella begrepp och ord som förekommer genomgående i samrådsförslaget.

Befolkningsprognos

En detaljerad beräkning av den framtida befolkningen per år utifrån kunskap om demografi och migration. Hänsyn kan även tas till hur förändringsfaktorer som bostadsbyggande och konjunktursvängningar påverkar utvecklingen.

Blåstruktur

Den sammanlagda ytan av vatten inom ett geografiskt område.

En bättre sits

En bättre sits, EBS, är Mälardalsrådets storregionala process inom infrastruktur och transporter som har pågått under flera år.

BRP

Bruttoregionalprodukt, det vill säga värdet av all produktion av varor och tjänster i en region.

Ekosystemtjänster

Produkter och tjänster som naturen skapar och som människor utnyttjar. De brukar delas in i fyra olika huvudkategorier: *producerande*, exempelvis mat och råvaror, *kulturella*, exempelvis naturupplevelser, *reglerande*, exempelvis vattenrening och pollinering samt *understödjande*, exempelvis biologisk mångfald och det hydrologiska kretsloppet.

Europa 2020

EU:s tillväxtstrategi för tioårsperioden 2010–2020 med fem överordnade mål för sysselsättning, innovation, utbildning, social sammanhållning, samt energi och klimat som ska uppnås före 2020.

Flerkärnighet

Flera tätorter i en funktionell region som kompletterar varandra när det gäller framför allt service, arbetsplatser och boende.

Framskrivningar

Beräkning av den genomsnittliga framtida utvecklingen av befolkningens mängd fram till ett visst år, utifrån att parametrar som födelsetal, dödstal, inflyttning och utflyttning följer vissa mönster. Framskrivningar görs också för ekonomisk utveckling och sysselsättning.

Grönstruktur

Grönstruktur är den sammanhängande väven av grönska som finns både mellan husen i tätorter, i anslutning till bebyggelsen och i det omgivande landskapet. Den regionala grönstrukturen i RUFSS består av tätortsnära gröna kilar och stora samlade rekreations-, natur- och kulturmiljövärden. De gröna kilarna ligger i anslutning till den samlade bebyggelsestrukturen och innehåller både kilområden, gröna värdekärnor och gröna svaga samband (se RUFSS 2010).

Hållbar utveckling

Hållbar utveckling handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor nu och i framtiden. Utgångspunkten i RUFSS 2050 är att människan är i centrum, att ekologin sätter ramarna och att ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling. Det här förtydligar att social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet inte är tre separata spår utan att de hör ihop och påverkar varandra.

Inkludering

Inkludering handlar om integrerade utvecklingsprocesser i företag, organisationer och samhället i stort, processer som leder till inkluderande synsätt och motverkar exkluderande strukturer. Detta är ett villkor för att mångfald och olikheter ska kunna användas som en innovativ drivkraft för affärs-, verksamhets- och samhällsutveckling.

Interkulturellt

Interaktioner mellan personer eller grupper från skilda kulturer, med skilda modersmål och levnadsregler, som bygger på en ömsesidig förståelse och respekt dem emellan. Begreppet skiljer sig från det närbesläktade begreppet mångkulturalitet som endast avser flera kulturers parallella samexistens i ett samhälle utan att interaktioner är nödvändiga.

Mobility management

Mobility management, MM, är ett samlingsnamn för åtgärder för att påverka beteenden inom transportområdet och ett komplement till annan trafikplanering. Grundläggande är användningen av mjuka åtgärder så som information och kommunikation, liksom organisation och koordination av olika tjänster. Syftet är att påverka resan innan den har börjat och effektivisera användandet av transporter och infrastruktur.

Mångfald

Mångfald är ett normkritiskt förhållningssätt som bygger på att alla människor, oavsett kön, könsidentitet, etnicitet, sexuell läggning, sexuell identitet, funktionsvariation, religion, kultur eller ålder har jämlika möjligheter att utveckla sig utifrån sin kompetens, och att frigöra sina livschanser.

Resiliens

Resiliens är ett systems långsiktiga förmåga att hantera väntade och oväntade störningar och förändringar, samt att återuppbygga viktiga funktioner och att vidareutvecklas, utan att systemet kollapsar. För ett samhällssystem kan det exempelvis handla om förmågan att hantera naturkatastrofer, världsoro eller större olyckor.

Robusthet

Ett systems förmåga att stå emot kända störningar utan att förändras.

RUFS

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, vilket innebär att det är en regionplan enligt plan- och bygglagen (2010:900) som också hanterar utvecklings- och tillväxtfrågor i den regionala skalan. Sedan tidigare finns RUFS 2001 och RUFS 2010.

RUS och RUP

Regional utvecklingsstrategi och Regionalt utvecklingsprogram. Dessa begrepp används synonymt. RUP återvinns i förordningen (2007:713) om regionalt tillväxtarbete.

Rumslig struktur

Geografisk fördelning av bebyggelse, infrastruktur och andra fysiska funktioner som påverkar mark och vatten.

Socialt kapital

Kortfattat kan det beskrivas som graden av tillit som individer har till varandra och till samhället. Se också faktabrut sidan 61.

Funktionell analysregion, FA-region

Statistiska centralbyråns SCB:s beteckning för Stockholms funktionella analysregion som bygger på pendlingskriterier. En FA-region är en region, inom vilken människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor. Indelningen i FA-regioner (funktionella analysregioner) användas vid regionala analyser. Enligt Tillväxtverket finns det i dag 60 FA-regioner i Sverige.

Strukturfond

EU:s struktur- och investeringsfonder, ESI, som syftar till att skapa ekonomisk, social och territoriell sammanhållning inom EU.

Transportarbete

Transportarbete delas in i person- och godstransportarbete. Persontransportarbetet mäts i personkilometer: antalet personer som färdas i ett fordon, multiplicerat med antalet resta kilometer för var och en. Godstransportarbetet mäts i tonkilometer: varje godsenshets massa i ton, multiplicerat med transportsträckan i kilometer för var och en.

Östra Mellansverige, ÖMS

Östra Mellansverige utgörs i geografisk mening av Stockholms län, Uppsala län, Södermanlands län, Östergötlands län, Örebro län, Västmanlands län och Gävleborgs län. Det finns ett samarbete och en ambition att samordna RUFS- och RUS-processerna mellan länen, vilket uttrycks genom den bilagda handlingen "ÖMS 2050 – samverkan och planering i Östra Mellansverige". ÖMS ska inte förväxlas med strukturfondsområdet östra Mellansverige där Stockholms län inte ingår.

DEL 1

VISION, UTMANINGAR OCH MÅL

Inledning

Europas mest attraktiva storstadsregion

Planens funktion

Förutsättningar och utmaningar

Mål och delmål



1 | Inledning

Det inledande kapitlet är en introduktion till samrådsförslaget. Här beskrivs huvudprinciperna i den nuvarande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2010, samt planprocessen, tidsperspektivet och målstrukturen i kommande RUFSS 2050.

1.1 En genomförandeariktad plan

Liksom tidigare regionala utvecklingsplaner ska den kommande regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050 vara känd, förankrad och gemensam. Den ska även sträva mot att bli mer genomförandeariktad än tidigare regionala utvecklingsplaner för Stockholmsregionen.

Stockholmsregionen består av tusentals aktörer och mer än 2,2 miljoner individer som driver utvecklingen framåt inom näringsliv, akademi, förvaltning, föreningsliv, trossamfund, nöjesliv och umgänge med mera.

Det regionala utvecklingsarbetet drivs av många olika aktörer genom projekt, planer och aktiviteter. En regional utvecklingsplans främsta funktion är att peka ut en långsiktig gemensam riktning för regionen. Genom att ha fokus på långsiktigt väl underbyggda mål kan därmed den regionala utvecklingsplanen fylla funktionen av ett regionalt kontrakt om den långsiktiga inriktningen och samtidigt ligga till grund för igångsättningen av konkreta projekt, åtaganden och investeringar som genomförs i närtid.

Planen ska alltså peka ut regionens samlade vilja och vägleda regionens aktörer under planperioden att ta sig an de utmaningar som finns. Planen ska vara sektorsövergripande så att det kan uppstå synergier mellan olika intressen och det samlade utvecklingsarbetet leder till gemensamma nyttor.

1.2 Huvudprinciperna i RUFSS 2010 ligger fast

Under 2013–2014 genomförde Stockholms läns landsting ett aktualitetsarbete av RUFSS 2010. Det framkom då att regionens aktörer upplevde att RUFSS 2010 i stora delar fortfarande är aktuell och användbar, men att det

finns behov av förtydliganden och uppdateringar samt att det behövs en tydligare prioritering av vilka åtgärder som ska genomföras och vilken riktning den kommande regionala utvecklingsplanen ska peka ut. Eftersom RUFSS 2010 formellt upphör att gälla efter sex år¹, arbetar Stockholms läns landsting med att ta fram en ny regional utvecklingsplan, RUFSS 2050, som bygger vidare på RUFSS 2010, men som tar fasta på de synpunkter som kom fram under aktualitetsarbetet. Den nya planen börjar gälla 2018.

Visionen om att vara *Europas mest attraktiva storstadsregion* ligger fast. Utmaningarna, som identifierades redan i RUFSS 2010 och som bekräftades i programmet för RUFSS 2050, kommer att vara viktiga utgångspunkter även i RUFSS 2050. De övergripande målen är fortsatt aktuella med vissa kompletteringar. För den rumsliga strukturen och för de övergripande målen har mållåret flyttats fram från 2030 till 2050. Den långsiktiga planeringen måste alltså ta hänsyn till konsekvenserna av olika beslut, inte bara för invånare som lever i dag, utan även för kommande generationer.

Den rumsliga strukturen i RUFSS 2010 bygger på ett antal bärande element, Stockholmsregionen ska utvecklas så att bebyggelsestruktur, infrastruktur för transporter, teknisk försörjning, gröna kilar och blåstruktur samverkar på ett effektivt sätt, berikar och kompletterar varandra. Några viktiga planeringsprinciper är att skapa täta och varierade stadsmiljöer i goda kollektivtrafiklägen, och att utveckla de yttre regionala stadskärnorna samtidigt som de gröna kilarna värnas och den sociala sammanhållningen ökar i hela regionen. Dessa element gäller även för RUFSS 2050.

1 Enligt tidigare plan- och bygglag (1987:10) var giltighetstiden för en regionplan sex år vilket innebär att RUFSS 2010 formellt upphör att gälla i september 2016. I nuvarande lagstiftning (2010:900) har giltighetstiden utökats till åtta år.

Figur 1. Planprocessen för RUF5 2050



1.3 Planprocessen för RUF5 2050

RUF5 2010 är sedan augusti 2010 Stockholms läns regionala utvecklingsplan. Att ta fram en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen är en omfattande process som pågår i flera år. Arbetet förutsätter en tät dialog med alla de organisationer som sedan ska medverka till att planen blir verklighet. Det dokument som nu föreligger är samrådsförslag RUF5 2050, det vill säga ett förslag till ny regional utvecklingsplan som regionens aktörer ska samråda kring och lämna synpunkter på under samrådet.

Den 20 augusti 2015 godkände Tillväxt- och regionplanenämnden programmet för nästa regionala utvecklingsplan, RUF5 2050. Programmet beskriver ramarna för arbetet med att ta fram nästa plan och utgår från RUF5 2010 samt det aktualitetsarbete som gjordes av planen under 2013–2014. Under hösten 2015 påbörjades arbetet med det samrådsförslag som nu finns framtaget.

Mellan april och till och med september 2016 kommer samrådet om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen att pågå. Då har alla regionens aktörer möjlighet att komma med synpunkter på hur de vill att regionen ska utvecklas och hur den kommande RUF5 2050 ska se ut.

Efter samrådet fortsätter arbetet med den regionala utvecklingsplanen och ett nytt förslag tas fram. Plan-

förslaget ställs ut under hösten 2017 och ytterligare en remissomgång genomförs. Därefter tas ett slutligt förslag fram för politisk behandling i landstinget. Den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050, kommer att gälla för perioden 2018–2026.

1.4 Tidsperspektiv och målstruktur i RUF5 2050

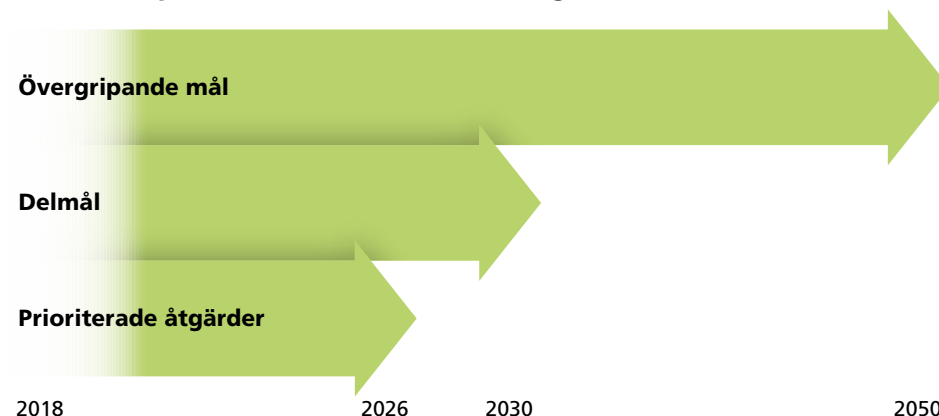
Genom aktualitetsarbetet framkom att det saknades ett tydligt genomförandeperspektiv i RUF5 2010. Utifrån de synpunkter som framkom togs ett nytt system för mål, delmål och åtgärder fram i programmet för en ny regional utvecklingsplan, kopplat till flera tidshorisonter.

RUF5 2050 har fyra tidsperspektiv: ett kort, ett medellångt och ett långt, samt en utblick mot framtiden.

- Kort sikt: 2018–2026, planens giltighetstid enligt plan- och bygglagen. Gäller huvudsakligen de prioriterade åtgärderna.
- Medellång sikt: fram till 2030. Målår för delmålen.
- Lång sikt: fram till 2050. Målår för hela planen, strukturbilderna och regionens övergripande mål.
- Bortom 2050: i ett ännu längre tidsperspektiv än planens målår, och samtidigt även i de kortare tidsperspektiven. Gäller visionen och planens förhållningssätt.

Figur 2. Målstrukturen i förhållande till tidsperspektiven i RUF5 2050

Vision: Europas mest attraktiva storstadsregion



1.5 Geografi i RUFSS 2050

Den regionala utvecklingsplanen gäller formellt för Stockholms län. Samtidigt är de geografiska sambanden starka med grannlänerna. Delar av arbetsmarknad och bostadsmarknad är gemensamma och infrastrukturen är sammanlänkad utan gränser. Det finns ett ömsesidigt utbyte och till viss del beroende som gör att samverkan med omgivningen är nödvändig.

I arbetet med genomförande av RUFSS 2010 har samarbetet i det som kallas östra Mellansverige utvecklats och flera gemensamma projekt har drivits. I östra Mellansverige ingår förutom Stockholms län även Gävleborgs län, Uppsala län, Västmanlands län, Örebro län, Östergötlands län och Södermanlands län. Samverkan mellan de regionala organisationerna har lett till en gemensam skrift som ingår som bilaga till samrådsförslaget.

1.6 Läsanvisning

Del 1 tar avstamp i visionen för Stockholmsregionen – Europas mest attraktiva storstadsregion – och ett förstärkt perspektiv på hållbar utveckling (kapitel 2). Planens funktion och användning definieras (kapitel 3). Därefter presenteras förutsättningar och utmaningar för Stockholmsregionen (kapitel 4) som en bakgrund för de mål regionen behöver uppnå för att visionen ska bli verklig inom ramen för en hållbar utveckling (kapitel 5).

Del 2 inleds med prioriterade åtgärder (kapitel 6) och med generella förhållningssätt och insatsområden i olika tematiska frågor (kapitel 7) som både är vägledande för att styra regionen i riktning mot målen och som visar hur målen kan uppnås. Två alternativa strukturbilder presenteras (kapitel 8). Dessa ska användas som verktyg för att diskutera viktiga vägvalsfrågor i regionens utveckling, hur olika insatser påverkar utvecklingen och vilka konsekvenser detta kan få. Avslutningsvis beskrivs den samlade konsekvensbedömningen av planen samt processen fram till antagen plan.

BEGREPP I RUF5 2050

Vision

Att vara Europas mest attraktiva storstadsregion är en ledstjärna för regionens utveckling. Visionen ska driva arbetet hela tiden, men den är inte ett slutligt tillstånd. Den finns därför med i alla tidsdimensioner.

Utmaningar

Utmaningarna pekar på de svårigheter som måste bemötas i arbetet med regionens utveckling. De visar också på olika möjligheter som behöver tillvaratas. Utmaningarna blir tydliga när Stockholmsregionens utvecklingsambitioner relateras till förutsättningarna, omvärldens påverkan och bedömningar om framtiden.

Övergripande mål

De övergripande målen beskriver vad som ska känneteckna Stockholmsregionen framåt. Tidsperspektivet för målen är planens horisontår 2050.

Delmål

Delmålen är specifika ambitioner som är kopplade till de övergripande målen. De ska vara möjliga att följa upp och tydligt signalera regionens ambitioner. Delmålen ska bidra till att de övergripande målen nås och de ska också kunna fungera som utgångspunkt för överenskommelser och åtgärder.

Prioriterade åtgärder

Prioriterade åtgärder är konkreta insatser som behöver genomföras i det korta tidsperspektivet, företrädesvis under planens giltighetstid, 2018–2026, för att regionens mål ska nås på längre sikt. De ska visa vad som är viktigast att göra på kort sikt ur ett regionalt perspektiv och ska möjliggöra en tydligare ansvarsfördelning mellan aktörerna i regionen. De prioriterade åtgärderna ska kunna revideras inom ramen för planens giltighetsperiod; när en åtgärd är genomförd kan andra åtgärder lyftas in. För att de prioriterade åtgärderna ska kunna genomföras krävs det att nyckelaktörerna deltar aktivt i det regionala utvecklingsarbetet.

Förhållningssätt

De redovisade förhållningssätten är en vägledning för hur RUF5 2050 bör tillämpas i olika regionala och lokala processer, dokument och beslut inom olika fördjupningsområden. De förtydligar också hur regionplaneringen kan förväntas ta ställning i olika frågor, till exempel i remissvar till kommunala aktörer. Förhållningssätt kommer även utformas för plan-kartan.

Strukturbilder

Strukturbilderna i samrådsförslag RUF5 2050 beskriver olika möjligheter till hur den fysiska strukturen kan utvecklas mot år 2050. Den verkliga utvecklingen påverkas av såväl marknadskrafter som politiska beslut på olika nivåer. Men regionens möjlighet att påverka den långsiktiga utvecklingen underlättas om det finns en tydlig regional inriktning för vilken struktur regionens aktörer vill se.

Regionala stadskärnor

I regionen utpekade platser som har en särskilt hög regional tillgänglighet och vars utveckling kommer bidra till att Stockholmsregionens struktur blir mer flerkärnig. De regionala stadskärnorna ska både motverka att bebyggelse och verksamheter sprids ut i regionen och avlasta de centrala delarna.

Nod

Orter och samhällen på landsbygden som utgör knutpunkt för kollektivtrafiken och har en bredd av service, exempelvis livsmedelsbutik, förskola, skola och äldreomsorg. Noder har stor betydelse för närliggande mindre orter och för den omgivande landsbygden.

Tyngdpunkt

Mindre orter och samhällen på landsbygden som har en kollektivtrafikhållplats och någon form av service, exempelvis skola och livsmedelsbutik. Tyngdpunkterna har betydelse för den omgivande landsbygden.

2 | Europas mest attraktiva storstadsregion

Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. För att vara det krävs ett ständigt arbete med hållbar utveckling, att regionen är resilient, har människan i fokus och att de klimatpåverkande utsläppen minskar. Visionen är en ledstjärna i planeringen, genomförandet och uppföljningen av RUFSS 2050.

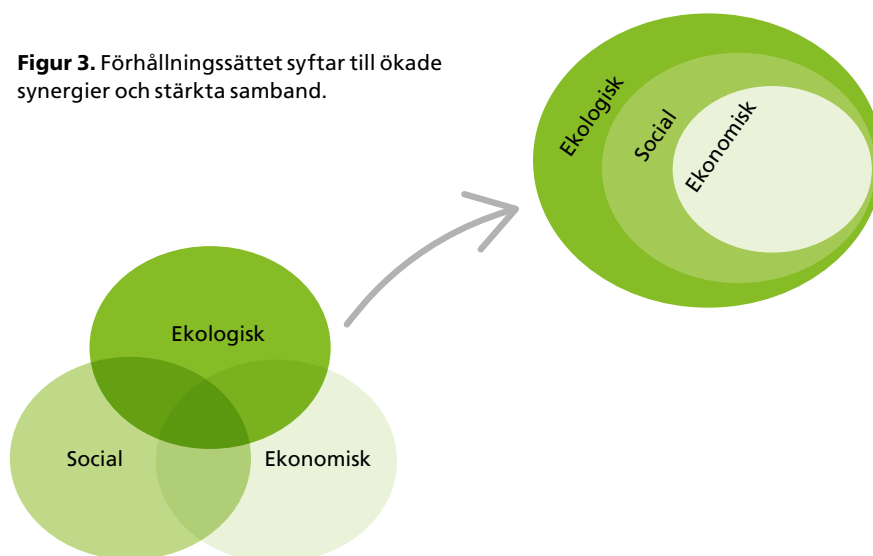
Stockholmsregionen ska upplevas som attraktiv av de människor som bor, arbetar och vistas där. Men attraktivitet handlar också om regionens relation till omvärlden, hur Stockholmsregionen kan bidra till att skapa goda förutsättningar även utanför regionens gränser. Att vara en attraktiv region ska också vara en utgångspunkt för planeringen, genomförandet och uppföljningen av RUFSS 2050. Planeringen av regionens utveckling är inget avgränsat projekt som tar slut när planen antas, utan en del av en kontinuerlig process som ska vägleda arbetet för en inkluderande, jämlik, tillgänglig, konkurrenskraftig, kunskapsintensiv och resilient region. Såväl i det dagliga arbetet som i de långsiktiga ambitionerna för regionen. För att vara Europas mest attraktiva storstadsregion krävs det att alla regionens aktörer, såväl privata och offentliga som enskilda invånare, bidrar till utvecklingen, såväl inom som utanför regionens gränser.

2.1 En region som är hållbar

I RUFSS 2050 tillämpas ett uppdaterat förhållningssätt till hållbar utveckling: *Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling.* Det uppdaterade förhållningssättet betonar att de tre hållbarhetsperspektiven – det sociala, det ekologiska och det ekonomiska – är beroende av varandra och ska hanteras tillsammans. Det förtydligar också att hållbar utveckling inte handlar om att skydda miljön från människan utan om att skapa goda livsvillkor för alla människor, nu och i framtiden.

Ett socialt hållbart samhälle där invånarna känner tillit och upplever att det finns möjligheter att utvecklas lägger grunden till ekonomisk tillväxt. Ekonomisk utveckling och tillväxt är i sin tur en förutsättning för invånare att hitta ett jobb som passar dem och för att investera i både samhällsservice och en bättre miljö.

Figur 3. Förhållningssättet syftar till ökade synergier och stärkta samband.



Arbete och utbildning är viktigt för både social och ekonomisk hållbarhet. Stockholmsregionens attraktivitet och invånarnas hälsa är beroende av ren luft, friskt vatten och välmående ekosystem. Att säkerställa ekologisk hållbarhet är därmed viktigt för både social och ekonomisk hållbarhet.

Detta förhållningssätt innebär ett tydliggörande vad gäller ekonomins roll för att stärka regionens hållbara utveckling. De investeringar och utvecklingsinsatser som behövs för att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion ska leda till att regionens invånare upplever ett gott och tryggt liv samtidigt som de ekologiska planetära gränserna inte överskrids. Regionen behöver ett dynamiskt, starkt och kunskapsinriktat näringsliv för att kunna säkerställa välfärden för den växande befolkningen, men också för att klara omställningen till att minska samhällets negativa påverkan på miljö och klimat.

2.2 En resilient region

Resiliens är ett systems långsiktiga förmåga att stå emot eller hantera olika störningar och förändringar, återuppbygga viktiga funktioner och vidareutvecklas. Det handlar också om att kunna vända kris till möjlighet. För ett ekosystem, till exempel en skog, kan det handla om återväxt efter stormar, bränder och föroreningar. För ett samhällssystem kan det handla om att hantera naturkatastrofer, större olyckor och ekonomiska eller samhälleliga kriser. Resiliens är ett centralt förhållningssätt i RUFSS 2050.

Utmärkande för begreppet resiliens är att det dels fokuserar på samverkan mellan de sociala, ekologiska och ekonomiska aspekterna av hållbar utveckling, dels att det inte förutsätter en linjär, förutsägbar utveckling. Förlust av resiliens kan leda till att ett system plötsligt kollapsar eller övergår till ett nytt tillstånd – något som brukar kallas för tröskleffekt, eller på engelska ”tipping-point”. Tröskleffekter kan uppstå för såväl ekosystem som samhällssystem.

I ett regionalt planeringsperspektiv bör man räkna med att oförutsedda störningar och kriser kan uppstå, det kan vara alltifrån socioekonomiska, interkulturella förskjutningar, ekonomisk strukturkris, till klimatförändringar, olyckor och geopolitiska omvälvande händelser i världen. Exempelvis kan bristande social sammanhållning öka risken för spänningar och motsättningar som urholkar tilliten mellan invånare till samhälleliga institutioner. Flexibilitet, diversitet, anpassningsförmåga och robusthet är några grundläggande

egenskaper som bygger upp resiliens. Dessa begrepp betyder olika saker beroende av vilket system man talar om, exempelvis Östersjöns ekologiska status, utbildningssystemets kvalitet och genomströmning. Men begreppen är användbara för all slags systemanalys. Resultaten kan användas i planeringen av framtida investeringar och utvecklingsinsatser i regionen, exempelvis för att bidra till att främja regionens inkluderande strukturer, att geografiskt och ekonomiskt överbrygga befintliga sociala och kulturella klyftor, samt att fysiskt och samhälleligt bryta den socioekonomiska segregationen i regionen.

2.3 En region med människan i fokus

Stockholmsregionen kännetecknas av en internationell befolkning där människor har sina rötter i alla delar av världen. De flesta nationer världen över, även Sverige, har skrivit under FN:s deklaration för mänskliga rättigheter och implementerat den i nationell lagstiftning. Deklarationen för mänskliga rättigheter har därmed blivit en gemensam internationell värdegrund som också binder samman Stockholmsregionens internationella befolkning och även ligger som grund för RUFSS 2050.

Den regionala utvecklingsplaneringen – från planering och genomförande till uppföljning och utvärdering av utvecklingsinsatser och ordinarie verksamhet – har människan i fokus. Den syftar till att alla regionens invånare behandlas jämlikt oavsett individens:

- könstillhörighet: man, kvinna eller person som avser att ändra eller har ändrat sin könstillhörighet
- könsidentitet: cis-person², transperson
- sexuell läggning
- hudfärg, språk, namn, etniska eller nationella ursprung
- religion, trosuppfattning och traditioner som är kopplade till det
- fysiska, psykiska eller begåvningsmässiga funktionsvariationer
- ålder.

En *jämlik* regional utvecklingsplanering innebär att invånarnas olikheter bejakas som en resurs för regionens utveckling och innovation. Alla invånares förmågor tas till vara utan att någon person eller grupp blir diskriminerad. *Jämställdhet* beskriver förhållandet mellan kvinnor och män och råder då kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter inom livets alla områden.

←
Alla människor är födda fria och lika i värde och rättigheter. De har utrustats med förnuft och samvete och bör handla gentemot varandra i en anda av gemenskap

FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna, artikel 1.

←
Kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Det omfattar bland annat frågor som makt, inflytande, ekonomi, utbildning, arbete och fysisk integritet

Det övergripande målet för Sveriges jämställdhetspolitik.

←
Ett barn – varje människa under 18 år – har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras och barnets bästa ska alltid komma i första rummet

FN:s barnkonvention.

² Cis är latin och betyder *på samma sida* och används för att beskriva en person som identifierar sig med det vid födseln biologiskt tilldelade könet. Ordet har inget med sexuell läggning att göra. Källa www.rfsl.se

Jämställdhet och barnens rätt till en trygg uppväxt är särskilt prioriterade i en jämlik regional utvecklingsplanering i Stockholmsregionen. Dessa prioriterade perspektiv ska integreras i allt beslutsfattande, i alla steg av planeringsprocessen och av alla aktörer som deltar i arbetet.

Människan i fokus innebär också att den regionala utvecklingsplaneringen behöver spegla de olika sammanhang som invånarna rör sig i. Ett visst beslut kan vara bra för en enskild individ men vara mindre önskvärt för en grupp. En ny satsning kan gynna samhället i stort men drabba ett enskilt företag negativt. Den regionala utvecklingsplaneringen behöver därför belysa följande perspektiv:

- individperspektiv – det som påverkar varje enskild person
- grupperspektiv – det som påverkar vissa grupper i regionen (demografiska och geografiska)
- funktionsperspektiv – det som påverkar människor olika beroende på var de bor, arbetar eller vistas i regionen
- organisationsperspektiv – det som påverkar människor i en organisation
- samhällsperspektiv – det som påverkar hela det regionala samhället.

2.4 En region utan klimatpåverkande utsläpp

Inom Stockholms läns landsting finns ett uppdrag om att ta fram en regional klimatfärdplan för hur Stockholmsregionen kan vara utan nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. I praktiken innebär det att det finns en målsättning om att vara utan klimatpåverkande utsläpp vid RUFSS 2050:s horisontår. Klimatfärdplanen, som tas fram parallellt med den regionala utvecklingsplanen, ska peka ut vilka åtgärder regionen måste genomföra för att fasa ut fossila bränslen, energieffek-

tivisera bebyggelse- och transportsektorerna samt ställa om näringsliv, service och hushåll för att denna målsättning ska kunna uppnås.

För Stockholmsregionen är detta en möjlighet att gå före i utvecklingen mot ett samhälle utan klimatpåverkande utsläpp. Redan nu har regionen låga utsläpp i både ett nationellt och ett internationellt perspektiv, men utmaningen att genomföra detta fullt ut är ändå betydande. Ur ett tillväxtperspektiv kan en sådan omställning leda till nya företag, kompetensutveckling, innovation och exportmöjligheter om den görs på rätt sätt. Det är därför av största vikt att såväl offentlig som privat sektor samverkar och driver på denna utveckling framåt. På individnivå finns det också stora utmaningar kring tillgänglighet och vardagens val som behöver underlättas av samhället för att omställningen ska vara genomförbar. För regionen och regionens invånare finns också många positiva sidoeffekter av en sådan utveckling, exempelvis att den leder till en minskning av andra miljöpåverkande utsläpp.

I sin femte rapport från 2014 markerar den internationella klimatpanelen IPCC tydligt att det utan tvivel är mänsklig påverkan som orsakar den globala uppvärmningen. De klargör samtidigt att med en snabb global omställning finns fortfarande möjligheter att begränsa klimatförändringarna så att de inte leder till alltför förödande konsekvenser för människor och samhällen världen över. Sedan klimatmötet COP 21 i Paris i december 2015 finns det ett globalt och rättsligt bindande klimatavtal som innebär ett ramverk för klimatarbetet i världens länder för en lång tid framöver. Utvecklingen mot en minskad klimatpåverkan kommer därför att drivas på över hela världen. Eftersom de globala utsläppen av växthusgaser allt mer leder till klimatpåverkan på lokal nivå är detta också en faktor som förmodligen skyndar på omställningen.

Det internationella klimatarbetet leds av FN:s klimatkonvention UNFCCC som verkar för åtgärder som ska förhindra klimatförändringar. Det vetenskapliga arbetet drivs av den internationella klimatpanelen IPCC, Intergovernmental Panel on Climate Change. Medlemsländernas representanter möts regelbundet i partskonferenser, Conferences of the Parties. Den senaste var COP 21 i Paris.



3 | Den regionala utvecklingsplanens funktion

RUFS 2050 ska uttrycka regionens samlade vilja och ligga till grund för bland annat kommunernas och landstingets långsiktiga planering, det regionala tillväxtarbetet, regionala strukturfondsprogram och infrastrukturplaner. Ett stort antal aktörer bidrar till innehållet i planen och ansvarar också för genomförandet av den.

Den regionala utvecklingsplanen fyller flera funktioner. Den ska bland annat:

- visa på regionens samlade vilja
- fungera som en gemensam plattform för regionens aktörer och för samverkan med länen i östra Mellan-sverige
- vara vägledande för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser
- bidra till att uppfylla nationella mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling i regionen
- visa på kopplingar mellan olika systemperspektiv i den regionala utvecklingsplaneringen
- vara utgångspunkt för det regionala tillväxtarbetet
- ange förhållningssätt för regional samordning av mark- och vattenanvändning och för lokalisering av bebyggelse och anläggningar.
- vara en viktig utgångspunkt för den statliga trafikinfrastrukturplaneringen

3.1 Vad är en regional utvecklingsplan?

RUFS 2050 ska bli den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen och gälla som regionplan enligt plan- och bygglagen. Den ska vara vägledande för kommunernas översikts- och detaljplanering och för hanteringen av mellankommunala frågor i länet. RUFS 2050 ska utgå från EU-mål såväl som nationella mål och blir därmed en viktig utgångspunkt för det regionala tillväxtarbetet som regionens aktörer bedriver med de europeiska strukturfonderna. Den regionala utvecklingsplanen ska också vara en grund för statlig infrastrukturplanering.

Landstinget är regionplaneorgan i Stockholms län och har därmed ansvar för den utrednings- och samordningsverksamhet i regionala och mellankommunala frågor som behövs i länet. Det innebär att lands-

tinget ska följa och utreda frågor med regional relevans och frågor som får betydelse för de enskilda kommunernas planering. Som regionplaneorgan kan landstinget också ta fram en regionplan med syfte att samordna den fysiska planeringen i regionen. Landstinget ska också förse kommunerna och statliga myndigheter med underlag i fråga om regionala och mellankommunala förhållanden, samt underlätta informationen om regionala frågeställningar mellan och inom kommunerna.

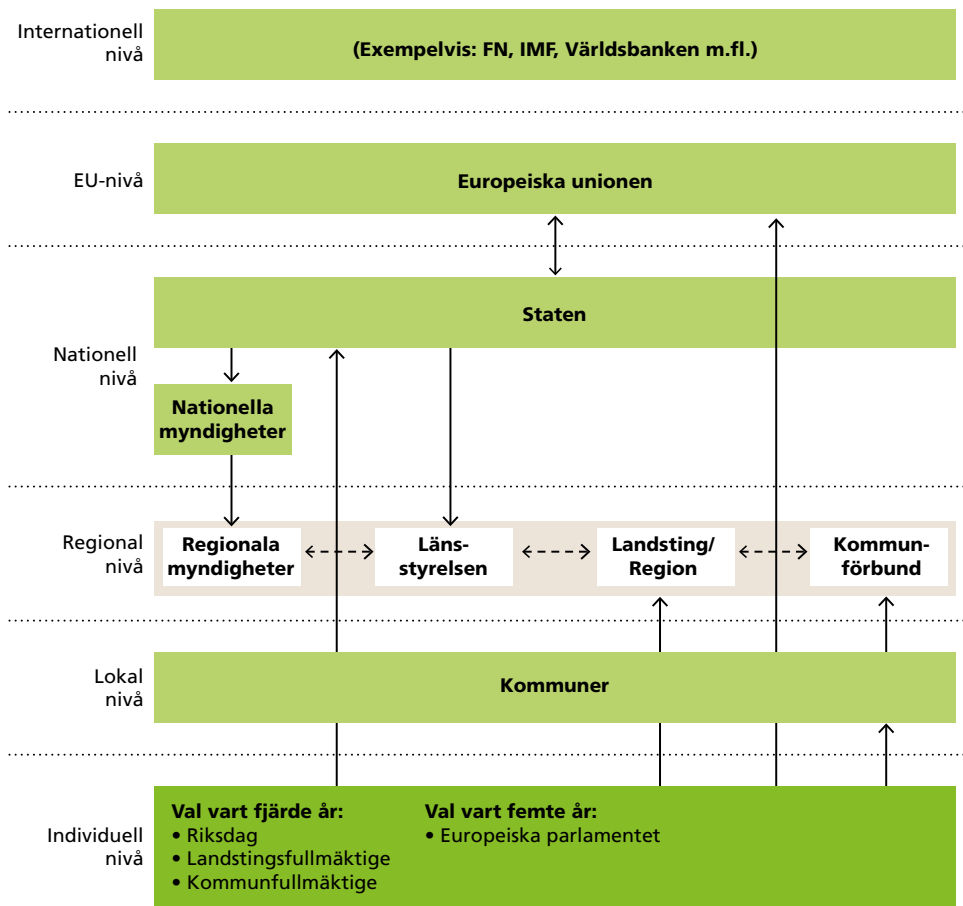
Genom den regionala utvecklingsplaneringen stärks kopplingen mellan kommunernas fysiska planering, den statliga trafikinfrastrukturplaneringen, landstingets kollektivtrafikplanering och den fysiska regionplaneringen. Den regionala utvecklingsplanen strävar efter att samordna både frågor som har kopplingar till den fysiska strukturen och frågor som inte är tydligt rumsliga. Den regionala utvecklingsplanen har också ett långsiktigt perspektiv och pekar ut en riktning för regionens utveckling, både för att många frågor tar lång tid att genomföra och för att det ska bli lättare att hantera även kortsiktiga frågor i regionen.

RUFS 2050 som regionplan

I Stockholms län är landstinget ansvarigt regionplaneorgan enligt lag (1987:47) om regionplanering för kommunerna i Stockholms län. Enligt 7 kap. 6 § plan- och bygglagen (2010:900) ska en regionplan "ange grunddragen för användningen av mark- och vattenområden och riktlinjer för lokalisering av bebyggelse, om det har betydelse för regionen". En regionplan ger kommunerna möjlighet att se den lokala fysiska planeringen i ett regionalt sammanhang.

Ett viktigt syfte med regionplanen är att redovisa avvägningar mellan olika intressen. Regionplanens plankarta, en plankarta kommer att tas fram till

Figur 4. Beslutsnivåer som kopplar till arbetet med regional utvecklingsplanering och hur nivåerna påverkar varandra.



utställningsförslaget av RUF 2050, visar regionala prioriteringar mellan olika intressen och ger vägledning i frågor om mark- och vattenanvändning och lokalisering av bebyggelse, anläggningar och hälso- och sjukvård, samt investeringar. Den slutliga avvägningen görs i efterföljande beslut, främst på kommunal nivå.

Mellankommunala frågor

En regionplan ska ge vägledning i mellankommunala frågor, frågor som berör två eller fler kommuner. Under samråd och granskning av kommunala översiktsplaner och detaljplaner ska länsstyrelsen verka för att mellankommunala frågor samordnas på ett lämpligt sätt. Exempel på mellankommunala frågor som är relevanta för Stockholmsregionen är:

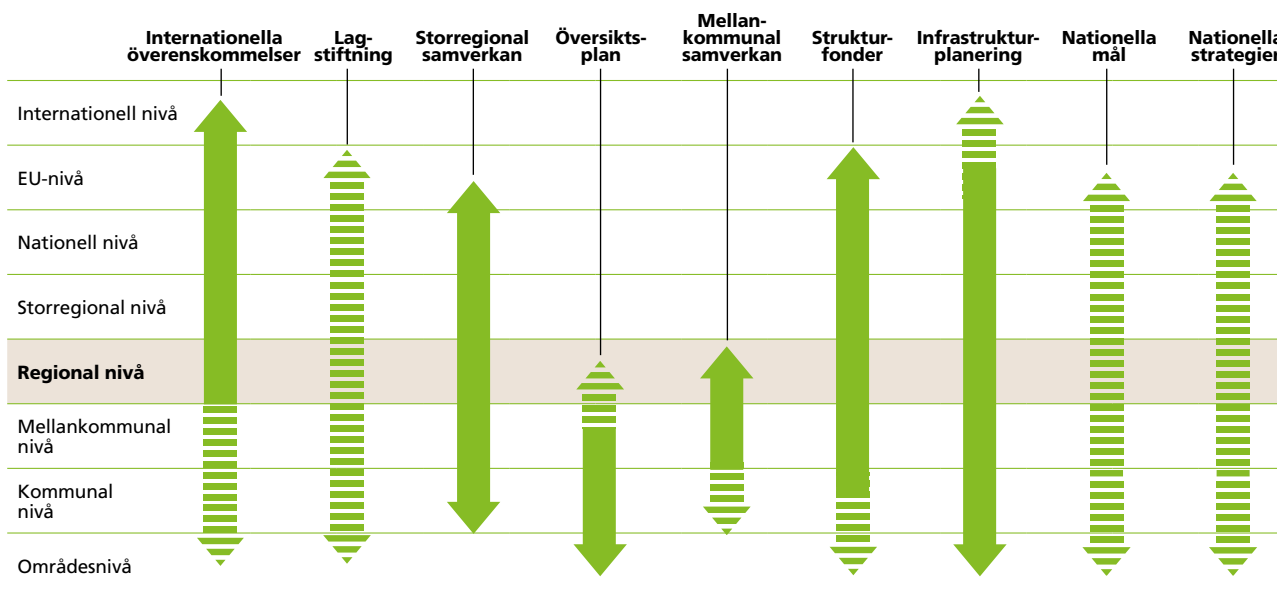
- Bebyggelsestruktur: byggd struktur i form av regionala stadskärnor, kollektivtrafiknära områden, noder och tyngdpunkter
- Landsbygdsfrågor: brukningsvärd jordbruksmark, skogsmark, ängs- och hagmark med höga naturvärden

- Grönstruktur: gröna kilar, värdekärnor, svaga samband
- Ekosystemtjänster
- Vattenfrågor: dricksvattentäkter, vattenstatus, översvänningsområden
- Trafikinfrastukturer: kollektivtrafikstråk, vägnät, regionala cykelstråk
- Tekniska försörjningsanläggningar: kraftvärmeverk, avfallsanläggningar, avloppsanläggningar, förbränningsanläggningar, VA-system, täkter, ballastanläggningar
- Bostadsförsörjning: behov av nya bostäder
- Arbetsplatser
- Service
- Sociala konsekvenser och miljökonsekvenser

Kommunerna kan samordna mellankommunala frågor på olika sätt genom den översiktliga planeringen. Bland annat genom att:

- tydligt precisera de frågor som har mellankommunal räckvidd i sina översiktsplaner

Figur 5. Många planer och processer löper genom och möts på den regionala nivån. Den regionala nivån har ett begränsat rådighetsutrymme men det regionala gränssnittet är av stor betydelse. Det är viktigt att analysera på vilken skala det är mest effektivt att arbeta med olika slags planer, underlag, processer och åtgärder.



- inkludera konsekvenser för andra kommuner och för regionen i stort i beskrivningen av översiktsplanens konsekvenser
- ta upp planförslagets påverkan på andra kommuner och regionen i stort i miljöbedömningen och i miljökonsekvensbeskrivningen av översiktsplanen
- samråda om avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen med andra berörda kommuner.

Samordning av regionala och mellankommunala frågor behöver inte ske genom den formella planprocessen utan kan bedrivas av kommuner och andra aktörer i olika samverkanskonstellationer. Exempel på nätverk och insatser för samverkan är vattenvårdsförbund, den regionala cykelplanen, grönkilssamverkan och landsingets nätverk för regionala stadskärnor.

De regionala tillväxtfrågorna

Den regionala tillväxtpolitiken utgår från EU:s tillväxtpolitik och i den nationella strategin för tillväxt. Målet för den regionala tillväxtpolitiken är utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft. Det innebär att landets regioner, både stad och landsbygd, ska ges möjligheter att växa och utvecklas efter sina särskilda förutsättningar. Den regionala tillväxtpolitiken består framför allt av insatser för att ta tillvara utvecklingskraft, tillväxtpotential och sysselsättningsmöjligheter. Politikområdet binder samman insatser inom många olika sakområden och är också integrerat med EU:s sammanhållningspolitik.

RUFS 2050 regleras genom

- 7 kap. plan- och bygglagen (2010:900), PBL,
- lag (1987:147) om regionplanering för kommunerna i Stockholms län

Enligt 7 kap. 6 § PBL ska en regionplan vara vägledande för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. I lagen om regionplanering för kommunerna i Stockholms län hänvisas flera gånger till bestämmelser om regionplanering i PBL.

Förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden 5 § anger att "den myndighet som ska tillämpa 3 och 4 kap. i miljöbalken i ett ärende ska i beslut ange om den prövade anläggningen, verksamheten eller åtgärden går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser samt med de översiktsplaner, regionplaner och havsplaner som är tillämpliga i ärendet. Förordning (2015:401)."

Enligt 6 kap. miljöbalken (1998:808) och Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, MKB-förordningen, ska planen miljöbedömas och konsekvenserna beskrivas i en miljökonsekvensbeskrivning.

Tillväxtfrågorna som kommer att behandlas i RUFSS 2050 är framför allt kopplade till regionens långsiktiga utveckling och har därför ett bredare angreppssätt än den regionala tillväxtpolitiken. RUFSS 2050 ska också vara utgångspunkt för det samlade tillväxtarbetet i regionen och beskriva utmaningar, vision och övergripande mål som ska avspeglas i andra dokument för tillväxtarbetet.

Den nationella strategin

Inriktningen för den nationella regionala tillväxtpolitiken läggs fast i den nationella strategin för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020³ som är vägledande för det regionala tillväxtarbetet i hela landet. Strategin är även vägledande för de statliga myndigheternas medverkan och användningen av de medel som satsas för att uppnå målet för den regionala tillväxtpolitiken.

Strategin ska bidra till regeringens övergripande mål:

- lägst arbetslöshet i EU 2020
- nå de nationella miljömålen
- sluta jämställdhetsgapet.

Strategin, som beslutades i juli 2015, beskriver fyra samhällsutmaningar; demografisk utveckling, globalisering, klimat, miljö och energi, samt social sammanhållning. Med dessa utmaningar som utgångspunkt har fyra prioriteringar identifierats till 2020 – innovation och företagande, attraktiva miljöer och tillgänglighet, kompetensförsörjning samt internationellt samarbete. RUFSS 2050 kommer ta hänsyn till de mål och prioriteringar som beskrivs i den nationella strategin.

Regionalt utvecklingsansvar

I Stockholms län har Länsstyrelsen det regionala utvecklingsansvaret som bland annat omfattar att utarbeta och fastställa regionala utvecklingsstrategier, även kallade regionala utvecklingsprogram, samt att samordna insatser för att de ska bli genomförda. Länsstyrelsen har genom det regionala utvecklingsansvaret även i uppgift att besluta om användningen av vissa statliga medel för regionalt tillväxtarbete, samt för att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. Länsstyrelsen följer upp, utvärderar och redovisar årligen resultaten av det regionala tillväxtarbetet till regeringen utifrån detta uppdrag. Ett exempel är uppföljning av den regionala jämställdhetsstrategin.

Övergripande regionalt jämställdhetsmål

I Stockholms län har kvinnor och män samma makt att forma samhället och sina egna liv. Länet är en globalt ledande och attraktiv tillväxtregion med jämställda livsvillkor för kvinnor och män, flickor och pojkar, som värnar om en hållbar utveckling för kommande generationer.

Regionala delmål jämställdhet

1. Kvinnor och män har samma makt och inflytande i Stockholms län.
2. Kvinnor och män har samma ekonomiska självständighet i Stockholms län.
3. Kvinnor och män tar lika stor del av det obetalda arbetet i Stockholms län.
4. Mäns våld mot kvinnor har upphört i Stockholms län.
5. Den offentliga servicen är jämställd i Stockholms län.

Samtliga mål gäller oavsett var man är född eller var man bor i länet (födelseland eller boendekommun).

Källa: Jämställdhetsintegrering – strategi för Stockholms län 2014–2018

Rapport 2014: 5 Länsstyrelsen Stockholm

3.2 Parallella processer och Stockholms läns landstings samlade bidrag till regionens utveckling

Parallellt med planprocessen för RUFSS 2050 löper andra processer som kan få direkt påverkan på Stockholmsregionens långsiktiga tillväxt och attraktivitet. Det handlar om både förhandlingar och planeringsprocesser men även andra strategier och program som är betydelsefulla för hanteringen av regionens utmaningar.

Exempel på processer som RUFSS 2050 samspelar med, och är beroende av, är Sverigeförhandlingen om infrastruktur och bostäder och inriktningsplaneringen för infrastrukturutbyggnad. Hos samtliga berörda aktörer finns ett ömsesidigt ansvar, men också intresse av, att samverka. Något annat som kommer att påverka process och inriktning för RUFSS 2050 är EU:s formulering av den nya sammanhållningspolitiken för perioden 2020–2026. Utvecklingsarbetet är inte heller begränsat till länet utan bedrivs i en större funktionell



En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020.

regeringen.se

3 En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020, källa: www.regeringen.se

region där många aktörer i hela östra Mellansverige också är viktiga för utvecklingen.

Parallellt med processen för RUFSS 2050 pågår ett antal särskilda landstingsuppdrag: en regional klimatkraftplan, en strategi för landsbygds- och skärgårdsutveckling samt en kulturstrategi. Slutsatser och lärdomar från dessa uppdrag kommer att integreras med RUFSS 2050, samtidigt som dokumenten ska kunna stå för sig själva.

Landstingets samlade uppdrag påverkar tillväxten Stockholms läns landstings samtliga verksamheter – hälso- och sjukvård, kollektivtrafikförsörjning, kultur, regionplanering, samt forskning och innovation – bidrar samfällt till att stärka Stockholmsregionens tillväxt. Ur ett regionalekonomiskt tillväxtperspektiv är emellertid funktionen, och inte organisationen, det mest intressanta. Dessa funktioner kan direkt och indirekt påverka tillväxten av skattekraften i länet:

- Hälsa- & välmående
- Trafik & kommunikationer
- Kultur & upplevelser
- FoU, Lärande & kompetens
- Samhällsplanering & miljö

Landstingets hälsofrämjande insatser inom folkhälsoområdet ska öka förutsättningarna för att invånarna i länet ska få en god livskvalitet. Landstinget driver bland annat förebyggande arbete inriktat på övervikt,

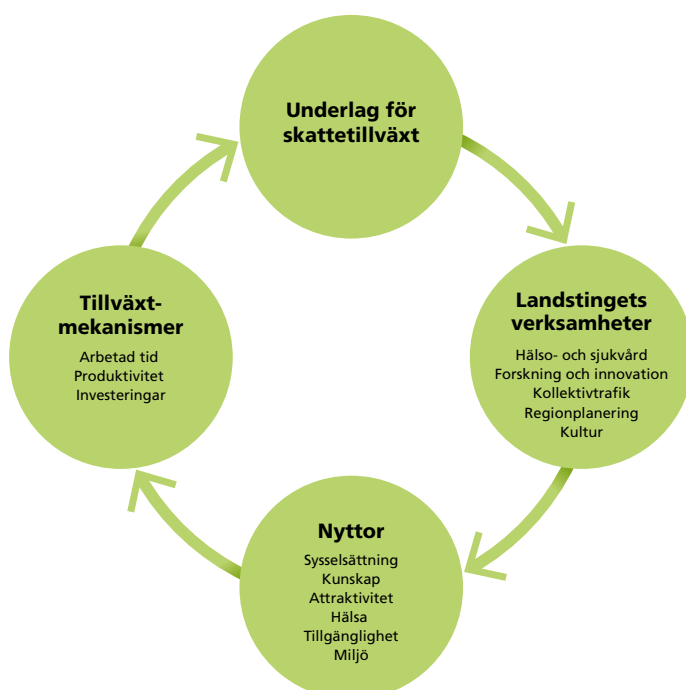
rökning samt alkohol- och drogmissbruk. Det finns målsättningar om att ojämlikheten i hälsa ska minska, den miljörelaterade och den arbetsrelaterade hälsan, samt förutsättningar för goda levnadsvanor ska förbättras, och den psykiska ohälsan minska. Folkhälsa är ett viktigt samarbetsområde mellan landstinget och Karolinska institutet vad gäller forskning.

Landstingets budgetmässigt största verksamhetsområde, hälso- och sjukvård, har särskilt stor betydelse för regionens utveckling och tillväxt utifrån bland andra följande roller:

- Regionens hälsa – som genom förebyggande, behandlande och efterbehandlande vård ger tillväxt i ekonomin i form av fler arbetstimmar och ökad produktivitet hos befolkningen
- Direkt input i ekonomin – som stor regional arbetsgivare, genom inköp och investeringar, och genom upphandling och försäljning av vårdtjänster
- God användning av resurser och ständiga förbättringar ger ökad produktivitet och effektivitet inom hälso- och sjukvården
- Kunskapsutveckling inom hälso- och sjukvården genom utbildning, forskning och innovation möjliggör framgångsrik samverkan med näringsliv och akademi, en samverkan som stärker konkurrenskraften hos näringar inom livsvetenskaper (Life Science).

Hälso- och sjukvården är en utpräglad kunskapsorganisation med ständig utveckling som förtecken.

Figur 6. Sambandet mellan landstingets tillväxtmekanismer och nyttor



I samspel med funktionen ”FoU, Lärande & kompetens” ges bidrag till kunskapsutveckling, förbättrad produktivitet och tillväxt av skatteunderlaget. Hälsa- och sjukvårdsverksamhetens mest specialiserade enheter bidrar även till regionens attraktivitet för företag, forskare och kliniskt verksamma på global nivå. Den kan också bidra till inflöde av både inhemska och utländska investeringar inom läkemedel, medicin teknik och IT.

En välfungerande hälso- och sjukvård, och tandvård med gott anseende är ett bidrag till regionens attraktivitet som inflyttningsregion. Hälsa- och sjukvården kommer under kommande år att investera betydande belopp i ny och effektiv sjukvårdsinfrastruktur och byggnader vilket bidrar till regionens investeringskvot.

Miljardinvesteringar varje år

De stora investeringar som Stockholms läns landsting gör under de kommande åren handlar om upprustning av den befintliga infrastrukturen för vård och kollektivtrafik i form av byggnader, spår och fordon. Men i allt större utsträckning även om att och bygga nytt och att bygga ut. Under perioden 2016–2020 beräknas landstinget investera drygt 74 miljarder kronor i vård och kollektivtrafik. Det är historiskt sett rekordnivå i investeringar, vilket utöver ökad nytta för invånare även kommer bidra till regionens tillväxt. Större investeringar under den kommande tioårsperioden 2015–2025 är bland annat:

- Nya Karolinska Solna, nybyggnation
- Utbyggnad av tunnelbanans sträckningar
- Upprustning av tunnelbanans röda linje
- Roslagsbanans utbyggnad

3.3 RUFSS 2050 – ett gemensamt kontrakt

Den regionala utvecklingsplanens legitimitet ligger i att regionens aktörer upplever den som relevant, aktuell och användbar. Detta kräver transparens och att

regionens aktörer själva bidrar till innehållet. Därför är processen med att ta fram RUFSS 2050 lika viktig som planen i sig. Målet är att RUFSS 2050 ska upplevas som ett gemensamt kontrakt för regionen.

Samrådet är den viktigaste delen under arbetets gång – det är nu regionens aktörer ska diskutera Stockholmsregionens framtid. Samrådet ska bidra till att:

- Öka kunskapen och förståelsen om regionen och regionens utveckling.
- Skapa en bred dialog om långsiktiga regionala frågor – *hur ska Stockholmsregionen vara år 2050?*
- Diskutera vägval för regionen – *hur ska vi nå våra mål?*
- Diskutera aktörernas ansvar och förutsättningar för att bidra till genomförandet av RUFSS 2050 – *vem gör vad?*

Ansvar för att RUFSS 2050 genomförs vilar på ett stort antal aktörer – varav många har ett särskilt utpekat ansvar. Det handlar främst om länets kommuner, landstinget och staten, men även om kommungemensamma eller regionala organ, högskolor och universitet, näringslivsorganisationer och företag, intresseorganisationer, regioner och kommuner i östra Mellansverige, civilsamhället med flera. Samverkan i östra Mellansverige, ÖMS, syftar till att skapa en samsyn mellan länen. Genom samverkan möjliggörs också en gemensam planeringsprocess där samma storregionala planeringsprinciper gäller i samtliga län och där respektive läns RUFSS- och RUS-processer samordnas mellan länen.

För att underlätta engagemang och delaktighet under samrådet anordnar landstinget olika aktiviteter. Information om dem finns på www.rufs.se. Landstinget välkomnar också att dialogen om RUFSS 2050 och Stockholmsregionens utveckling förs på eget initiativ bland regionens aktörer.

4 | Förutsättningar och utmaningar för Stockholmsregionen

Utifrån Stockholmsregionens unika förutsättningar, omvärldens påverkan och bedömningar om utvecklingen har sex utmaningar för Stockholmsregionen identifierats. Utmaningarna är utgångspunkten i samrådsförslaget och ligger till grund för de prioriterade åtgärder som beskrivs längre fram.

Omvärlden förändras ständigt och Stockholmsregionen integreras allt mer i globala strukturer. Det är viktigt att den regionala utvecklingsplaneringen vilar på kunskaper om förändringar i omvärlden och regionens särskilda förutsättningar och utmaningar.

Sedan RUFSS 2010 antogs har länets befolkning ökat med närmare 200 000 invånare. Ekonomin har vuxit trots en kraftig nedgång i Europa och teknikutvecklingen har tagit stora steg framåt. Samtidigt har de socioekonomiska skillnaderna i länet ökat, liksom antalet flyktingar från oroshärdar i världen. Sedan 2010 har också medvetenheten om miljöproblem och klimatförändringar blivit större. För att Stockholmsregionen ska fortsätta att vara attraktiv och hållbar, krävs att regionens aktörer jobbar med både regionens styrkor och svagheter.

4.1 Stockholmsregionen i världen – en global utblick

Olika samverkande ekonomiska, tekniska och politiska processer har under lång tid bidragit till ett allt mer omfattande internationellt utbyte av kapital, arbetskraft, varor och tjänster mellan regionen och omvärlden. Globaliseringen leder även till att samhällen världen över utbyter kunskap, idéer, modetrender och kultur i allt högre grad.

Genom den digitala utvecklingen har interaktionen mellan människor förändrats dramatiskt. I dag har en stor del av världens befolkning tillgång till internet och fysiska möten ersätts i allt större utsträckning av elektroniska kontakter. De digitala förbindelserna är därmed minst lika viktiga för utbytet som de fysiska, såväl i internationella som mer lokala sammanhang. Vid en jämförelse med andra internationella storstadsregio-

ner står sig Stockholmsregionen väl när det gäller de digitala förbindelserna samtidigt som regionen jämförelsevis har en låg internationell tillgänglighet i fysisk mening.

Trots den låga tillgängligheten, det perifera läget och en begränsad storlek hävdar sig den svenska huvudstadsregionen väl i en europeisk jämförelse. Stockholmsregionen hamnar ofta högt i internationella rankingar över konkurrenskraftiga och attraktiva storstadsregioner i världen. Regionen är internationellt erkänd inom preklinisk forskning, mobil och trådbunden kommunikation, miljöteknik, spelindustri, modern dans, musik, mode och formgivning med mera. Stockholmsregionen utpekas också i flera sammanhang som den enda svenska ort med en betydande internationell roll inom tjänsteindustrin och finansväsendet. Samtidigt har många företags huvudkontor och FoU-verksamheter flyttat från regionen, bland annat i spåren av samgåenden och förvärv av bolag. Denna trend har inneburit att regionens FoU-investeringar som andel av bruttoregionprodukten har minskat, framför allt inom företagssektorn.

Stockholmsregionen är väl integrerad på europeisk nivå, men underordnad städer som London och Paris när det gäller positionen i den globala stadshierarkin. I ett Östersjöperspektiv framstår Stockholm däremot som en ledande region och fyller som sådan en viktig roll.

Sverige är sedan länge i hög grad omvärldsberoende och i spåren av globaliseringen växer det internationella utbytet. Även om varuhandeln fortfarande starkt dominerar det internationella utbytet så ökar tjänstehandels andel, liksom den internationella migrationen och resandet. Den utvecklingen berör i hög grad

Karta 1. Ranking av funktionella stadsregioner⁴ enligt © ESPON Atlas 2013

Källa: ESPON FOCI 2010; ORBIS 2007; CORDIS 2008.

Participation of Functional Urban Areas in global and European networks**Global position in economic and research networks**

- global cities
- well integrated European cities
- cities with noticeable international participation
- cities with modest participation
- cities with low participation

2,000,000
 500,000

Size of symbols proportional to the population

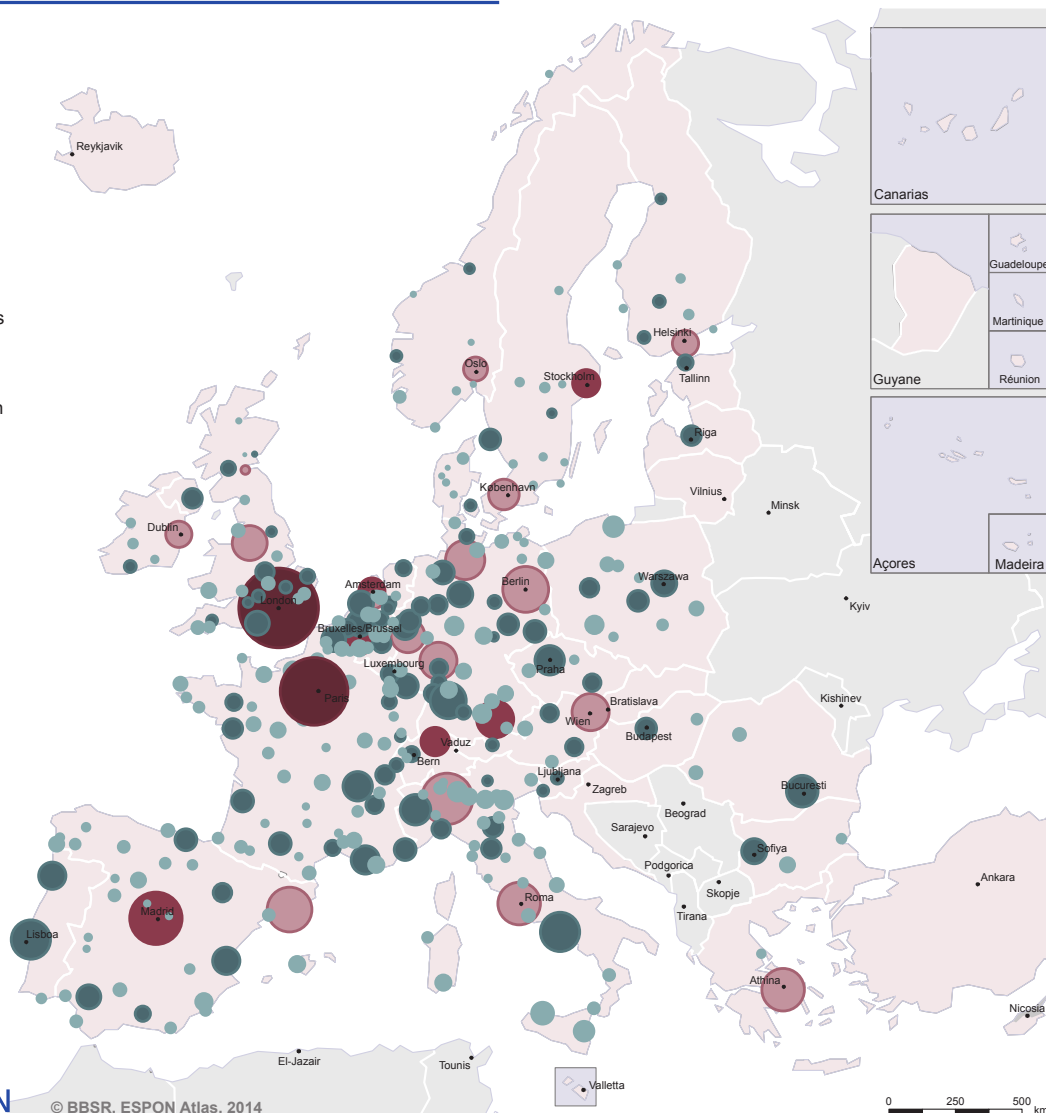
Source: ESPON FOCI, 2010
Origin of data: ORBIS, 2007; CORDIS, 2008
© UMS RIATE for administrative boundaries

This map does not necessarily reflect the opinion of the ESPON Monitoring Committee

© BBSR, ESPON Atlas, 2014



EUROPEAN UNION
Part-financed by the European Regional Development Fund
INVESTING IN YOUR FUTURE



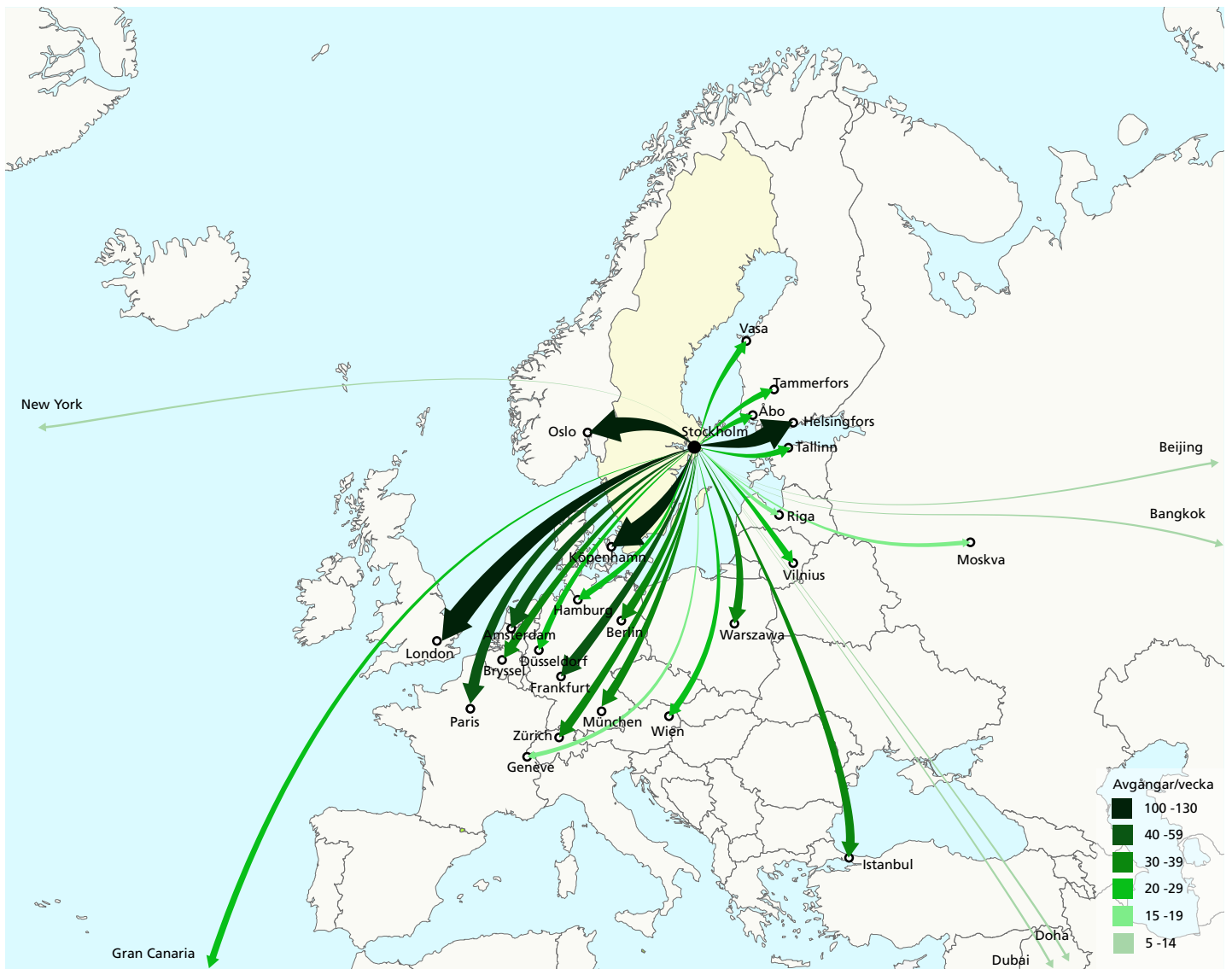
Stockholmsregionen med sitt tjänstedominerade näringsliv, öppna samhällsklimat och nationellt sett goda omvärldsförbindelser. Till följd av den positiva nettomigrationen upplever regionen inte en lika påtaglig demografisk utmaning på grund av en åldrande befolkning som i stora delar av övriga Europa.

I takt med regionens tillväxt har Stockholmsregionen successivt stärkt sin ställning som nationellt nav i

det internationella utbytet. Koncentrationen av beslutsfunktioner, expertis, finansiella institutioner och internationella förbindelser, inte minst genom regionens internationella befolkning, gör huvudstadsregionen till en port mot världen för en stor del av landets utåtriktade kontakter, likväl som en ingång för de utländska intressen som vill investera i, flytta till eller besöka Sverige.

4 Rankingen bygger på en analys av fem områden som enligt forskning driver den ekonomiska utvecklingen framåt; finans, försäkringar och fastigheter; högteknologi inklusive nano-, bio- och informationsteknik och beteendevetenskap; avancerade företagstjänster; kulturella industrier samt transport och logistik. Beroende på i vilken omfattning städerna deltar i globala och europeiska nätverk inom var och en av dessa områden får de ett visst värde som sedan summeras. Stockholm rankas i samma grupp som Amsterdam, Bryssel, Madrid, München och Zürich.

Karta 2. De fyra flygplatserna Arlanda, Bromma, Skavsta och Västerås utgör Stockholmregionens flygplatssystem. Flest internationella direktavgångar gick i mars 2015 till Helsingfors, London, Oslo och Köpenhamn. Av kartan framgår de mest frekventa destinationerna i mars 2015, tillsammans med de fem strategiskt viktigaste destinationerna utanför Europa.



Källa: Swedavia, Stockholm Västerås Flygplats och Stockholm Skavsta Flygplats.

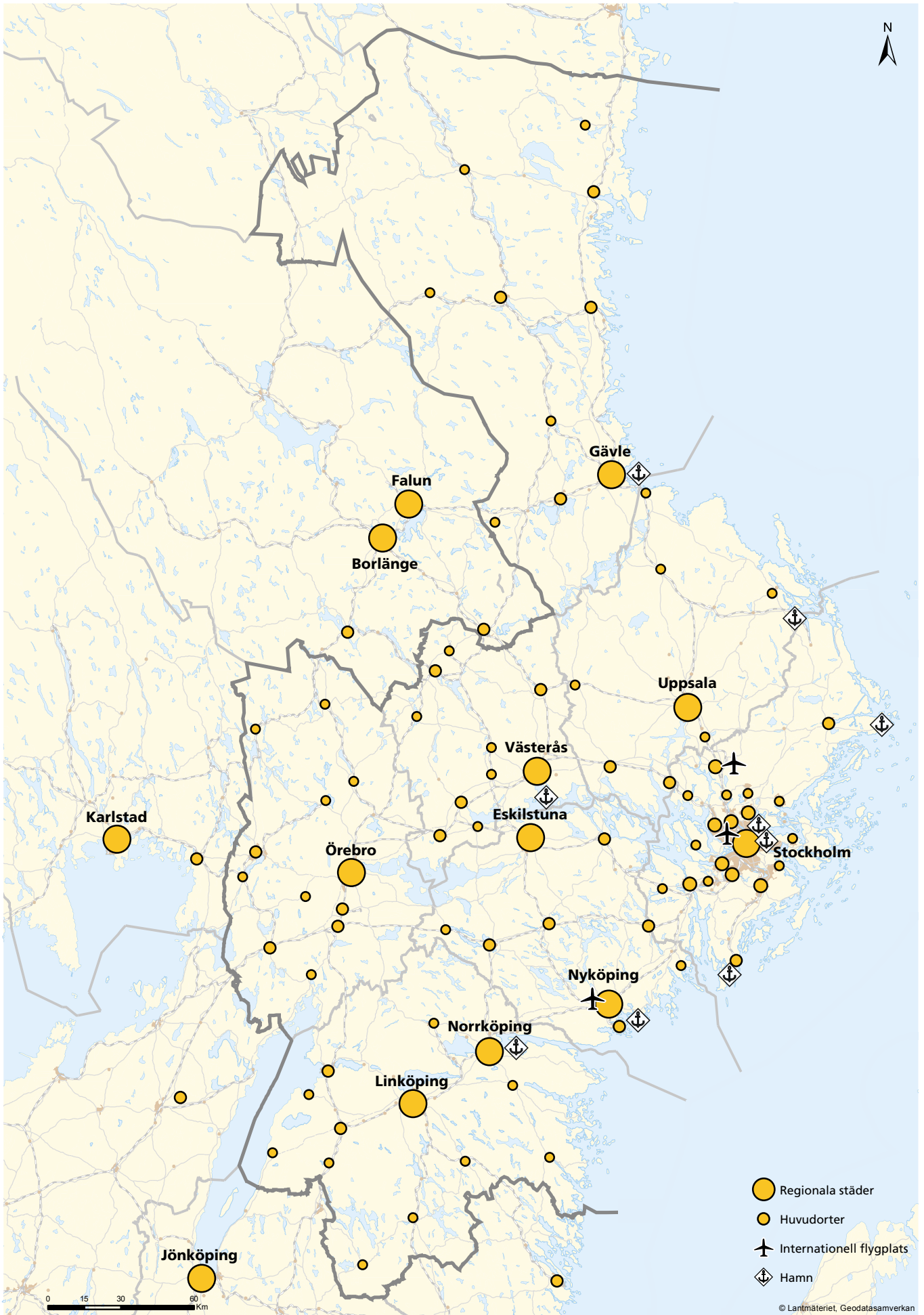
Sveriges handelsrelationer är starkt inriktade på närområdet. Tre fjärdedelar av utrikeshandeln med varor sker med Europa och ca 45 procent med länderna i Östersjöområdet, inklusive de nordiska grannländerna. Trenden visar att utrikeshandeln med Europa ökar i betydelse. Sveriges enskilt största handelspartner är Tyskland, följt av de nordiska grannländerna, Storbritannien, Nederländerna och USA. Därutöver har framför allt Ryssland och Kina haft ett växande utbyte med Sverige och Stockholmregionen.

Östersjöområdet och Europa kommer även i fortsättningen att ha störst betydelse för Sveriges och Stockholmregionens internationella utbyte och kon-

takter. Det är första hand i denna kontext som Sveriges och Stockholmregionens plats i ett internationellt sammanhang formas – i går, i dag och även i perspektivet 2030/2050. Samtidigt är det viktigt att utveckla relationerna till och utbytet med tillväxtekonomierna, framför allt i Asien. På längre sikt bedöms även tillväxtekonomierna i Afrika få en större betydelse.

Trots en stark arbetsmarknad har Stockholmregionen en hög ungdomsarbetslöshet, i synnerhet bland ungdomar med utrikesfödda föräldrar. Detta är ett stort och växande problem eftersom Sverige och Stockholmregionen samtidigt har en relativt hög och växande andel utrikesfödda. En OECD-studie från

Karta 3. Översikt över östra Mellansverige – ÖMS-regionen



2015 visar att Sverige tillhör, tillsammans med USA, Nya Zeeland och Finland, de länder där inkomstspredningen har ökat snabbast mellan 1985 och 2013. Socioekonomisk exkludering och segregation är därmed betydande problem i Stockholmsregionen.

I en internationell jämförelse är de direkta utsläpp av växthusgaser förhållandevis låga i Stockholmsregionen, totalt sett, per invånare, och i relation till BNP/BRP. Det finns ändå en stor utmaning i det kvarvarande fossilberoendet inom transportsektorn. Här kan bland annat offentlig sektor driva på mot en snabbare omställning. Om regionens konsumtion och flygtransporter räknas in, vilket i ett globalt perspektiv är rimligt, blir ytterligare utmaningar belysta. Klimatfrågan är alltså högaktuell även i Stockholmsregionen, liksom flera andra miljöutmaningar som är kopplade till urbaniseringsstryck, konsumtion och utsläpp.

4.2 Stockholmsregionen i ett storregionalt perspektiv

Länen i östra Mellansverige – Stockholm, Uppsala, Gävleborg, Västmanland, Örebro, Södermanland och Östergötland – utgör i flera avseenden en sammanlänkad enhet, med en ledande roll för hela landets utveckling och internationella konkurrenskraft. Östra Mellansverige står för omkring hälften av Sveriges befolkning, sysselsättning och BNP och genererar upp till två tredjedelar av tillväxten i landet.

I jämförelser med andra europeiska storstads- och huvudstäder gör det skillnad om Stockholmsregionen har 2,5 eller 3,5 miljoner invånare.

Väl integrerade arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader i ett storregionalt perspektiv ger en avsevärt större hemmamarknad och därmed underlag för ett varierat och starkt näringsliv med kvalificerade näringar. Det ger också en större mångfald av kvaliteter som är viktiga för val av bostadsort och för val av etableringsort för verksamheter. Sammantaget stärker det hela regionens internationella konkurrenskraft.

I nuläget är länen i östra Mellansverige endast en delvis sammanlänkad bostads- och arbetsmarknadsregion något som successivt avtar med avståndet till centrala Stockholm. En stor del av den storregionala arbetspendlingen är inriktad på Stockholms centrala regionkärna, men andra regionala stadskärnor som Flemingsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik, Södertälje och Arlanda-Märsta är också relativt vanliga målpunkter för pendlare från östra Mellansverige. Det finns även en förhållandevis omfattande pendling från Stockholms län till Uppsala.

Under de närmaste 10–15 åren leder beslutade förbättringar av transportsystemet till ytterligare förstoring och förtätning av storstadsregionen. Stockholms

funktionella arbetsmarknadsregion utvidgas sannolikt till att även omfatta Västerås, Eskilstuna och Nyköping. I ett längre perspektiv kan utvidgningen bli ännu större. Inom Stockholms län ökar framför allt den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg i betydelse.

Den stora utmaningen handlar om att bygga ut kapaciteten i takt med de växande resandevolymer. Det gäller även att anpassa transportnätet till den storregionala bostads-, arbetsplats- och servicestrukturen, men också till kringliggande landsbygd. Utvecklingen ska tillgodose regioninvånarnas efterfrågan på ett likvärdigt sätt och oavsett kön.

4.3 Stockholmsregionens särskilda förutsättningar och utmaningar

Stockholmsregionens förutsättningar, omvärldens påverkan och bedömningar om framtiden innebär ett antal tydliga utmaningar för regionen och dess invånare. De sex utmaningarna, som identifierades i RUFSS 2010 och som bekräftades i programmet för RUFSS 2050, är viktiga utgångspunkter för valet av prioriterade åtgärder för genomförandet av den kommande regionala utvecklingsplanen.

Utmaning 1:

Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa

Mer än 2,2 av Sveriges knappt 10 miljoner invånare bodde i Stockholms län i slutet av 2015. Sedan 1980 har befolkningen procentuellt vuxit snabbare i Stockholms län än i riket. Fram till 2050 beräknas befolkningen i Stockholms län fortsätta öka och nå över 3 miljoner invånare.

Utmaningen är att:

- Hantera konflikter mellan miljö- och hälsofrågor och regionens förväntade expansion, samt att arbeta proaktivt för att utveckla dagens miljövärden. Den ökade befolkningens mängden leder exempelvis till att regionen måste planera för att bygga ut många nya bostäder och transportsystemet med vägar och spår, men samtidigt öka tillgängligheten för cyklisterna och gående samt värna och utveckla regionens grönområden och bebyggelsens stadsmässiga kvaliteter.
- Förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa trots en hög befolkningstillväxt och ökad urbanisering. Undanträngning av naturmiljö, trängsel och koncentration av utsläpp ger upphov till tydliga intressekonflikter relaterade till befolkningstillväxten.

←
Keeley, B. (2015), *Income Inequality: The Gap between Rich and Poor*, OECD Insights, OECD Publishing, Paris
<http://dx.doi.org/10.1787/9789264246010-en>

- Stockholmsregionen måste ta hänsyn till både en hög grad av urbanitet och en levande landsbygd och skärgård.

En fortsatt befolkningstillväxt i Stockholmsregionen innebär att fler kan ta del av storstadens möjligheter och att de för med sig nya förmågor och livsdrömmar som kan bidra till regionens utveckling. Fler människor kan också innebära ökad markexploatering, fler transporter, större energianvändning, ökade behov av tillgänglighet till sjukvård, trängsel, utsläpp, exkludering samt segregation om utbyggnaden sker ovarsamt eller om invånarnas förmågor och förhoppningar inte tas tillvara. Urbaniseringen har många positiva sidor, inte minst när det gäller resurseffektivitet, men kan också innebära lokal miljöpåverkan.

Stockholmsregionens struktur med stråk, yttre regionala stadskärnor, knutpunkter och mellanrum ger goda förutsättningar för storskaliga, miljövänliga lösningar för kollektivtrafik och energiförsörjning, liksom för närhet till natur, rent vatten och frisk luft. När bebyggelsen förtätas eller omvandlas ökar konkurrensen om marken, vilket ställer höga krav på att tillräckliga ytor avsätts för invånarnas olika behov. För att stadsmiljön ska vara attraktiv och hälsosam att leva i måste det finnas ytor för samvaro, lek och rekreation. När staden förtätas och markpriserna ökar, är det en särskild utmaning att skapa ytor för barn och ungdomars behov, såsom idrottsplatser, lekparker och skolgårdar.

Utmaning 2:

Att vara en liten storstadsregion och samtidigt internationellt ledande

I ett internationellt perspektiv är Stockholm en befolkningsmässigt liten och perifer storstadsregion som ofta konkurrerar med betydligt större och mer centralt belägna storstadsregioner. Globaliseringen ställer stora krav på att Stockholmsregionen tar vara på nya möjligheter och gör strategiska och långsiktiga satsningar som främjar den regionala attraktiviteten och konkurrenskraften.

Utmaningen är att:

- Skapa goda förutsättningar för kunskapsförsörjning och goda förhållanden på en dynamisk arbetsmarknad.
- Höja kvaliteten och effektiviteten inom utbildningen, ha goda förhållanden på arbetsmarknaden och bra livsvillkor för inflyttare från utlandet.

- Motverka inomregionala skillnader mellan innerstad och ytterstad, mellan stadsbygd och landsbygd och mellan den norra och södra länsdelen.
- Stärka den internationella tillgängligheten i konkurrens med övriga storstadsregioner.

För att nå ledande positioner måste regionen ha en utvecklad samverkan med omvärlden och strategiska samarbeten för innovation, företagande och entreprenörskap. Det måste också finnas världsledande forsknings-, utvecklings- och etableringsmiljöer och väl fungerande inkluderande samhällssystem där varje individs kompetens tas tillvara på ett jämlikt sätt. Regionen måste också klara utsläppsavgifter på flygtransporter, något som framöver kan få större inverkan på regionens position i internationella sammanhang och nätverk.

Produktiviteten och befolkningstillväxten i Stockholmsregionen är högre än i övriga landet. Regionen står i nuläget för nästan en tredjedel av Sveriges BNP, trots att bara drygt en femtedel av landets befolkning är bosatta i länet. Den svenska huvudstadsregionen hävdar sig väl och hamnar ofta högt i internationella jämförelser.

En stor del av tillväxten och sysselsättningsökningen i regionen sker inom kunskapsintensiva företag. Därför är det viktigt att FoU-investeringarna ligger på en hög nivå och inte minskar. Stockholmsregionen har alltmer gått mot en humanintensiv och högteknologisk tjänsteproduktion, med en minskad andel sysselsatta inom framförallt tillverkningsindustrin. Inte minst på grund av detta avgör prestationerna i skolsystemet regionens möjligheter att hävda sig på den internationella arenan. Även den generella kunskapsnivån och den tekniska utvecklingen har stor betydelse.

Stockholmsregionen har många grundläggande förutsättningar som är gemensamma med andra storstäder i höginkomstländer. Storstäder skiljer sig från andra städer inte bara genom sin storlek utan också genom sin täthet, komplexitet och mångfald av människor och funktioner. Detta ger invånarna och de som vill bosätta sig i regionen goda förutsättningar för att utveckla nya verksamheter och det innebär en riskspridning som möjliggör snabb återhämtning efter nedgångar i ekonomin.

Storstaden är kontaktintensiv och en knutpunkt i internationella nätverk. På grund av globaliseringen och migrationen är den en interkulturell mötesplats för individer och företag och därför en bra jordmån där innovationer och nya idéer kan uppstå och växa.

Utmaning 3:

Att öka tryggheten i regionen samtidigt som världen upplevs som osäker

Utmaningen är att:

- Få människor i regionen att känna större tillit till varandra och till samhällets institutioner för att skapa en sammanhållen region.
- Minska de inomregionala socioekonomiska skillnaderna.

Världsoro till följd av krig, klimatförändringar och ekonomisk instabilitet påverkar tryggheten människors vardag. Detsamma gäller inomregionala förhållanden som ökade socioekonomiska klyftor, ansträngningar på välfärdsstaten och en ojämlik tillgång till samhällets resurser och möjligheter. Människors upplevda rädsla och otrygghet underblåser sådana negativa förhållanden. Därför är det viktigt att verka för att de som bor, arbetar eller besöker Stockholmsregionen känner en grundtrygghet trots att världen kan upplevas som mer osäker. Att människor upplever trygghet är en viktig faktor för regionens attraktivitet. När människor är trygga, möts och har tillit till varandra ökar det sociala kapitalet och regionen blir mer kreativ och innovativ.

Grundläggande faktorer för tryggheten är en bra bostad, en relevant utbildning och ett arbete som passar den individuella kompetensen, men också att må bra och kunna påverka sin vardag. I flera av dessa avseenden står sig Stockholmsregionen väl, men det finns stora skillnader mellan olika delar av regionen när det gäller hur trygga människor känner sig. Det finns också skillnader mellan olika grupper som till exempel män och kvinnor, yngre och äldre, svenskfödda och utrikesfödda. En del invånare upplever ett hårdare samhällsklimat, diskriminering, ökad risk att utsättas för brott och utsatthet i relationer. Barn är en grupp som särskilt behöver uppmärksammas i detta sammanhang.

Globala kriser som klimatförändringar, krig, flyktingströmmar och finanskriser skapar osäkerhet, rädsla och välfärdsluster på både individ- och samhällsnivå. Regionens större kontaktytor mot omvärlden leder till att nya risker snabbt når oss. Om tryggheten och den sociala hållbarheten i regionen ska kunna öka krävs det därför att invånarna känner tillit till varandra, till samhällets institutioner, till omvärlden och till framtiden.

Utmaning 4:

Att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt

Storstädernas storlek och täthet ger goda förutsättningar för tillväxt, effektiva samhällsstrukturer och hållbara transportsystem som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Samtidigt ger storstäder upphov till ökad konsumtion och omfattande transporter mellan inner- och ytterområden, inom en stadigt växande pendlingsregion, samt till och från omvärlden.

Utmaningen är att:

- Möjliggöra rörlighet och skapa en god tillgänglighet med mindre klimatpåverkan, såväl regionalt som globalt, som gynnar en ekonomisk tillväxt.
- Förändra resvanor, sättet att transportera varor och gods och i vissa avseenden invånarnas livsstil.
- Fasa ut de fossila bränslena inom transportsektorn.

Hög rörlighet tenderar att gå hand i hand med ekonomisk tillväxt men rörlighet kan också öka det ekologiska fotavtrycket. En god tillgänglighet behöver inte självklart innebära stor rörlighet och det är viktigt att skapa tillgänglighet som inte alstrar klimatpåverkande utsläpp. De direkta utsläppen av växthusgaser i regionen ligger på ungefär tre ton per invånare, vilket är förhållandevis lågt, men räknar man med konsumtion orsakar regionen två till tre gånger så stora utsläpp i andra delar av världen. Regionens ekosystem har dessutom en begränsad förmåga att absorbera de utsläpp som sker även här.

Stockholmsregionen kännetecknas av bland annat god tillgång till arbetsplatser, privat och offentlig service exempelvis hälso- och sjukvård, urbana kvaliteter, grönstruktur och vatten, kultur och rekreation. Samtidigt finns det områden där invånare i större utsträckning är utsatta för kriminalitet, buller och dålig luftkvalitet samt lever utan nära tillgång till sammanhängande natur, med sämre bebyggd miljö och som saknar grundläggande service och mötesplatser för social samvaro.

Regionförstoring och ett internationellt utbyte bidrar i hög grad till den ekonomiska tillväxten, men ger också upphov till ett ökat resande för invånare i och utanför länet och därmed till större klimatpåverkan. Om regionens målsättning om att gå mot en region utan klimatpåverkan ska nås, och de globala klimatutmaningarna hanteras, behöver regionen ställa om till ett fossilfritt och energieffektivt samhälle. Det behövs

också mer kunskap om hur regioninvånarna reser och hur det kan påverkas. I Stockholms län pendlar män mer och längre än kvinnor.

Omställningen till ett samhälle utan klimatpåverkande utsläpp kan vara en stark drivkraft för innovation och nya affärsmöjligheter och Stockholmsregionen har en bra position för detta.

Utmaningen är kritisk i det medellånga till långa perspektivet. För att öka tillgängligheten och samtidigt få bort de klimatpåverkande utsläppen krävs såväl teknikutveckling och ekonomiska styrmedel som effektiva samhällsstrukturer och beteendeförändringar hos regionens invånare.

Befintlig och ny bebyggelse och infrastruktur behöver anpassas till kommande klimatförhållanden.

Utmaning 5:

Att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa

Transportinfrastrukturen, bostadsbeståndet och utbildningssystemets kapacitet har under lång tid utvecklats i lägre takt än befolkningsökningen. Detta yttrar sig i ökad trängsel, tidsförluster, bostadsbrist och höga bostadspriser.

Utmaningen är att:

- Åtgärda kapacitetsbristerna samtidigt som behoven fortsätter att öka. De finansiella och personella resurserna som krävs för att göra nödvändiga investeringar riskerar att bli hårt ansträngda.
- Skapa tillgång till bostäder för alla regionens invånare, både befintliga och tillkommande, som är överkomliga och av hög kvalitet.
- Skapa tillgänglighet i regionen vilket är avgörande för ett väl fungerande samspel mellan arbets- och bostadsmarknad. Regionen behöver åtgärder som stimulerar till en jämn regional utveckling.
- Regionen ska behålla sin ställning som ledande kunskapsregion. Kapaciteten inom den högre utbildningen i regionen behöver öka.

Bostadsbristen i Stockholmsregionen är omfattande och komplex. En hög befolkningsökning, till följd av ett positivt födelse- och migrationsnetto, samt en omställningsprocess mot en allt mer marknadsdriven bostadssektor har lett till ett konjunkturkänsligt och efterfrågestyrt bostadsbyggande som inte möter hela bostadsbehovet.

Unga, studenter, nyanlända och de som bor kort-

varigt i regionen, till exempel gästforskare, är grupper som har svårt att konkurrera på denna marknad. Att inte alla grupper i samhället har möjlighet att få en bra bostad inom rimlig tid är ett hinder för Stockholmsregionens konkurrenskraft.

Den demografiska utvecklingen mot en högre andel äldre innebär att behoven inom välfärdssektorn fortsätter att öka under många år framöver. På grund av den relativt höga inflyttningen av unga, både från övriga delar av landet och från andra länder, är andelen äldre ändå lägre än i resten av Sverige. Trots det innebär den åldrande befolkningen en utmaning när det gäller att upprätthålla och finansiera av välfärds-systemet.

Det behövs ökade och samordnade investeringar i bebyggelse, utbildning och infrastruktur. Det är också viktigt att åtgärda brister ibland annat transportsystemet och att utnyttja befintlig bebyggelse och välfärdstjänster samt nya innovativa lösningar.

Utmaning 6:

Att ha en fortsatt öppen region och samtidigt stärka inkluderingen

Stockholmsregionen ska vara en öppen region där alla människor, oavsett bakgrund, ska kunna få och tillvarata livschanser på jämlika villkor. Så är det inte i dag på arbets- och bostadsmarknaden. Regionen har stora skillnader i inkomstnivåer, hälsa, utbildning och arbetslöshet mellan regiondelar som behöver hanteras på flera sätt, bland annat i utvecklingen av ny bebyggelse.

Utmaningen är att:

- Göra regionen öppen och tillgänglig, samtidigt som den är sammanhållen, inkluderande och erbjuder alla att ta del av regionens värden och tillgångar.
- Stärka tilliten mellan människor, vilket är både en förutsättning för och en väg till öppenhet.
- Stärka inkluderingen, vilket är en grundförutsättning för social hållbarhet.

I jämförelse med resten av landet har Stockholmsregionen ett högt arbetsdeltagande, låg arbetslöshet, låg sjukfrånvaro, höga inkomster, hög utbildningsnivå och en hög andel ungdomar som går vidare till högre utbildning.

Inom regionen finns det dock socioekonomiska skillnader mellan olika bostadsområden – skillnader som inte fullt ut kan förklaras av befolkningens sammansättning utifrån ålder, kön, utbildningsnivå och tid

i Sverige. I regionen finns det såväl kommuner med landets lägsta arbetslöshet som kommuner som tillhör de med högst arbetslöshet.

Regionförstoringen skapar möjlighet att pendla längre sträckor mellan bostad och arbete inom östra Mellansverige och utökar på så vis arbetsmarknaden för många människor. I dag finns det dock samhällsstrukturer som gör det svårare för bland annat kvinnor att dra fördel av den positiva individuella karriärutveckling som ökad regionförstoring ger möjlighet till.

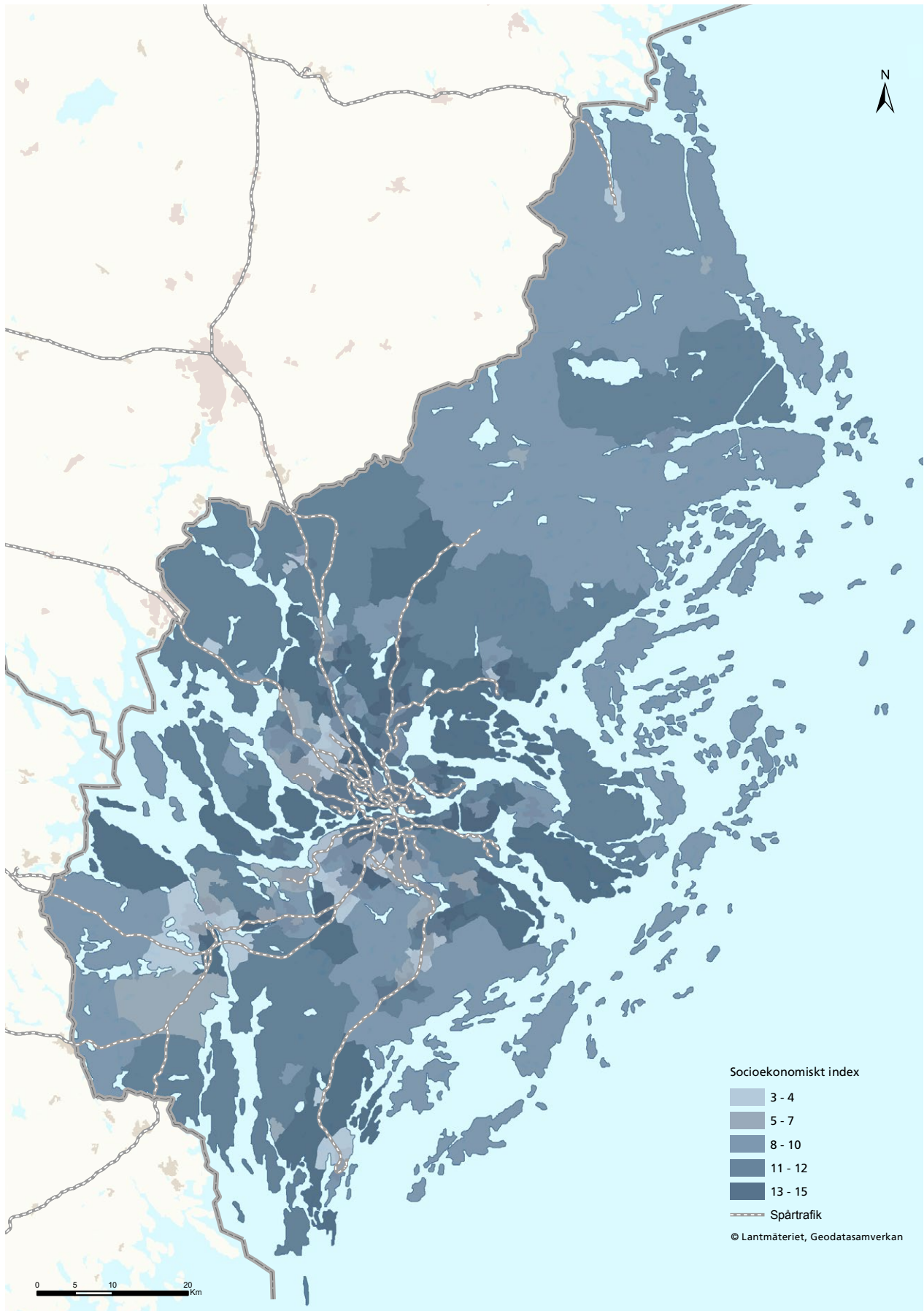
En öppen region präglas av många kontakter över rumsliga och kulturella gränser. Den öppna regionen saknar diskriminering och har ett starkt fokus på jämlikhet och jämställdhet. Infrastruktur och kommunikationer skapar mötesplatser för personer från olika delar av samhället. En öppen Stockholmsregion har en befolkning med kontakter och nätverk över hela världen.

Under 2014 bidrog nettomigrationen från utlandet mest till befolkningsökningen i Stockholms län. Immigrationen är en stor potential till både tillväxt och mångfald, men förutsätter ett gott mottagande så att de nyanländas förmågor tas tillvara i både arbets- och samhällslivet. Stockholmsregionens aktörer inom offentlig, privat och ideell sektor behöver bli bättre på att ta tillvara alla regioninvånarnas kompetens, förmågor och livsdrömmar på ett mer jämlikt sätt. Regionen är i hög grad öppen för nya invånare och influenser, men inom regionen finns strukturer som verkar både segregering och diskriminerande. Inom och mellan olika migrantgrupper råder det stora skillnader i livs-

villkor, utbildning, arbetsdeltagande och inkomst samt mellan kvinnor och män. Detta begränsar dessa individers livschanser och gör regionen mindre attraktiv att bo, leva och verka i men den blir också mindre intressant för företagsledning som letar efter en bas för sin verksamhet.

Social sammanhållning handlar i hög grad om att minska den strukturella diskrimineringen på arbetsmarknaden och vidga normerna för att bekämpa exkluderande strukturer i samhället och samhällsinstitutioner. Individernas förmågor och kompetens för att möta arbetsgivarnas behov bör synliggöras och stärkas oavsett bakgrund som till exempel kön, etnicitet och ålder. Arbetsgivarna bör utveckla öppnare och mer transparenta rekryteringsprocesser för att skapa mer jämlika villkor för arbetssökande. Det är viktigt att skapa trygga inkluderande skolmiljöer och ett bra utbildningssystem i regionen som tillgodoser barnens och ungdomarnas förmågor och förutsättningar att uppnå sina livsdrömmar. En stark och öppen ekonomi som skapar hög efterfrågan på arbetskraft kan bidra till att bryta ner diskriminerande strukturer och därmed öka den sociala sammanhållningen. Den rumsliga strukturen påverkar också den sociala sammanhållningen genom hur bostadsområden och arbetsområden lägen och form påverkar hur invånarna lever och rör sig i regionen. Och det är därför viktigt att det blir ett samband mellan ekonomisk tillväxt och utveckling av goda bostads- och stadsmiljöer.

Karta 4. Socioekonomisk struktur⁵ och befintlig spårtrafik.



Källa: ODB 2013

5 Index är uppbyggt av tre variabler; andel förvärsarbetande, andel utan gymnasiekompetens och andel med ekonomiskt bistånd. Varje variabel har tilldelats ett värde mellan ett och fem. Det socioekonomiska indexet är summan av dessa värden. En mörkare färg innebär att planområdet har fler förvärsarbetande, fler med gymnasiekompetens och färre i ekonomiskt bistånd.

5 | Mål och delmål för regionens långsiktiga utveckling

I samrådsförslaget beskrivs fyra övergripande och långsiktiga mål för regionen, de siktar mot år 2050. För att styra arbetet mot de övergripande målen finns också mätbara delmål att uppnå fram till år 2030.

Att vara Europas mest attraktiva storstadsregion ska vara ledstjärnan för planeringen, implementeringen och uppföljningen av RUF 2050. För att kunna bedöma om utvecklingen går i visionens riktning har planen fyra övergripande mål som ytterligare definierar regionens attraktivitet:

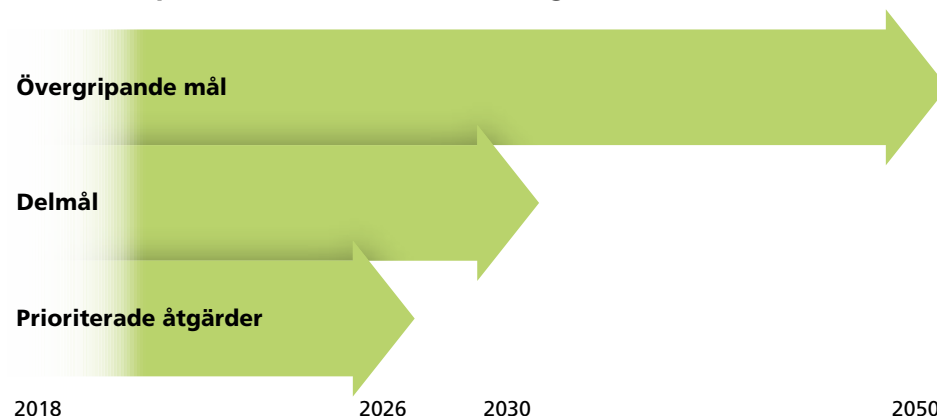
- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region

Visionen finns i alla tidsperspektiv, nutid, på kort, medel och på lång sikt. De övergripande målen, delmålen och de prioriterade åtgärderna ska konkretisera visionen så att den kan fungera som vägledning i utvecklingsarbetet och planeringen.

Få planer har ett så långt tidsperspektiv som den regionala utvecklingsplanen. Det innebär att planeringen ska beakta konsekvenserna av olika ställningstaganden inte bara för dagens befolkning utan även för kommande generationer. För att öka planens genomslagskraft som styrdokument, har en målstruktur med fyra olika tidsperspektiv föreslagits: ett kort, ett medellångt och ett långt, samt i vissa frågor en vidare utblick mot framtiden. Utblicken sträcker sig förbi mållåret 2050 och behövs när det gäller frågor som inte går att tidsätta eller som har en mycket långsiktig påverkan. Bebyggelsestruktur och transportinfrastruktur, det vill säga byggnader, vägar och spår, har lång livslängd och det som byggs nu påverkar hur invånarna lever och rör sig i regionen även bortom 2050. Och den mänskliga påverkan på klimatsystemet som sker idag, påverkar regionen på mycket lång sikt.

Figur 7. Målstrukturen i förhållande till tidsperspektiven i RUF 2050

Vision: Europas mest attraktiva storstadsregion



- Bortom 2050: Visionen och förhållningssätten ska gälla tidlöst och långsiktigt.
- Mållår 2050 – långt tidsperspektiv: För den rumsliga strukturbilden och regionens övergripande mål flyttas mållåret från 2030 till 2050.
- Fram till 2030 – medellång sikt: För delmålen och även vissa prioriterade åtgärder. Perioden fram till 2030 kan fungera som omfång.
- 2018–2026 – planens giltighetstid: De prioriterade åtgärder ska huvudsakligen genomföras under de åtta år som planen är giltig från det att den antas. Vid förändrade förutsättningar kan prioriterade åtgärder revideras.

5.1 Övergripande mål och delmål

De övergripande målen återknyter till RUFSS 2010 men har reviderats för att stärka inriktningen mot hållbarhet med människan i fokus. Målen konkretiserar visionen och fokuserar samtidigt på olika delar av helheten, vilket gör det möjligt att formulera konkreta delmål och följa upp regionens utveckling. Därigenom blir det tydligare vad som ska uppnås med stöd av den regionala utvecklingsplaneringen.

Nationella mål, planer och program inom relevanta samhällsområden har sammanvägts med regionala mål och intressen för att ge vägledning för bland annat kommunernas fysiska planering, det regionala tillväxtarbetet och strukturfonderna samt frågor i övrigt som rör samverkan mellan statlig, regional och kommunal verksamhet. De nationella och regionala jämställdhetsmålen, liksom målen för icke-diskriminering, funktionsvariationer-, respektive barnrättspolitiken har integrerats i planeringen.

Målstyrning i RUFSS 2050 och kriterier för delmål

För att styra mot de övergripande målen används delmål som uttrycks i konkreta målnivåer och tar sikte på 2030. Med konkreta målnivåer underlättas också uppföljningen av om och hur regionen rör sig mot de övergripande målen. Målnivån är satt för 2030 men det är självfallet både önskvärt och angeläget att sträva mot en så snar måloppfyllelse som möjligt, inom ramen för tillgängliga resurser och styrmedel.

Delmålen ska för länet redovisas totalt samt i olika variabler som t.ex. kön, ålder, utbildningsnivå, födelse-region och geografisk nivå. Urvalet av delmål utgår från att de ska kunna ge en samlad bild av en utveckling. Delmålen ska vara få till antalet, men samfällt spegla de huvudinriktningen i det övergripande målet. Det finns även stark koppling mellan delmål och priorite-

Mål 1:

En tillgänglig region med god livsmiljö

Stockholmsregionen är en rumsligt sammanhållen region som är sammanlänkad med kringliggande län. Regionens invånare och de som arbetar eller besöker regionen upplever att de har god tillgång till arbetsplatser, bostäder, samhällsservice, vård, ett kommersiellt utbud, natur, kultur samt anläggningar för rekreation och fritid. Invånare i alla grupper har en god hälsa och förtroende för den gemensamt finansierade samhällsservicen såsom hälso- och sjukvård. Människor kan förflytta sig med hållbara transportmedel och trafiklösningar i regionen på ett säkert, bekvämt och smidigt sätt. Den digitala infrastrukturen är väl utbyggd och utvecklingen av e-samhället ligger i framkant, vilket underlättar kontakterna med släkt, vänner och myndigheter, i Sverige och i resten av världen, för regionens invånare m.fl. Internationella förbindelser av olika slag stärker regionens koppling till omvärlden.

Delmål för år 2030

- Minst 9 000 och upp till 16 000 bostäder⁶ ska färdigställas varje år fram till 2030.
Nuläge: 9 050 färdigställda bostäder 2014, exklusive ombyggnationer och fritidshusomvandlingar.
- Minst hälften av regionens invånare når minst 55 procent av länets arbetsmarknad inom 45 minuter med kollektivtrafik.
Nuläge: 36 procent av arbetsmarknaden nås.
- Cykelandelen ska öka till 20 procent av samtliga resor i enlighet med Regional cykelplan för Stockholms län.
Nuläge 7 procent, genomsnitt för resor till/från och inom länet.
- Kollektivtrafikandelen (andel av motoriserade resor med kollektivtrafik i länet) ska öka med 5 procentenheter jämfört med idag.
- Minst 70 procent av nya bostäder ska tillkomma inom gångavstånd till kollektivtrafikens stomnät.
Nuläge: 50 procent av befintlig bebyggelse.
- Samtliga invånare, företagare och offentlig sektor ska ha tillgång till fast och mobil bredbandsuppkoppling med höga överföringshastigheter.
Nuläge: 78 procent hushåll, 76 procent arbetsställen samt 5 procent hushåll och 6 procent arbetsställen i glesbebyggda områden.
- Hälften av regionens invånare har högst 1000 meter till tätortsnära natur i grön kil
Nuläge: År 2010 – 48 procent

6 Siffrorna kommer från den regionala bedömningen av det demografiska bostadsbehovet som landstinget gjorde på uppdrag av regeringen 2012, en ny liknande bostadsbehovsanalys ska göras under 2016.

Mål 2:**En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region**

Alla som bor, arbetar eller vistas i regionen har lika värde och rättigheter. Stockholmsregionen är öppen för olika sätt att leva och tänka. Alla har möjligheter att vara delaktiga och inkluderade i samhället. Invånare kan utvecklas utifrån sina egna förutsättningar och blir bemötta på ett jämlikt sätt. Regionen erbjuder en bra start för alla människor, trygga uppväxtvillkor och möjlighet till etablering i arbets- och samhällslivet.

Att leva i Stockholmsregionen innebär att alla har jämlika livsvillkor. Alla har också jämlika möjligheter till inflytande, resurser och ett ansvar som speglar befolkningens sammansättning. Regionen möjliggör interkulturella möten mellan människor från olika områden, med olika bakgrund och livsstil.

Delmål för år 2030

- Alla pojkar och flickor ska nå behörighet till gymnasieskolan.
Nuläge: 89 procent.
- Förvärvsfrekvensen bland utlandsfödda, exklusive födda i Norden, i åldersintervallet 20–64 år ska överstiga 75 procent för både kvinnor och män.
Nuläge: 63 procent.
- Kvinnor och män ska ha lika lön för lika arbete.
Nuläge: Inkomstgapet uttryckt i kvinnors andel av mäns inkomst är för medelinkomst 77 procent och för medianinkomst 84 procent.
- Könsfördelningen bland högre myndighetspersoner och politiker samt chefsyrken ska vara 50–50 mellan kvinnor och män, och en jämlik representation ska eftersträvas.
Nuläge: 61–39.

Mål 3:**En ledande tillväxt- och kunskapsregion**

Stockholmsregionen erbjuder alla människor likvärdiga möjligheter att lyckas och utvecklas i sitt yrkesliv. Regionen främjar sysselsättning, kunskapsutveckling, innovation, företagande och entreprenörskap som bygger på att varje individs kompetens tas till vara och leder till grön tillväxt. Kvinnor och män, oavsett bakgrund, har goda förutsättningar för att driva verksamheter inom utbildning, forskning, näringsliv, kultur, offentlig sektor och civilsamhället.

En väl fungerande kompetens- och bostadsförsörjning ger invånarna jämlika villkor att kunna bidra till en hög produktivitet och kunskapsintensitet som stärker regionens globala konkurrenskraft. Stockholmsregionen är internationellt erkänd för sina avancerade marknader, där nytänkande och trendskapande är viktiga inslag.

Delmål för år 2030

- Minst 90 procent ska nå gymnasieexamen med avgångsbetyg, åk 3 nationella program enligt GY11
Nuläge: 87,3 procent.
- Förvärvsfrekvensen hos befolkningen i åldersintervallet 20–64 år ska vara väl över 80 procent för både kvinnor och män.
Nuläge: 78,5 procent.
- Andelen sysselsatta med högre utbildning respektive sysselsatta inom kunskapsintensiva yrken ska vara minst 55 procent för både kvinnor och män.
Nuläge: 48 procent resp. 52,1 procent.
- FoU-investeringar som andel av BRP ska totalt överstiga 4,5 procent.
Nuläge: <4 procent resp. <3 procent.
- BRP per sysselsatt ska vara i topp 5 inom EU (NUTS 2).
Nuläge: topp 10.

Mål 4:**En resurseffektiv och resilient region**

Stockholmsregionen har en effektiv energi- och resursanvändning, framför allt när det gäller transporter och bebyggelse. Regionens miljöpåverkan minimeras i ett livscykelperspektiv, liksom beroendet av ändliga resurser vilket skapar förutsättningar för en god livsmiljö för regionens invånare. Regionen har inga klimatpåverkande utsläpp. Ekosystemtjänster som luft- och vattenrening, jordbildning, grödor och naturupplevelser är livskraftiga och bidrar till människors välbefinnande och näringslivsutveckling. Regionen har en väl utvecklad förmåga att förebygga och hantera både okända och kända störningar i form av klimatförändringar, kriser, katastrofer eller resursknapphet. Regionens resiliens bygger också på social sammanhållning i samhället, där alla invånarna bidrar med sina resurser och erfarenheter till regionens utveckling.

Delmål för år 2030

- De direkta utsläppen av växthusgaser ska vara mindre än 2,3 ton⁷ per invånare.
Nuläge: 3 ton per invånare.
- Utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras.
Nuläge: ca 10 ton per invånare⁸
- Den totala energianvändningen i Stockholmsregionen ska uppgå till högst 40 TWh.
Nuläge: 50 TWh.
- Andelen förnybar energi ska vara minst 75 procent.
Nuläge: Andel förnybar energi i Sverige är 52 procent.
- Hushållsavfallet ska ha minskat till högst 400 kg per person och år och minst 40 procent ska materialåtervinnas.
Nuläge: 480 kg per person respektive 30 procent.
- De genomsnittliga resorna per person och dygn med bil ska vara högst 6,5 kilometer.
Nuläge: 7,2 kilometer.

5.2 Uppföljning och nytta med delmål

En av fördelarna med att ha delmål med tydliga och kvantifierade måltal är möjligheten att följa upp och följa utvecklingen över tid. Delmålen ska jämföras mot nuläget och följas upp mot flera variabler, som kön, ålder, utbildningsnivå, födelseregion och geografisk nivå. Förutom uppföljningen av delmål tas ytterligare indikatorer fram för att följa utvecklingen i regionen. En årlig uppföljning och redovisning föreslås så att regionen kan ta del av uppföljningen. Syftet med uppföljningen är att förbättra möjligheten till lärande så att ständiga förbättringar kan ske.

5.3 Målsynergier och hållbar utveckling

Förhållningssättet till hållbar utveckling i RUFSS 2050 förutsätter att de övergripande målen hanteras utifrån ett helhetsperspektiv snarare än var för sig. Hur insatser inom ett område påverkar andra områden måste beaktas. Utgångspunkten för investeringar och utvecklingsinsatser är att de i möjligaste mån ska leda till synergier mellan de övergripande målen som en förutsättning för hållbar utveckling, till exempel:

- Planering av bostäder och infrastruktur bidrar till *en tillgänglig region med god livsmiljö* men påverkar

även regionens socioekonomiska strukturer som i sin tur bör leda till *en öppen, jämlik och inkluderande region*⁷.

- Utveckling av regionens innovationsförmåga och kompetensförsörjning bidrar till *en ledande tillväxt och kunskapsregion* men påverkar även individers möjligheter för att förverkliga sina livsdrömmar och planer, och att ta vara på sin kompetens. Utvecklingen bör därför även leda till *en öppen, jämlik och inkluderande region*.
- Insatser för att minska regionens klimatutsläpp bidrar till *en resurseffektiv och resilient region*, samtidigt som de påverkar *en tillgänglig region med god livsmiljö*.

Det utvecklade förhållningssättet för hållbar utveckling förutsätter att regionens utveckling beskrivs med människan i fokus. De utmärkande egenskaperna för de fyra övergripande målen ger en hänvisning till regionens önskvärda attraktivitet:

- **Tillgänglig;** den lätthet med vilken invånare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av. Det är lätt och tryggt att ta sig in i och röra sig fritt i regionen och på dess olika marknader, både fysiskt, digitalt och socialt.
- **God livsmiljö;** invånarna mår bra där de bor, arbetar och vistas i regionen, både fysiskt, mentalt och socialt, och har god tillgång till det serviceutbud, den natur och de mötesplatser som de behöver.
- **Öppen;** invånarna får ett öppet bemötande oavsett var de är i regionen och oavsett vilka instanser de har kontakt med.
- **Jämlik;** lika möjligheter, skyldigheter och rättvisa förhållanden ska råda mellan alla individer och grupper i samhället oavsett etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionshinder, kön, könsidentitet och könsuttryck, sexuell läggning, klass, ålder eller boendeort.
- **Jämställdhet;** kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter inom livets alla områden
- **Inkluderande;** ingen är social utestängd och alla invånare, särskilt de mest missgynnade, har, i görligaste mån möjligheter att delta fullt ut i samhället, bland annat genom att ha ett jobb.

7 Utgår från de mål som sattes i RUFSS 2010 för att minska de klimatpåverkande utsläppen till år 2050. Nya regionala utsläppsmål kommer att arbetas fram till utställningsförslaget inom ramen för landstingets uppdrag om att ta fram en regional klimatfärdplan.

8 Utgår från Naturvårdsverkets beräkningar som är något osäkra. Ett nationellt arbete pågår med att ta fram beräkningsmetoder för utsläpp ur ett konsumtionsperspektiv.

- **Ledande;** regionen ligger i framkant när det gäller produkter, tjänster, utbildningsmöjligheter, och kreativiteten och förnyelseförmågan inspirerar.
- **Tillväxtregion;** regionen växer, är dynamisk och innovativ, samt erbjuder spännande och varierande arbetsplatser där kompetensen tas till vara på bästa möjliga sätt.
- **Kunskapsregion;** invånarna i regionen har de bästa utbildningsmöjligheterna. Kunskap och kompetens är grunden för rekrytering och därmed för innovation och utveckling.
- **Resurseffektiv;** invånarna tar hand om regionens naturresurser, energi och livsmiljö.
- **Resilient;** regionen har en bra förmåga att ta hand om olika störningar och kriser och strävar efter en social sammanhållning.

5.4 Mål på nationell och internationell nivå

Delmålen och de prioriterade åtgärderna i RUFSS 2050 ska bidra till att nå flera nationella och internationella mål inom olika områden, exempelvis miljö och folkhälsa. De nationella målen har varit en utgångspunkt för i delmålen i samrådsförslaget.

Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål och 24 etappmål. Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsställning som behöver ske inom en generation för att miljökvalitetsmålen ska nås. Generationsmålet är därför vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. I målet står det också att arbetet med att lösa de svenska miljöproblemen inte ska ske genom att miljö- och hälsoproblem exporteras till andra länder.

Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciseringar som förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet. Miljökvalitetsmålen med tillhörande delmål har brutits ned och konkretiserats i landets samtliga län.

Mål för den regionala tillväxtpolitiken

Det övergripande nationella målet för den regionala tillväxtpolitiken är att utvecklingskraft i alla delar av landet, med stärkt lokal och regional konkurrenskraft. Europeiska unionens sammanhållningspolitik är en integrerad del i den regionala tillväxtpolitiken. Målen i EU 2020-strategin samt prioriteringarna i EU:s strategi för Östersjöregionen är därför utgångspunkter för nationella och regionala mål och prioriteringar.

Folkhälsomål

De elva nationella folkhälsomålen är kopplade till RUFSS 2050 på flera sätt. Följande folkhälsomål anses mest relevanta att arbeta med i den regionala utvecklingsplaneringen: *delaktighet och inflytande i samhället, ekonomisk och social trygghet samt ökad fysisk aktivitet.*

Jämställdhetsintegrering – strategi för Stockholms län 2014–2018

Strategin beskriver Stockholms län ur ett jämställdhetsperspektiv och anger mål och strategier för det länsgemensamma jämställdhetsarbetet. Strategin bygger på de nationella målen för jämställdhet som till exempel att kvinnor och män har samma makt och inflytande, *att kvinnor och män har samma ekonomiska självständighet samt att den offentliga servicen ska vara jämställd.*

Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – *tillgänglighet* – och ett hänsynsmål – *säkerhet, miljö och hälsa.*

Nationella klimatmål

Det övergripande klimatmålet är att de svenska utsläppen av växthusgaser, från verksamheter som inte ingår i systemet för handel med utsläppsrätter, ska minska med 40 procent till år 2020 i jämförelse med 1990. Utöver det ska Sveriges användning av förnybar energi uppgå till minst 50 procent av den totala energianvändningen år 2020 och energianvändningen, räknat per BNP-enhet, ska effektiviseras med 20 procent i jämförelse med 2008 års totala energianvändning. Dessutom ska användningen av förnybar energi i transportsektorn uppgå till minst 10 procent 2020.

FN:s globala mål för hållbar utveckling

FN:s 17 nya utvecklingsmål är universella och inbegriper alla länder. Många av de viktigaste målen bygger vidare på millenniemålen, som exempelvis utrotandet av fattigdom och hunger, jämlikhet mellan könen och att stärka av globala partnerskap för utveckling. De nya målen är mer specifika, bland annat när det gäller energi, miljö, social hållbarhet och mänskliga rättigheter.

DEL 2

PLANENS GENOMFÖRANDE

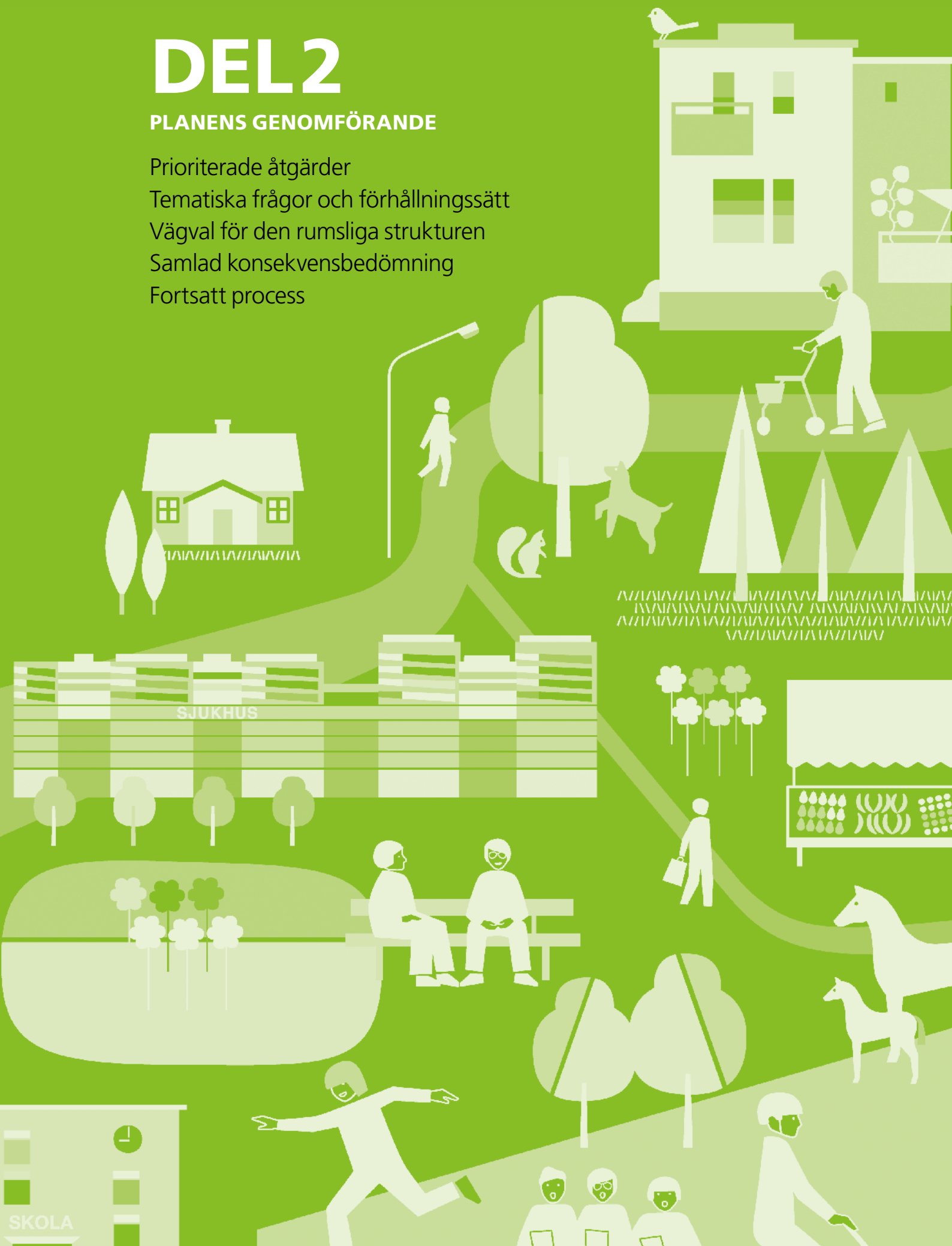
Prioriterade åtgärder

Tematiska frågor och förhållningsätt

Vägval för den rumsliga strukturen

Samlad konsekvensbedömning

Fortsatt process



6 | Prioriterade åtgärder

De prioriterade åtgärderna är konkreta insatser eller insatsområden som framför allt behöver uppmärksammas i ett kort tidsperspektiv, under planens giltighetstid 2018–2026. Syftet är att stärka genomförandet och ge en tydligare ansvarsfördelning mellan aktörerna i regionen.

För att hantera regionens utmaningar och uppnå målen behövs det en tydlig inriktning för regionens samlade utvecklingsarbete under den kommande planperioden. Erfarenheten från den nuvarande planperioden är att alltför omfattande åtaganden splittrar såväl fokus som resurser och gör det svårt att åstadkomma en förändring.

Regionen behöver kraftsamla kring de åtgärder som är mest angelägna i det korta tidsperspektivet. Samtidigt behövs det en tydlig vägledning även för den långsiktiga utvecklingen, vilket även fungerar som motiv till de kortsiktiga prioriteringarna. I detta kapitel lyfts de åtgärder som anses prioriterade för genomförandet under kommande planperiod. I kapitel 7 utvecklas enskilda tematiska frågor med mer utförliga bakgrundsbeskrivningar och förhållningssätt.

Prioriterade åtgärder är konkreta insatser eller insatsområden som behöver särskild uppmärksamhet i det korta tidsperspektivet, företrädesvis under planens giltighetstid, 2018–2026. De prioriterade åtgärderna möjliggör ett stärkt genomförande och en tydligare ansvarsfördelning mellan aktörer i regionen. Prioriterade åtgärder kan revideras inom ramen för planens giltighetsperiod.

De vägval som behöver göras för den rumsliga strukturen, och som utvecklas i kapitel 8, ska samspela med de kortsiktiga prioriteringarna. Men, valet av prioriterade åtgärder, och i vilken ordning de behöver genomföras, kan påverkas av vilken rumslig struktur som regionen vill jobba mot.

Ett framgångsrikt genomförande förutsätter samverkan mellan en mängd aktörer och olika styrvivåer. Kommunerna, Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen, Trafikverket, byggsektorn, näringslivet i stort, skolhuvudmän, Kommunförbundet i Stockholms län, universitet och högskolor, Handelskammaren, Sweda-

via, Stockholm Business Alliance/Stockholm Business Region och många fler behöver involveras och ta ansvar för Europas mest attraktiva storstadsregion. Samrådet är därför en viktig avstämning både av vad alla behöver göra tillsammans och på vilket sätt olika organisationer kan bidra till regionens utveckling.

Förslagen till prioriterade åtgärder har samlats under tre övergripande rubriker som anger inriktningen för vad åtgärderna ska bidra till.

6.1 Knyt ihop regionen och bygg tätt, varierat och kollektivtrafikhäna

I Stockholms län och i östra Mellansverige ska bostäder, verksamheter, arbetsplatser och andra funktioner koncentreras utifrån en flerkärnig och tät region och tillväxt och tät bebyggelse ska eftersträvas i kollektivtrafikhäna lägen. Bebyggelsen ska vara varierad med avseende på bostadstyper och upplåtelseformer. Stadsmiljön och det offentliga rummet med torg, parker och grönområden ska utformas så att de blir stimulerande och rika på upplevelser. Alla invånare, oavsett kön, ska ha samma möjligheter till inflytande över boende och boendemiljö.

Kollektivtrafiken, i kombination med andra tillgänglighetsskapande åtgärder, är ett medel för att fysiskt knyta ihop regionen och skapa förutsättningar för en sammanhållen region. I mindre bebyggelsetäta områden, exempelvis i skärgården och på landsbygden, fyller replipunkter och kärnåar respektive noder och tyngdpunkter funktioner för samhällsservice och kollektivtrafikförsörjning. Tillgänglighet till tätortsnära naturmiljö, vatten och stränder bidrar till ökad livskvalitet.

Åtgärder för sammankoppling, täthet, variation och en kollektivtrafikhäna expansion stärker regionens för-

utsättningar att uppnå samtliga övergripande mål, men det krävs mer samarbete, samplanering och avvägning mellan olika intressen som grund för beslutsfattande och överenskommelser.

Prioriterade åtgärder

Förslag på prioriterade åtgärder i det korta perspektivet, under RUFSS 2050:s giltighetstid:

- Bygg ut bostäder i enlighet med det regionala behovet samt prioriteringarna i Stockholmsförhandlingen 2013 och samverka så att Sverigeförhandlingen samspelar med RUFSS 2050.
- Bygg ut transportinfrastrukturen i enlighet med prioriteringarna i Stockholmsförhandlingen 2013 och samverka för att Sverigeförhandlingen samt Regional länsplan 2018–2029 för Stockholms län och nationell plan samspelar med RUFSS 2050.
- Utveckla stadsstrukturen i östra Mellansverige med spårtrafiken som grund i enlighet med överenskomna prioriteringar inom ÖMS-samarbetet och En bättre sats, EBS.
- Bygg ut cykelvägnätet i enlighet med Regional cykelplan 2030.
- Utveckla nya finansieringslösningar för kollektivtrafiken med avseende på både investering och drift.
- Förstärk och utveckla de regionala stadskärnorna med mer kollektivtrafik, bostäder, arbetsplatser, lokalisering av hälso- och sjukvård, kultur och andra samhällsfunktioner. Och ta fram strategier för hur de regionala stadskärnorna bättre ska kopplas ihop.
- Ta fram strategier och förhållningssätt för hur den fysiska planeringen ska förbättra stadsmässiga kvaliteter och skapa attraktiva stadsmiljöer.
- Identifiera hur den fysiska planeringen kan skapa bättre förutsättningar för social sammanhållning i regionen och medverka till ett jämställt samhälle.
- Ta fram strategier för och förhållningssätt till landsbygdens olika karaktärsområden.
- Genomför samlade konsekvensbedömningar för strategiska bygg- och infrastrukturprojekt i regionen för att ge en bättre bild av samspelet mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser och synergier.

6.2 Säkra värden genom att leva klimatsmart, värna naturresurser och utveckla effektiva system

Stockholmsregionens aktörer ska tillsammans arbeta för att förvalta och utveckla kulturmiljö-, rekreations- och naturvärden, samt värden i den bebyggda miljön.

Genom mellankommunal samverkan och överens-

kommelser med nationell nivå ska effektiva tekniska försörjnings- och transportsystem utvecklas som minskar klimatpåverkan. Målet med samarbetet inom regionen och med andra regioner, nationellt och internationellt, är att hushålla med naturresurser och få till stånd överenskommelser som leder till betydligt mindre miljöskadliga utsläpp i Östersjön och en förbättring av havsmiljön.

Alla invånares vardagsval ska bidra till minskade utsläpp av växthusgaser. Samtliga invånare ska ha likvärdiga och goda möjligheter till inflytande i beslutsprocessen kring klimat och energifrågor. Åtgärderna ska bidra till bättre livskvalitet och god hälsa hos regionens alla invånare och stärka regionens förutsättningar att uppnå målet *en tillgänglig region med god livsmiljö, samt målet en resurseffektiv och resilient region.*

Prioriterade åtgärder

Förslag på prioriterade åtgärder i det korta perspektivet, under RUFSS 2050 giltighetstid:

- Identifiera och utför nödvändiga klimatanpassningar i bebyggelse, infrastruktur och viktiga samhällsfunktioner så de klarar förväntade klimatförändringar, exempelvis översvämningar och brändning vid kraftiga regn.
- Bedöm regionens framtida energibehov och analysera var i regionen stora kraftvärmeanläggningar för biobränslen bör lokaliseras för största regionala nytta. Bedöm även vilka behov av andra tekniska anläggningar som krävs som en följd av regionens växande befolkning.
- Komplettera storskaliga energisystem med småskaliga lösningar som baseras på förnybar energi i kombination med smarta elnät.
- Använd ny teknik och ny kunskap för att bygga upp hållbara system för energi såväl som vatten- och avlopp, avfallshantering och andra försörjningssystem.
- Underhåll och genomför åtgärder för att nyttja befintliga spår- och vägsystem mer effektivt. Samförlägg annan infrastruktur i samband med ny- och ombyggnation av spår- och vägsystem, om det finns behov av detta.
- Utveckla fler biogassatsningar i länet, öka insamlingen av organiskt hushållsavfall samt minska avfallsmängderna genom ökad materialåtervinning.
- Klargör och peka ut de regionala behoven på mark för logistikområden och depåer samt konkretisera alternativ för bränsletransporter och transporter av farligt gods.
- Etablera mellankommunal samverkan för att stärka de tio gröna kilarna och deras bidrag till regionens ekosystemtjänster.

- Minska läckaget av näringsämnen till Mälaren och Östersjön för att uppnå god ekologisk och kemisk status i regionens alla vattentillgångar i enlighet med miljökvalitetsnormerna.

6.3 Stärk konkurrenskraften med smart, grön och inkluderande tillväxt

I Stockholmsregionen ska politik, akademi och näringsliv samarbeta för att skapa förutsättningar och robusta miljöer för förnyelse, innovationer, entreprenörskap, utbildning och forskning. Organisationerna ska agera tillsammans för att ta bort barriärer, könssegregerande och exkluderande strukturer i utbildning och arbetsliv så att regionens invånare, oavsett kön, kan utvecklas och ta tillvara på sina möjligheter. Stockholmsregionen ska bryta segregerande processer och stärka utvecklingen för en interkulturell och sammanhållen region med social mångfald.

Regionen ska höja ambitionsnivån och skapa nya konstellationer, där förvaltningar, näringsliv, forskning och invånare kan utveckla idéer och förnyelseförmåga. Innovativa miljöer och smart specialisering ska stärkas. Stockholmsregionens roll som en internationell nod ska stärkas genom att samverka med andra storstadsregioner, särskilt i Östersjöområdet och i norra Europa. Invånarnas kompetens ska synliggöras, tas tillvara och utvecklas. Tillgången till digital infrastruktur, utvecklingen av digitala tjänster och den digitala kompetensen ska öka och bidra till regionens tillväxt. Omställningen till ett klimatsmart samhälle erbjuder regionens aktörer en hävstång för stärkt konkurrenskraft.

Åtgärder som stärker konkurrenskraften med smart, grön och inkluderande tillväxt stärker regionens förutsättningar att uppnå samtliga fyra övergripande mål.

Prioriterade åtgärder

Förslag på prioriterade åtgärder i det korta perspektivet, under RUFSS 2050 giltighetstid:

- Arbeta för en ökad bostadsvariation, genom samarbete mellan offentliga och privata aktörer, för att stärka den sociala sammanhållningen.
- Bygg ut den digitala infrastrukturen, fast och mobil bredbandsuppkoppling med höga överföringshastigheter till samtliga invånare, företagare och offentlig sektor.
- Verka för att Stockholmsregionen får fler internationella flygförbindelser till strategiskt viktiga destinationer och flygnav, samt verka för att behålla och attrahera fler huvudkontor till regionen.
- Öka insatserna för språkutbildning och validering för utlandsfödda samt vidga normen hos arbetsgivare för att bättre tillvarata alla invånares kompetens.
- Underlätta matchningen på arbetsmarknaden för att stärka regionens konkurrenskraft.
- Öka kvaliteten och genomströmningen i regionens grundskole- och gymnasieutbildning samt stimulera till könsneutrala studieval.
- Öka antalet högskoleplatser och forskningsmedel så att regionen blir en världsledande forskningsregion.
- Öka användningen av offentlig upphandling som ett strategiskt verktyg för innovation och hållbar utveckling
- Stöd de små- och medelstora företagens internationalisering.

7 | Tematiska frågor och förhållningssätt

Det här kapitlet ger en vägledning i hur RUFSS 2050 bör tillämpas i olika regionala och lokala processer, vid beslut i olika frågor och när styrdokument tas fram. Kapitlet ger en fördjupning i de mest centrala tematiska frågorna och är en bakgrund till de prioriterade åtgärderna i kapitel 6.

RUFSS 2050 ska använda ett tvärsektorielt angreppssätt där en mängd frågor behandlas integrerat. Det är en förutsättning för att kunna göra lämpliga avvägningar mellan olika intressen. Men för att helhetsbilden ska bli komplett behövs också fördjupad kunskap om olika tematiska frågor när det gäller trender, utmaningar och möjligheter.

Förhållningssätten i kapitel 7 ger en vägledning i hur RUFSS 2050 tillämpas i olika regionala och lokala processer, vid beslut i olika frågor och när styrdokument tas fram, exempelvis strategier, program och planer enligt PBL. I frågor som rör den regionala utvecklingen grundar landstinget sina ställningstaganden på bland annat dessa förhållningssätt

Förhållningssätten i kapitel 7 föreslås bidra till en hållbar och löpande regional utvecklingsplanering. De förhållningssätt som redovisas inom varje fördjupningsområde är, till skillnad mot de prioriterade åtgärderna i kapitel 6, tänkta som långsiktiga regionala spelregler för utvecklingsplaneringen som olika aktörer har att förhålla sig till.

Förhållningssätt som är kopplade till den rumsliga utvecklingen föreslås ge en vägledning för hur mark och vatten bör användas och hur bebyggelse och anläggningar bör lokaliseras. Förhållningssättet till bebyggelsestrukturen kommer att utvecklas till plankartan inför utställning av RUFSS 2050.

7.1 Klimatpåverkan

En målsättning i Samrådsförslag RUFSS 2050 är att det inte ska finnas några klimatpåverkande utsläpp i Stockholmsregionen år 2050. För att detta ska kunna uppnås krävs ett vässat angreppssätt inom en rad områden. De förhållningssätt som presenteras nedan utgår från invånarnas olika behov och förutsättningar.

- Planera för ett transportsnålt samhälle och en bebyggelsestruktur som möjliggör system för uppvärmning och förflyttning utan klimatpåverkan.
- Samplanera bebyggelse och infrastruktur med gång, cykel och kollektivtrafiken som norm.
- Möjliggör för hållbara småskaliga alternativ för energi- och transportförsörjning, särskilt i länets mer glesbefolkade delar.
- Utveckla en resurseffektiv energianvändning och en fortsatt energieffektivisering i bebyggelse, transporter, verksamheter och hushåll.
- Fasa ut fossila energikällor inom alla sektorer till förmån för förnyelsebara som till exempel biobränslen, sol, vind, vatten m fl.
- Utveckla strategier och lösningar för e-samhället, som i högre grad ersätter fysiska möten och transporter med digital interaktion.
- Uppmuntra och påskynda initiativ från näringslivet samt individuellt ansvarstagande för att spara energi och ställa om till förnybara bränslen.
- Ha klimatpåverkan som grund vid offentlig upphandling för att minska den klimatpåverkan som uppstår på grund av offentlig konsumtion.

Utgångspunkter och möjligheter

Att klimatet förändras på grund av mänskliga verksamheter råder det stor enighet om bland såväl forskare som beslutsfattare. Samtidigt finns det intressekonflikter som gör det svårt att fatta nödvändiga beslut för att komma tillrätta med de klimatpåverkande utsläppen. Ofta är de kopplade till svårigheten att se till långsiktiga kostnader och vinster, relaterade till mer kortsiktiga beslut. Konsekvensen blir att ekonomisk och social utveckling ofta prioriteras högre än vikten av att hålla sig inom de planetära gränserna.

En region utan klimatpåverkan och med minskad energianvändning behöver utformas jämlikt utifrån alla invånares behov

De globala utsläppen av klimatpåverkande gaser har lett till att halten koldioxid i atmosfären har ökat i snabb takt, vilket i sin tur har lett till att den globala medeltemperaturen har stigit. Klimatförändringarna innebär en risk för att Stockholmsregionens eget klimat påverkas men också att regionen drabbas indirekt av bland annat störningar i livsmedelsproduktionen och migrationsströmmar. Uppföljningen av det avtal som beslutades i Paris i december 2015 under COP 21 och i vilken takt världen klarar av att ställa om och snabbt minska de fossila utsläppen blir avgörande även för Stockholmsregionen.

I Stockholmsregionen går arbetet med att minska de klimatpåverkande utsläppen i rätt riktning. Utsläppen per invånare minskar och ligger på en nivå som är drygt hälften så stor som i övriga landet och påtagligt lägre än i många jämförbara storstadsregioner i världen. Stockholmsregionens låga utsläpp beror bland annat på en väl utbyggd fjärrvärme och kollektivtrafik, vilket bygger på regionens storlek och täthet som ger goda förutsättningar. De låga utsläppen i Stockholmsregionen är även ett resultat av en allt mer utpräglad tjänsteekonomi och att produktionen av varor under lång tid har flyttat ut från regionen. Genom sin konsumtion genererar regionens invånare egentligen betydligt större utsläpp än vad siffrorna visar – utanför länet och Sverige. Om regionen ska klara globala klimatmål måste även de externa utsläppen beaktas. Det gör regionens invånare till en viktig målgrupp.

Men även inom länet genereras fortfarande betydande utsläpp, bland annat från transportsektorn. Om Stockholmsregionen ska kunna minska de direkta klimatpåverkande utsläppen måste utsläppen från transportsektorn minska, vilket är en av de stora utmaningarna. Transporterna har överlag ökat både i Sverige och internationellt under de senaste decennierna, framför allt på grund av en ökad mobilitet och handel. Dessutom ökar transporterna i Stockholmsregionen när befolkningen växer och får en allt högre levnadsstandard. Invånarna rör sig över allt större avstånd både till vardags och på fritiden och regionen har ett växande utbyte av varor och tjänster i en globalt allt mer sammanflätad ekonomi. Kvinnor och män har dock olika resmönster; män reser längre och mer med bil, oavsett hushållstyp. Enligt utredningen *Fossilfrihet på väg** måste fordons- och trafikarbetet i Sverige minska med 12 procent och med 23 procent per capita 2010–2030 för att Sverige ska nå de nationella klimatmålen. En ännu större minskning bör ske i storstadsregionerna där förutsättningarna är bättre för andra transportslag.

E-samhället kan stödja denna utveckling och bana väg för nya vardagsmönster, sätt att arbeta, umgås och handla. Det är för tidigt att säga om detta minskar de totala transporterna, energianvändningen och utsläppen. Det finns emellertid en stor potential att ersätta fysiska möten med digital. Redan i dag är det vanligt att, helt eller delvis, jobba eller studera hemifrån och virtuella handels- och mötesplatser har en snabb tillväxt. Betydelsen av liknande beteendeförändringar i vardagslivet ska inte underskattas och arbetsgivare och utbildningssamordnare i regionen har ett ansvar att ta ställning till denna utveckling.

Energianvändningen är dock nyckelfaktorn i regionens klimatarbete. För att klara målsättningen om en region utan klimatpåverkande utsläpp senast år 2050 krävs att all energianvändning baseras på förnyelsebara energikällor så snart som möjligt. Och eftersom energi är en begränsad resurs är det också viktigt att hushålla med den och ha ett fortsatt fokus på energieffektivisering i bebyggelse, transporter, verksamheter och hushåll.

Hittills har det gått snabbare att fasa ut fossila bränslen för energiförsörjningen av bostäder och lokaler än för transporter. I synnerhet vägtransporter med bil och lastbil står för stora utsläpp av växthusgas. Här krävs det att godstransporter flyttas över till sjöfart och järnväg, samt verkningfulla styrmedel i riktning mot utsläppsfria och energieffektiva bilar, ökad kollektivtrafikandel och större gång och cykelandel. Kapaciteten i de befintliga systemen behöver också utnyttjas bättre, bland annat genom samordnade varuflöden, trimningsåtgärder i spår- och vägtransportssystemet, minskad markparkering samt en ökad användning av bilpooler, samåkning och andra mobility management-åtgärder.

Sverige och Stockholmsregionen visar att låga och sjunkande klimatpåverkande utsläpp går att förena med stigande BNP. Stockholmsregionen har därmed en unik möjlighet att kliva fram som internationell förebild och visa att det går att förena en hög tillväxtambition med låg eller ingen klimatpåverkan. Att bli ledande i detta avseende kan både skapa ett gott anseende och ligga till grund för en innovationsdriven grön tillväxt.

7.2 Bostadsförsörjning

För att regionen ska få en bostadsmarknad som främjar tillväxt och en god, inkluderande livsmiljö krävs framför allt följande:

- Planera för ett bostadsbyggande som svarar mot såväl hushållens sammansättning och det regionala behovet som de marknadsmässiga förutsättningarna.
- Stärk sambanden mellan bebyggelseutveckling och utbyggnad av kollektivtrafiken.

* Betänkande av Utredningen om fossilfri fordonsteknik SOU 2013:84

- Planera för ett varierat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen genom att blanda bostäder med service och arbetsplatser, men också blanda olika upplåtelseformer.
- Bygg fler bostäder i de regionala stadskärnorna och utveckla dem till attraktiva och täta stadsmiljöer.
- Integrera hållbarhetsbedömningar i bostadsplaneringen så det går att bedöma effekterna av bostadsbyggandet när det gäller miljö, klimatpåverkan och socioekonomisk struktur.
- Ta ett särskilt offentligt ansvar, framför allt inom kommunerna, för att främja inträdet på bostadsmarknaden för bland annat ungdomar och invånare med svag privatekonomi.
- Verka för en större rörlighet i det befintliga beståndet genom att öka incitamenten för att flytta, och verka för ett jämnt och högt byggande genom funktionella planprocesser, bra kommunalt ledarskap, och ökad konkurrens inom byggsektorn.

Utgångspunkter och möjligheter

Bostadsbristen har lett till att priserna på bostadsrätter och äganderätter har ökat kraftigt i Stockholmsregionen. Även skillnaderna mellan resursstarka och resurssvaga områden har ökat, med socioekonomisk segregation som följd. Att alla invånare har någonstans att bo är en fråga om livskvalitet och en viktig utgångspunkt för att Stockholmsregionen ska kunna växa. Bostadsbyggandet behöver gå snabbt, men det ska också vara välplanerat och erbjuda möjligheter till inflytande. Syftet ska vara att skapa goda boendemiljöer med låg miljöpåverkan och att bidra till att skapa en resurseffektiv region med en god livsmiljö och minskade inomregionala, socioekonomiska skillnader.

Bostadsbristen i Stockholmsregionen drabbar många grupper – bland annat unga, ensamstående kvinnor med barn, våldsutsatta kvinnor, nyanlända och invånare med svag privatekonomi eller en svag anknytning till arbetsmarknaden. Men företag och universitets möjligheter att rekrytera kompetent personal och spetsforskare berörs också. Den snabba befolkningstillväxten i Stockholmsregionen, och vad den består av, har gjort att bostadspolitiken blivit en avgörande fråga för regionens utveckling. . Frågans aktualitet har förstärkts ytterligare av den senaste tidens kraftiga arbetskrafts- och flyktmigration. Eftersom storstadsregionerna tidigare har haft en stark attraktionskraft bland dem som har beviljats uppehållstillstånd förväntas en fortsatt snabb befolkningsökning under kommande år.

Trenden de senaste fem åren är att bostadsbyggandet successivt ökar, men att det är mycket känsligt för den ekonomiska konjunkturen. Alla kommuner i länet

uppgår att de har ett underskott på bostäder och merparten bedömer att underskottet kommer att kvarstå de närmaste fem åren. Bostadsmarknaden är trögriktig eftersom tillskottet av nya bostäder även vid ett högt bostadsbyggande bara utgör en mindre andel av det totala bostadsbeståndet. Därför är tillgången på lämpliga bostäder även starkt beroende av hur det befintliga bostadsbeståndet utnyttjas. En låg rörlighet har lett till att regionens bostäder förmodligen inte är rätt matchade efter behoven, utifrån storlek och hushållssituation. Det finns många inlåsnings effekter som leder till att invånarna väljer att bo kvar i bostäder som inte storleksmässigt eller lägesmässigt passar för den livssituation de befinner sig i.

Bristen på bostäder har inneburit kraftiga prisökningar på bostadsrätter och småhus. Det har förstärkt svårigheterna för individer och familjer som saknar stark ekonomisk grund i form av eget kapital eller hög inkomst, att finna en bostad som är överkomlig. Det har också, i ett läge med låga räntor och låga krav på amortering, medfört hög skuldsättning. Skuldsättningen innebär en risk för såväl den personliga som den regionala ekonomin om realräntan ökar, det införs amorteringskrav, arbetsmarknaden försvagas, eller bostadspriserna faller.

Bostadsförsörjningen påverkar tillvaron för enskilda invånare i regionen och därmed regionens samlade utveckling. För att länet ska kunna vara en ledande tillväxt- och kunskapsregion krävs tillräckligt med bostäder i regionens alla delar – i varierande storlek och med olika upplåtelseformer och prislägen. Det är avgörande för att näringslivet, den offentliga sektorn och akademien ska kunna rekrytera arbetskraft, studenter och forskare. En samhällsplanering som ger ett brett utbud av bostäder med koppling till service, kollektivtrafik, rekreationsområden och mötesplatser har också betydelse för målen om en tillgänglig region med god livsmiljö och en resurseffektiv och resilient region.

Bostadsfrågan är komplex och påverkas av många olika aktörer. Det behövs bland annat snabbare planprocesser, tillräcklig kapacitet för handläggning av bygglov samt förenklade och mer flexibla regelverk för byggande och ekonomiska incitament som främjar rörligheten på bostadsmarknaden. En annan viktig åtgärd är att underlätta inträdet på bostadsmarknaden för ungdomar och invånare med svag privatekonomi.

Mot bakgrund av Sveriges höga byggkostnader är det angeläget att uppmärksamma konkurrensförhållandena inom byggsektorn och marknaden för byggmaterial. Tillgången på byggarbetskraft i Stockholmsregionen är en annan viktig faktor för att kunna upprätthålla ett tillräckligt högt bostadsbyggande.

Bostadspolitiken har stor betydelse för samman-

hållningen i regionen. Boendet är i dag socioekonomiskt segregerat. Invånare med relativt låg utbildningsnivå, inkomst och anknytning till arbetsmarknaden dominerar inom vissa geografiska områden, likaväl som det motsatta. Skillnader mellan resursstarka och resurssvaga områden tenderar dessutom att öka. En genomtänkt förtätning av befintliga bostadsområden kan bidra till att minska den socioekonomiska segregationen. Vid planeringen av ny bebyggelse bör effekterna på regionens socioekonomiska struktur belysas, och kvinnor och män ha samma inflytande över boendeplaneringen.

Aktörer med koppling till bostadsbyggandet

I och med bostadsförsörjningsansvaret och planmonopolet är kommunerna en dominerande aktör i bostadsfrågan. Kommunerna ansvarar även för infrastruktur, service och insatser för bostadsbyggande. I vissa kommuner finns också kommunala bostadsföretag som bygger och förvaltar. I Stockholms län har landstinget ansvaret för regionplaneringen och har därmed ett övergripande ansvar för den långsiktiga bebyggelseplaneringen, liksom för att planera för och driva länets kollektivtrafik. Staten påverkar bostadsmarknaden genom bland annat lagstiftning, beskattning och subventioner. Länsstyrelsen ger kommunerna råd, information och underlag till deras arbete med bostadsförsörjning och uppmärksammar kommunerna på behov av samordning. Trafikverket ansvarar för infrastrukturens underhåll, utbyggnad och finansiering vilket har stor betydelse för var bostäder kan och bör lokaliseras. Men det är marknadsaktörerna som till största delen genomför bostadsbyggandet. Byggföretag och entreprenörer genomför och driver bostadsbyggnadsprojekt, medan hyresvärdar bygger, förvaltar och hyr ut hyresrätter, och banker och riskkapitalbolag finansierar byggprojekt.

I Stockholmsregionen har planeringen för bostadsbyggandet drivits på under de senaste fem åren. Bland annat har 2013 års Stockholmsförhandling lett till att flera kommuner har gjort överenskommelser om att bygga ett stort antal bostäder före 2030 i utbyte mot en utbyggd tunnelbana. En stor mängd bostäder, skolor och anläggningar kommer därför också att byggas framöver. Det ger regionen ett bra tillfälle att bygga långsiktigt hållbart med hög kvalitet och höga energi- och hälsokrav. Dessa krav behöver också tillgodoses vid renoveringen av det befintliga bostadsbeståndet.

Vikten av en tydlig inriktning och en långsiktig bostadspolitik är stor – det som byggs idag kommer finnas kvar under mycket lång tid. RUFSS 2050 blir en

viktig grund för ett gemensamt agerande. Ny bebyggelse bör koncentreras till lägen som kan försörjas med kollektivtrafik och annan service och utformas så att den bidrar till utvecklingen av befintliga strukturer och de regionala stadskärnornas utveckling. Det här gäller såväl på landsbygden som i länets centrala delar. Strukturbilderna som redovisas i kapitel 8 är ett verktyg för att diskutera var i regionen nya bostäder i första hand bör lokaliseras. Hur detta fördelas i respektive kommun i regionen kommer att redovisas i utställningen av RUFSS 2050.

7.3 Transportsystemet

Alla – oavsett kön, ålder, etnicitet och fysisk förmåga – ska kunna nå arbetsplatser, bostäder, samhällsservice, kommersiellt utbud, natur, kultur och rekreation. Förhållningssätt för att utveckla ett transportsystemet med god tillgänglighet, tillräcklig kapacitet och utan klimatpåverkande utsläpp kräver framför allt att regionens aktörer:

- Verkar för en effektiv användning av transportsystemet genom regelverk och ekonomiska styrmedel som ökar kapaciteten och framkomligheten i kollektivtrafiken och vägsystemet.
- Prioriterar kollektivtrafikens och nyttotrafikens framkomlighet vid kapacitetsbrist i vägsystemet.
- Utvecklar transportsystemet så att det stödjer utvecklingen av de regionala stadskärnorna.
- Planerar för en tät och funktionsblandad bebyggelsestruktur som ger förutsättningar för ett transportsnålt samhälle och skapar förutsättningar för en ökad sammanhållning.
- Lokaliserar ny bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen. Stora resmål bör lokaliseras vid större kollektivtrafikknutpunkter. Vardagliga resmål som skolor, affärer och idrottsanläggningar bör lokaliseras i kollektivtrafiknära lägen och med god tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Kollektivtrafikknutpunkter bör utformas som trygga och tillgängliga mötesplatser för alla människor.
- Planerar ett nät av gång- och cykelvägar som är direkt, sammanhängande och attraktivt. För den regionala cykeltrafiken behövs även satsningar på ett regionalt snabbcykelnät.
- Utvecklar en nationell och internationell tillgänglighet genom god tillgänglighet till Arlanda och Stockholms centralstation.
- Planerar för ett jämställt och jämlikt transportsystem för alla regionens invånare och besökare.
- Utvecklar transporter på vatten och flyttar över godstransporter från väg till sjöfart och järnväg, samt strävar efter en högre kapacitetsanvändning i de befintliga logistiksystemen.

- Använder mobility management-åtgärder för att effektivisera transportsystemet och minska transportberoendet, i synnerhet vid planeringen av nya områden, samt verkar för att öka kollektivtrafikens samordning med andra trafikslag.
- Främjar användningen av ny teknik för att öka nyttjandet av miljöanpassade transporter och bidra till utvecklingen av ny teknik genom försök och demonstrationsprojekt.

Utgångspunkter och möjligheter

Målsättningen om att Stockholmsregionen ska vara utan klimatpåverkande utsläpp år 2050, ligger till grund för de förhållningssätt som lyfts fram här. För att uppnå den krävs både en transportsnål samhällsutveckling, teknikutveckling och energieffektivisering, samt en satsning på förnybar energi. En transportsnål samhällsutveckling ger en markant minskning av transportarbetet per capita och är särskilt viktigt för RUFSS 2050 av flera skäl. Dels eftersom den påverkar efterfrågan på transporter och energi, dels eftersom den bidrar till ökad robusthet om osäkerheter kring teknikutveckling och beroendet av energipriser minskar. En transportsnål samhällsutveckling bidrar även till de övergripande målen om en tillgänglig region med god livsmiljö som är öppen, jämställd, jämlik och inkluderande. Det är också inom det här området som den regionala planeringsnivån har störst möjlighet att bidra. Utredningen om en fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84) har dragit slutsatsen att en maximal utsläppsminskning till följd av teknikutveckling, energieffektiva fordon och förnybar energi inte räcker för att uppnå klimatmålet.

Det är sedan länge kapacitetsproblem i viktiga delar av transportsystemet i Stockholmsregionen, särskilt under rusningstid. Idag rör sig de stora trafikström-

marna på både väg och spår främst i riktning in och ut från Stockholms centrala delar. De befintliga spåren vid Saltsjö-Mälarsnittet är hårt belastade under rusningstid. Även trängseln på vägarna är koncentrerad till Saltsjö-Mälarsnittet och regioncentrum, men märks allt mer längre ut i regionen. Det är en utmaning att åtgärda de befintliga bristerna samtidigt som regionen växer och resandet ökar. Med utvecklade yttre regionala stadskärnor fördelas trafikströmmarna jämnare, trängseln minskar och kapaciteten utnyttjas bättre.

Den internationella och nationella tillgängligheten är viktig för regionen och säkerställs genom en god tillgänglighet till Arlanda flygplats och till Stockholms centralstation. Arlanda är navet i det svenska flygplanssystemet och aktuella bedömningar pekar på att kapaciteten kan behöva byggas ut med en ny rullbana under planperioden till 2050. Om Bromma flygplats avvecklas senast 2038 när dagens Brommaavtal löper ut, accentueras behovet av att bygga ut Arlanda. Att förbättra den regionala och storregionala tillgängligheten till Arlanda är en prioriterad fråga. Tillgängligheten bör även vara hög till övriga bytespunkter för nationella flyg-, buss- och spårförbindelser.

För att den eventuella satsningen på en ny höghastighetsjärnväg i regionen ska nå sin fulla potential och bidra till regionens konkurrenskraft och attraktivitet, krävs att den är bra sammanlänkad med den regionala och lokala transportinfrastrukturen. Höghastighetstågen behöver kopplas samman med Stockholms central och Arlanda flygplats. Med höghastighetståg till Arlanda utökas flygplatsens upptagningsområde och tillgängligheten ökar. Det stärker flygplatsen i den hårdnande konkurrensen gentemot de övriga nordiska storflygplatserna. Det är samtidigt viktigt att kostnaderna för höghastighetstågen inte tränger undan andra nödvändiga satsningar i den regionala transportinfrastrukturen.

Planeringen av transportsystemet kan skapa viktiga förutsättningar för att motverka socioekonomiska skillnader. Spår- och vägnätet över Saltsjö-Mälarsnittet binder samman regionhalvorna och Förbifart Stockholm knyter samman de yttre regionala stadskärnorna. Kollektivtrafiken är särskilt betydelsefullt. Med snabba och kapacitetsstarka förbindelser och överkomliga priser är det för många det enda sättet att ta sig till arbete och fritidsaktiviteter. Genom att skapa attraktiva och trygga miljöer runt stationer och andra trafikknutpunkter främjas möten och vistelse vid dessa platser. Även på landsbygden är kollektivtrafiken viktig, särskilt för barnfamiljer och äldre utan bil.

Stora investeringar spår och väginfrastruktur pågår eller planeras. För att hålla samman regionen i en gemensam bostads- och arbetsmarknad är det särskilt

Tabell 1. Bedömda potentialer för att minska användningen av fossila bränslen från den svenska vägtrafiken 2030 och 2050 genom olika typer av åtgärder.

| Åtgärd | Potential 2030 | Potential 2050 |
|---|----------------|----------------|
| Minskad efterfrågan på transporter & ökad transporteffektivitet | 9–20% | 15–33 % |
| Energieffektiva fordon, inkl. hybridisering | 34–42 % | 45–49 % |
| El andel av energi | 3–14 % | 19–45 % |
| Biodrivmedel andel av energi | 32–65 % | 55 % |
| Minskad användning av fossila bränslen | 58–91 % | 87–100% |

Källa: SOU 2013:84.

angeläget att kapaciteten på vägar och spår över Saltsjö-Mälarsnittet är tillräcklig. De planerade investeringar kommer att öka kapaciteten både i Saltsjö-Mälarsnittet och i övriga delar av regionen. Bland annat planeras en utbyggnad av Citybanan och av tunnelbanenätet till Nacka, Barkarby och Arenastaden, en förstärkning av tunnelbanelinjerna till söderort och nya signalsystem. På vägsidan tillkommer bland annat Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. För att eliminera klimatpåverkan, öka kapaciteten, minska trängseln och bidra till ökad folkhälsa bör prioriteringarna på sikt ligga mer på kapacitetsstarka färdmedel som kollektivtrafik på väg och spår, cykel och gång. Hur behovet av ytterligare spårkapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet bör lösas är en fråga som bör hanteras gemensamt med dragningen av en eventuell framtida höghastighetsbana. Planeringen styrs av de förutsättningar som teknikutvecklingen av fordon och bränslen ger.

Stockholmsregionen är landets största konsumentmarknad. Den ökade e-handeln har förändrat förutsättningarna för distribution och logistik. Tillväxten i regionen har gjort att antalet varutransporter har ökat kraftigt de senaste åren. En stor del av näringslivets transporter går på väg, allt från stora tunga lastbilar till lätta lastbilar och olika typer av firma- och tjänstebilar. Förutom transporten av varor sker betydande bulktransporter av bergmaterial och byggnads- och anläggningsindustrins transporter av energiprodukter. För att underlätta övergången till en region utan klimatpåverkande utsläpp bör lösningar sökas för att föra över godstransporter till sjöfart och järnväg. Andra viktiga åtgärder för att minska klimatutsläppen från godstransporter är att planera och optimera transporterna genom exempelvis ruttoptimering, ökad fyllnadsgrad, längre och tyngre fordon samt samordnade godstransporter. Se även avsnitt "7.5".

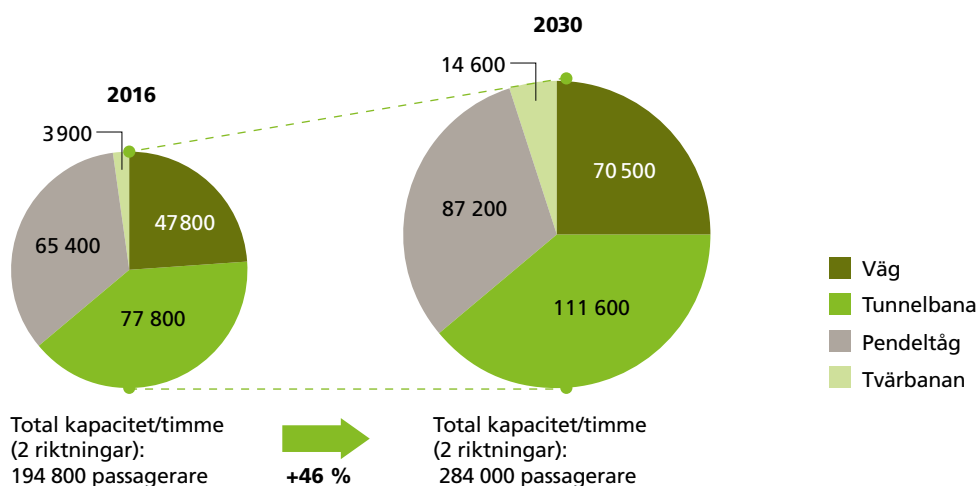
I dag reser många med kollektivtrafik i regioncentrum och i radiella stråk till regionens tätare delar. Kollektivtrafikens marknadsandel är särskilt hög i rusningstid och över de centrala snitten. Däremot väljer fler bilen för resor längre ut i regionen, för resor på tvåren och för fritids- och serviceresor. Täta, regionala yttre stadskärnor med bra kollektivtrafik bidrar till att fler kan välja kollektivtrafiken utanför regioncentrum.

Inom tätbebyggda områden behöver transportsträckorna för fotgängare förbättras och få en större del av gaturummet, inte minst i anslutning till kollektivtrafiken. Utbyggnaden av cykelnätet, såväl det kommunala som det regionala, har under lång tid varit eftersatt. Här finns en potential för att öka regionens cykelandel.

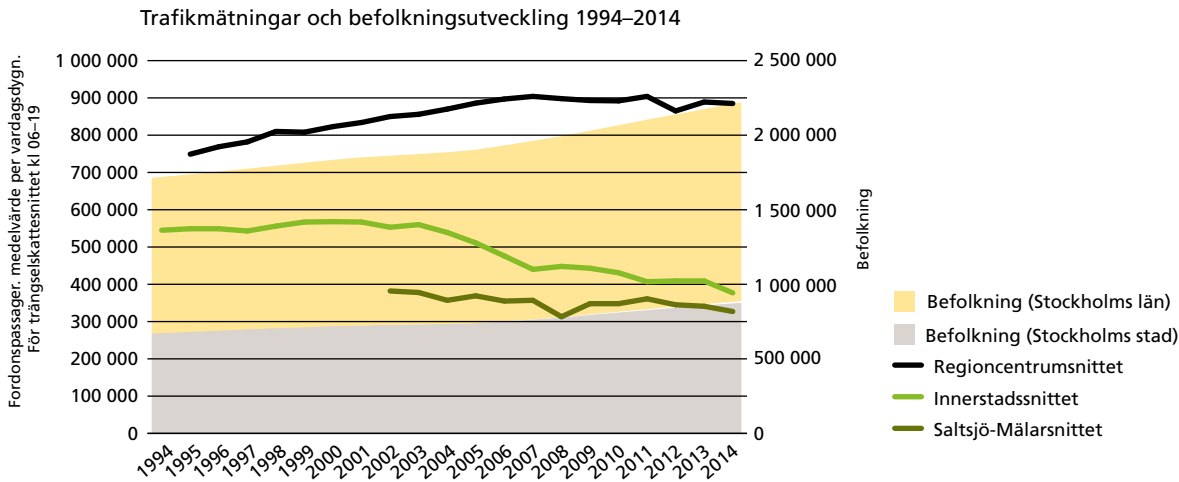
En transportsnål samhällsplanering ska prioritera kapacitetsstarka och utrymmeseffektiva transportmedel för både gods- och persontransporter. Beteendepåverkan, regelverk och ekonomisk styrning kan användas för att styra utformningen och användningen av transportsystemet. Därigenom går det att förbättra framkomligheten och transporteffektiviteten, få bort utsläpp av partiklar, klimatpåverkande utsläpp och buller, men också öka regionens tillgänglighet, öka

Resultatet från den senaste resvaneundersökningen från 2016 visar på skillnader när det gäller hur olika trafikslag används. Kvinnor går och använder kollektivtrafik i större utsträckning under vardagar än män, medan män använder bil i större utsträckning. Att cykla på vardagar är marginellt mer vanligt bland män än bland kvinnor. Under helger är mönstret detsamma, dock ökar bilanvändandet bland både män och kvinnor.

Figur 8. Figuren visar den planerade kapacitetsökningen över Saltsjö-Mälarsnittet fram till år 2030.



Figur 9. Befolkningsökningen under perioden 1994–2014 i förhållande till transporter över innerstadssnittet, Saltsjö-Mälarsnittet och regioncentrumsnittet.



traffiksäkerheten, förbättra hälsan, främja stadsmiljön samt skapa en mer jämlik och jämställd region.

För att kunna utveckla en region med attraktiva livsmiljöer och hög tillgänglighet utan att klimatet påverkas är det nödvändigt att planera för en tät och funktionsblandad bebyggelsestruktur med gång, cykel och kollektivtrafik som norm. En funktionsblandning i tät bebyggelse där bostäder blandas med verksamheter, handel och service, ger korta avstånd i vardagen och ökar möjligheten att resor sker till fots eller med cykel. Täta miljöer förutsätter färre parkeringsplatser och att befintliga parkeringsplatser används på ett effektivt sätt.

Områden som präglas av hög täthet, ett rikt och varierat serviceutbud och ett väl sammankopplat nät för gångtrafikanter, ökar antalet resor som sker till fots i både transport- och rekreationssyfte, med stora hälsovinsterna som följd. Täta strukturer ger å andra sidan också utmaningar med avseende på bland annat trängsel, buller och emissioner, samt att det finns tillräckliga ytor för lek, vistelse och rekreation.

Även på landsbygden behöver ny bebyggelse lokaliseras i kollektivtrafknära lägen. Avsnitt 7.8 redovisar beskrivningar och förhållningsätt för detta. I glesare områden har bilen en viktig roll även i fortsättningen. Nya former för bilägande, autonoma, självkörande bilar och transporttjänster förbättrar tillgängligheten med bil. Infartsparkeringar för bil och cykel, samåkningslösningar och anropsstyrd kollektivtrafik ökar samtidigt tillgängligheten till mer hållbara färdsätt för dem som bor längre ut i regionen.

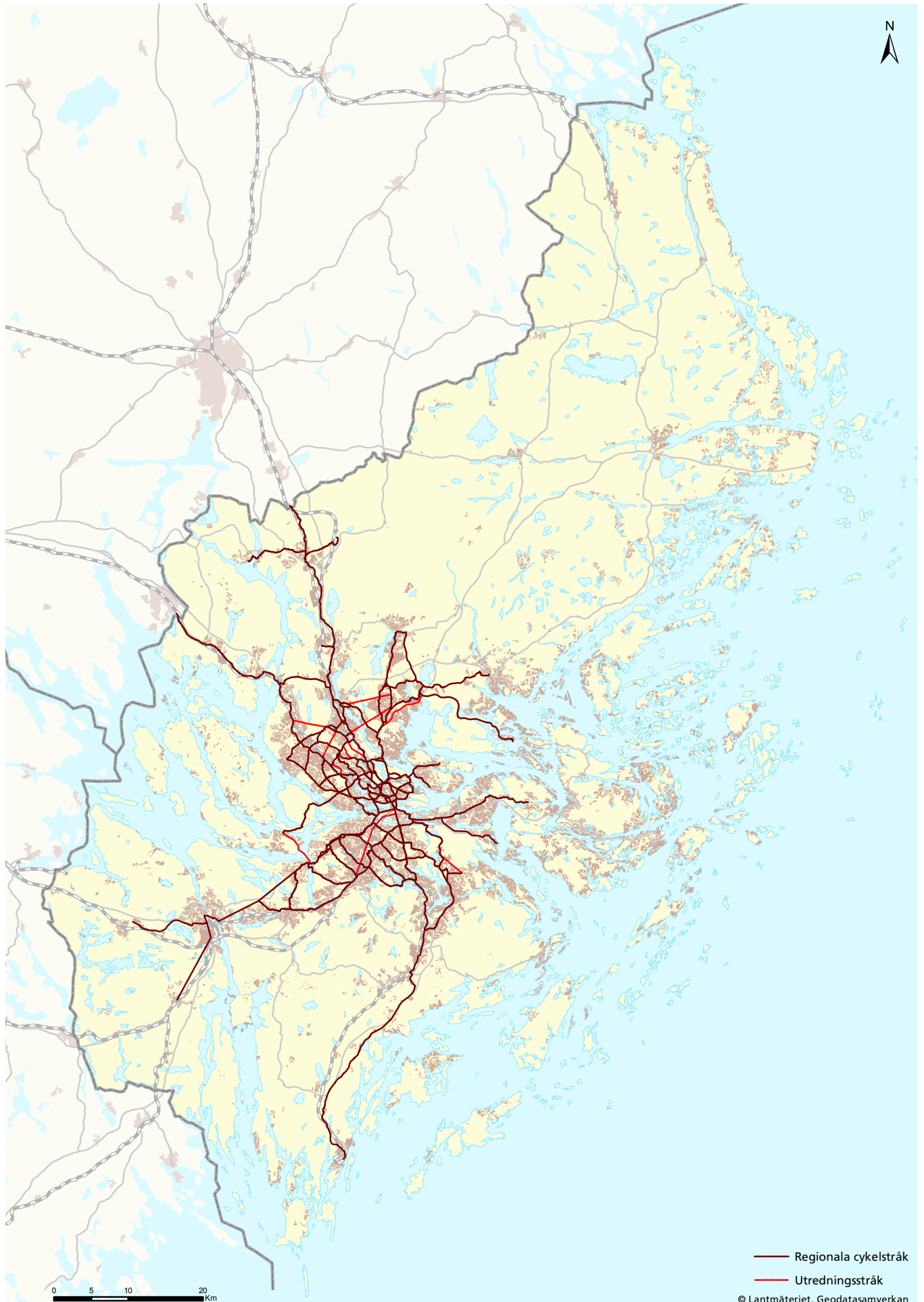
För att öka cykelns attraktionskraft behövs ett sammanhängande regionalt cykelvägnät av hög standard som kan nyttjas för både regionala och lokala resor. I de

centrala snitten behöver kapaciteten och säkerheten öka genom fler och bredare cykelbanor. Samtidigt behövs det en planering som främjar cykel för olika typer av resor, olika tider på dygnet och olika årstider. Det ställer höga krav på drift, underhåll och belysning. Cykelinfrastrukturen behöver också anpassas för olika typer av cyklar, som lastcyklar och elcyklar. Målpunkter och bytespunkter behöver förses med cykelparkeringar av god standard som anpassas efter olika typer av ärenden.

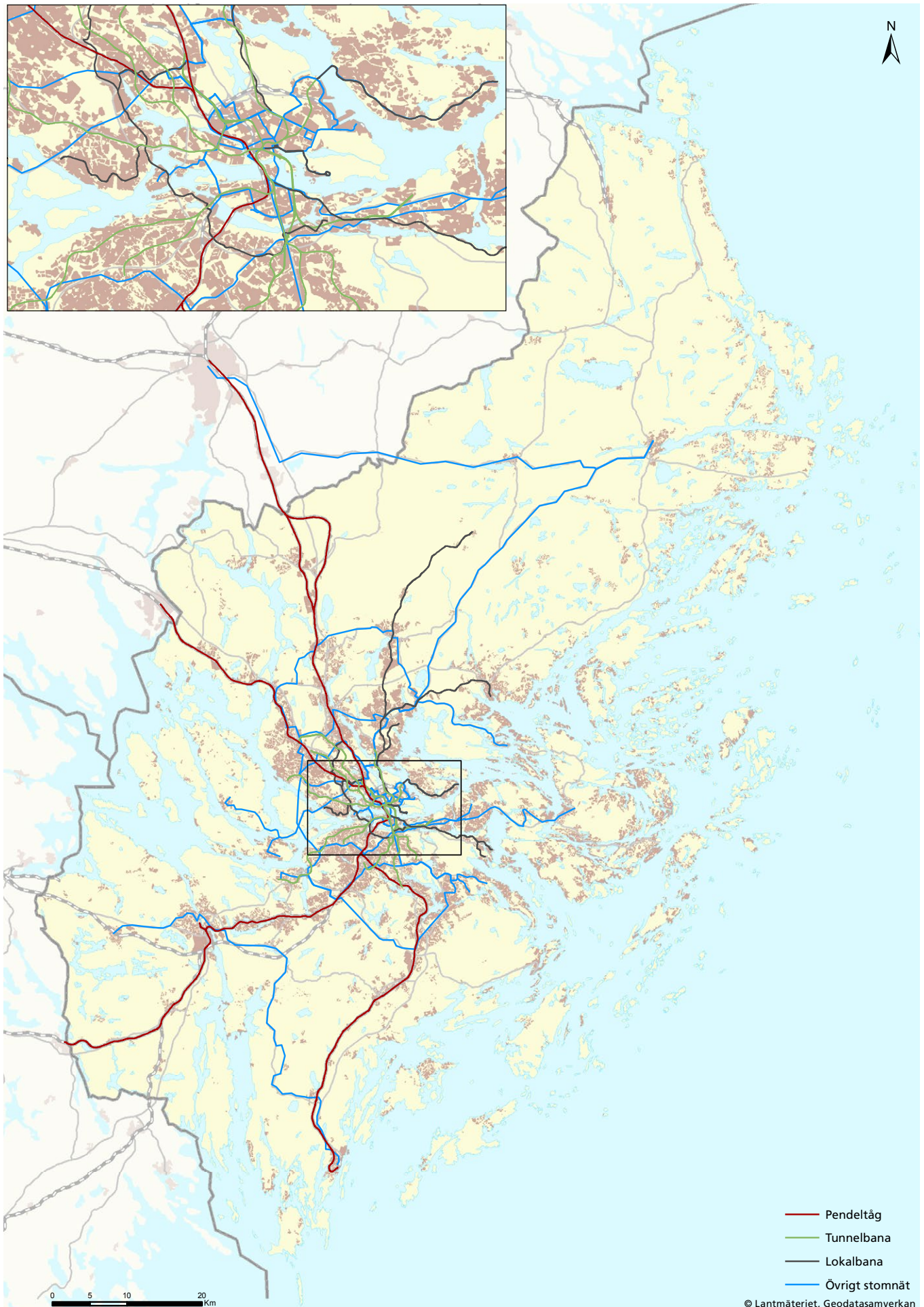
Kollektivtrafiken måste finnas nära för att bli ett attraktivt alternativ till bilen. Generellt är det dubbelt så många som nyttjar kollektivtrafiken vid en stationsnära bostad eller arbetsplats. Stora resmål som högskolor, sjukhus, köpcentra och stora arbetsplatser ska därför lokaliseras nära kollektivtrafikens knutpunkter, med fördel i de yttre regionala stadskärnorna. Även resmål som förskolor, skolor, dagligvarubutiker, och idrottsanläggningar ska lokaliseras i kollektivtrafknära lägen. På det sättet används den befintliga infrastrukturen effektivare och det blir enklare för regionens invånare att resa utan klimatpåverkande utsläpp.

Kollektivtrafiken ger kapacitetsstarka och resurseffektiva resmöjligheter i hela regionen och ska utgå från barnens, de äldres och de funktionshindrades förutsättningar. Stomnätet, som omfattar all spårtrafik och stombussar, är transportsystemets ryggrad och har en viktig funktion genom att knyta samman regionens olika delar och skapa konkurrenskraftiga restider i förhållande till bilen. Den vattenburna kollektivtrafiken är central i skärgården och kan vara ett komplement till väg- och spårbusens kollektivtrafik på andra håll.

Karta 5. Framtida regionalt cykelvägnät utpekat i "Regional cykelplan för Stockholms län" med målår 2030.



Karta 6. Kollektivtrafikens stornät i Stockholms län, spårtrafik och stombussar, enligt Stornätsplan för Stockholms län med målår 2030.



Källa: Trafikförvaltningen, Förvaltningen för utbyggd tunnelbana

Kapaciteten behöver utökas i de radiella stråken och restiderna kortas från regionens yttre delar. Trafiken kan göras snabbare genom stationshierarkier, differentiering och fördelning av spår för snabbare och långsammare system samt åtgärder för ökad framkomlighet. I tvärgående stråk behöver restiderna kortas och framkomligheten förbättras, framför allt för stombussarna. I regioncentrum kan kapaciteten ökas genom fordon med högre kapacitet och åtgärder som ökar framkomligheten för den stomtrafiken ovan mark, vilket även avlastar den radiella spårtrafiken från korta, lokala resor. Ytterligare åtgärder som höjer kapaciteten är till exempel längre tåg med fler ståplatser, automatkörning av tunnelbanan och sexspårssystem för tågtrafiken. Dessutom behöver kapaciteten och attraktiviteten i bytespunkterna utvecklas. Bredare, längre och fler plattformar, styrning av resenärströmmar, plattformsdörrar samt fler och bredare trappor, hissar och uppgångar är åtgärder som kommer att efterfrågas. Planerade spårinvesteringar kommer också att förändra kapacitetsutnyttjandet vid vissa bytespunkter.

Med infartsparkeringar för bil och cykel ökar kollektivtrafikens upptagningsområde för dem som bor längre ut i regionen. Beläggningen på flera av länets infartsparkeringar är generellt hög, framförallt vid spårstationer nära Stockholms innerstad. För att åtgärda den höga beläggningen behöver infartsparkeringarna regleras så att de används av dem som saknar alternativ till att parkera där. Utbyggnaden av infartsparkeringar ska vägas mot alternativ markanvändning eftersom det från miljösynpunkt kan vara bättre med ytterligare bostäder, arbetsplatser och service i det stationsnära läget. Generellt bör infartsparkeringar ligga långt från målpunkten så att bilresan blir kort och kollektivtrafikresan lång.

Även om fokus behöver vara på att utveckla andra delar av transportsystemet så finns fortfarande behov av att utveckla tillgängligheten i vägtransportsystemet för bil- och godstransporter. Trängsel med kraftigt förlängda och varierande restider innebär problem för regionens transporter och innebär att vägkapaciteten inte används effektivt. För områden utanför de större stråken och i de glest befolkade regiondelarna där det är svårt att utveckla konkurrenskraftiga alternativ till bilen, kommer transporttillgängligheten även fortsättningsvis i hög grad skapas genom transporter på väg.

Nya former av biläggande, självkörande bilar och nya transporttjänster kommer att förbättra tillgängligheten till bil och planerade väginvesteringar ökar både tillgängligheten och framkomligheten med bil, även om hastigheten i utvecklingen är svår att bedöma. Beroende på i vilken grad dagens fordonsflotta ersätts med autonoma, självkörande bilar och om det finns en

acceptans för den nya tekniken, kan det leda till både en effektivare och en ökad bilanvändning. I de täta stadsstrukturerna blir dock tillgången till bilparkering begränsad och för att öka tillgängligheten bör flexibla parkeringslösningar med en hög grad av samutnyttjande eftersträvas.

Fyrstegsprincipen är en vedertagen planeringsmetod för att utveckla ett mer hållbart transportsystem. Det första steget handlar om att påverka beteende och efterfrågan och få människor att söka alternativ till resor genom transportsnål samhällsplanering, ekonomiska styrmedel och mobility management, det vill säga åtgärder som påverkar normer och beteenden.

Fyrstegsprincipen handlar även om att använda befintlig infrastruktur mer effektivt. Det finns stora potentialer till effektivisering sett till både beläggningsgraden i fordon och högtrafikens korta utbredning över dygnet. Med hjälp av reglering, styrning, underhåll och mindre effektiviseringsåtgärder kan kapaciteten (framkomlighet och praktisk kapacitet), robusthet och resiliens i spår- och vägsystem utökas kostnadseffektivt. Viktiga åtgärder är bland annat framkomlighet för busstrafik, trängselskatt, parkeringsreglering (parkeringsavgifter och färre parkeringsplatser), trafikinformation och aktiv trafikledning.

Användningen av ny teknik kan påverka transportefterfrågan och överflyttningen mellan färd sätt och teknikutvecklingen är mycket viktig för att nå klimatmålen. Stödande IT-teknik kan öka användningen av befintliga och nya miljöanpassade transporttjänster och bidra till en effektivare användning av befintligt transportsystem. Det handlar exempelvis om teknik som integrerar kollektivtrafik med bilpooler och cykelpooler eller åtgärder som effektiviserar distributionstransporter och inköpsresor.

Det åligger framförallt staten, EU och liknande organ att stimulera och stödja teknikutvecklingen för energieffektiva fordon och förnybar energi genom regelverk och skatter. Regionens aktörer kan skapa och stimulera efterfrågan på ny teknik genom att själv handla upp nya tekniska lösningar eller genom att på olika sätt stödja, underlätta och bidra med försök, demonstrationsprojekt och etablering av verksamheter för ny teknik, nya bränslen och infrastruktur för exempelvis elfordon. Att välja rätt teknik är ingen lätt uppgift, men det är nödvändigt att någon vågar prova och att risktagandet kan spridas på flera aktörer. Det är även viktigt att prova flera olika tekniska inriktningar istället för att allt för tidigt låsa in sig i en enskild teknisk lösning.

En ökad befolkning i kombination med en högre kollektivtrafikandel kräver nya finansieringslösningar för kollektivtrafiken både med avseende på investering

och drift, till exempel i form av exploateringsavgifter, parkeringsavgifter, trängselskatter, koldioxid- och kilometerskatter och ökade reklamintäkter. Former för hur investeringar och driftskostnader ska fördelas mellan stat, region och kommun behöver identifieras. Skatter som införs för att minska vägtrafiken eller för att styra över resenärer till kollektivtrafiken bör användas för att finansiera ett ökat kollektivtrafikutbud.

På senare tid har förhandlingar om infrastruktur och bostäder mellan stat, landsting och kommuner tillkommit med anledning av regeringsuppdrag. Ett mål är att hitta lösningar där flera parter kan dela på finansieringen och utveckla samarbetet. Det kan bidra till att säkerställa ett snabbt genomförande för att möta den kraftiga befolkningsökningen i Stockholmsregionen. Det är en styrka om förhandlingar sker med stöd av väl förankrade planer och i samspel med den statliga planeringsprocessen för infrastruktur.

För att säkerställa att utvecklingen går i en mer transportsnål riktning behöver samlade effektbedömningar, SEB, genomföras vid planeringen av ny infrastruktur. Dessutom måste trafikkonsekvensbeskrivningar tas fram för planer som kan leda till ökad biltrafik och miljökonsekvensbeskrivningar, MKB, måste upprättas för planer som antas medföra en betydande miljöpåverkan.

7.4 Tekniska försörjningssystem

Förhållningssätt som säkerställer att de tekniska försörjningssystemen ska ha tillräcklig kapacitet och bidra till en hållbar utveckling av Stockholmsregionen medför krav på att aktörerna

- Säkerställer att kapaciteten för energi, vatten och avlopp är tillräcklig och långsiktigt hållbar genom att investera i ny kapacitet och genomföra skyddsåtgärder i vattentäkter.
- Säkerställer att tekniska anläggningar som har en regional betydelse bibehålls och utvecklas. Tänkbara platser för nya tekniska anläggningar bör säkerställas i goda, regionala lägen.
- Underhåller, utvecklar och knyter ihop befintliga nät för energi, vatten och avlopp, samt anpassar systemen till klimatförändringar och andra risker för att garantera en robust och säker försörjning.
- Samordnar utläggningen av bredband med den befintliga planeringen av om- och utbyggnad av vägar, energisystem, vatten- och avlopp, planerar för nuvarande och kommande behov så att onödigt intrång minimeras, samt effektiviserar beslutsprocessen så att deltagande från marknadens aktörer underlättas.
- Skapar förutsättningar för en ökad insamling av förpackningar och återvinning av material för att

minska regionens avfallsmängder, samt verkar för omhändertagande av allt farligt avfall.

- Stimulerar regionens aktörer och invånare att öka insamlingen av matavfall.
- Minimerar användningen av naturgrus som ballastmaterial genom ökad återanvändning och återvinning, samt genom användning av alternativa material.
- Verkar för att en resurseffektiv regional energiförsörjning upprätthålls genom samverkan mellan offentliga och privata aktörer.
- Verkar för en snabb utbyggnad av smarta elnät i regionen som möjliggör en uppkoppling och effektivare användning av småskalig, förnybar energi.

Utgångspunkter och möjligheter

Att regionens energiförsörjning fungerar och är robust är avgörande för regionens resiliens, det vill säga förmågan att klara störningar och kriser utan att tappa viktiga samhällsfunktioner. Hur energiförsörjningen är uppbyggd påverkar också regionens klimatpåverkan och konkurrenskraft, liksom invånarnas livskvalitet.

För att skapa förutsättningar för regionens invånare att leva resurseffektivt behöver resursåtgången och utsläppen minska och återvinningen och återanvändningen öka. Det behövs också bättre lösningar för lagring och transporter. För att det här ska lyckas krävs förtätning, regional samverkan och satsningar på digital teknik. Att utveckla de tekniska försörjningssystemen omfattar dock inte enbart teknologi. För att nya tekniker ska kunna implementeras krävs bland annat beteendeförändringar, samverkan och mellankommunal samordning.

Elförsörjningen behöver säkras genom att elnätet i regionen utvecklas för att klara en befolkningsökning och ny bebyggelse. Framtidens elproduktion baseras allt mer på förnybara energikällor som inte alla kan producera elektricitet med samma kontinuitet som exempelvis kärnkraftverk och fossilkraftverk. Därför blir det viktigare med lagringsmöjligheter och en mer anpassad elanvändning. Regionen behöver bygga smarta elnät som gör att elektriciteten kan gå i två riktningar istället för enbart från huvudproducent till konsument. Redan nu har i stort sett alla hushåll smarta elmätare, med funktioner som distansavläsning och styrning. Aktörerna i regionen behöver kunskap om hur invånarna använder el för att anpassa produktionen, distributionen och användningen. För att kunna göra energismarta val behöver regionens invånare kunskap om hur deras elanvändning ser ut och vad den kostar. Smarta elnät skapar möjligheter för mikroproduktion av förnybar el. Konsumenterna kan producera egen el genom att exempelvis installera solceller och vindkraftverk. De kan dessutom sälja ett eventuellt

överskott, förutsatt att de stora elleverantörerna medverkar till att öppna nätet.

Att bygga täta stadsmiljöer och ansluta bebyggelsen till fjärrvärme är resurseffektivt och bidrar till att få bort klimatpåverkande utsläpp. I Stockholms län är fjärrvärmenätet väl utbyggt och försörjs till största delen med förnybar eller återvunnen energi. Sedan länge pågår en diskussion om att öppna fjärrvärmenäten och på så vis öka konkurrensen mellan de olika fjärrvärmeleverantörerna. Fjärrvärmen ger allra störst energieffektivitet och miljönytta vid kraftvärmeproduktion från förnybart bränsle eftersom både elektricitet och värme kan produceras samtidigt. Behovet av kyla växer också i regionen, bland annat på sjukhus, kontor och i serverhallar med värmealstrande datorer. Fjärrkylan bygger på samma idé som fjärrvärmen och har låg miljöpåverkan och energianvändning i jämförelse med lokala kylanläggningar. Inför framtida utbyggnader bör en översyn göras av hur regionens framtida energibehov kommer att se ut och var nya kraftvärmeverk bör lokaliseras.

Det är viktigt att bredband och annan teknisk försörjning placeras med befintlig och planerad infrastruktur som spår och vägar för att minimera kostnader och inverkan på miljön i både tät- och glesbygd. Genom att marknadsaktörer bjuds in att delta i ledningssamordningen, även på landsbygden, kan planprocessen undanröja hinder och skapa synergier så att prioriterade områden med bristande IT-infrastruktur kan utvecklas snabbare.

Avfallshanteringen påverkar miljön och regionens tillväxtpotentialer. Avfall ska hanteras enligt den så kallade avfallstrappan. I första hand ska det minimeras eller förebyggas, därefter ska det återanvändas. I nästa steg ska materialet återvinnas och därefter ska energin utvinnas. I sista hand ska det deponeras. I Stockholmsregionen är avfall en viktig energiråvara som har bidragit till att fossila bränslen i värmeverk har kunnat fasa ut. Lokaliseringen av kraftvärmeverk är viktig eftersom hushållsavfall och brännbart avfall bör omhändertas och hanteras på ett sådant sätt att transporter och miljöstörningar minimeras. Matavfallet är en resurs och mer avfall än i dag bör omhändertas och komma till användning. Att det finns insamlingsmöjligheter för hushåll och företag är därmed centralt. De flesta kommuner i länet samlar in matavfall för produktion av biogas som kan användas som drivmedel och rötslammet kan användas som biogödning för jord- och skogsbruket. En regional biogasproduktion kräver både anläggningar för behandling av matavfall och för produktion av biogas. Det behövs dessutom infrastruktur och utrymme för tankstationer för biogas.

Klimatförändringarna och den snabba befolkningsökningen ställer ökade krav på vatten- och avloppssystemens utformning, kapacitet och säkerhet.

Redan idag har länets olika ledningsnät ett stort underhållsbehov. Dagvatten och annat tillskottsvatten utgör en stor belastning på avloppssystemen. På landsbygden behöver infrastrukturen utvecklas för att ta hand om och återföra avloppet till kretsloppet. Stockholmsregionen har väl utbyggda vatten- och avloppssystem i stora delar av regionen, men det finns också många delar som saknar va-system. Där befolkningen har ökat kan systemen därför behöva byggas ut, men det finns också en potential för småskaliga lösningar, särskilt i glesbygd, som på ett bra sätt omhändertar näringsämnen utan att belasta sjöar och hav.

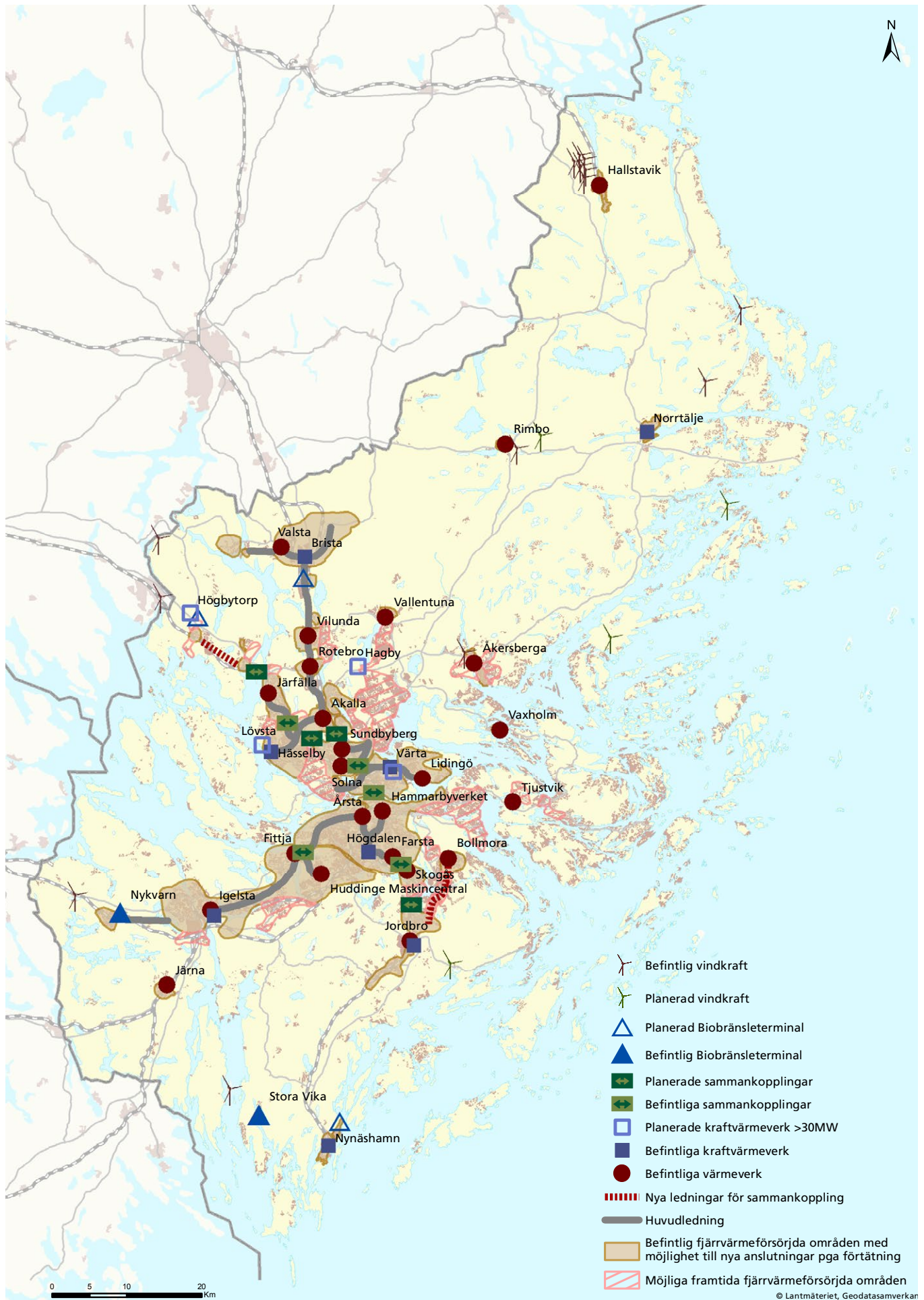
En mycket stor andel av de tunga transporterarna i regionen utgörs av ballastmaterial som grus och krossat berg. För att minska transportsträckorna är det viktigt med geografisk närhet. Hanteringen av ballast kräver stora ytor och regionala platser måste säkras, bland annat centralt belägna ballastterminaler med hamnanlutning. Uttaget av naturgrus har minskat något, vilket är positivt för att säkra tillgången till och kvaliteten på grundvattnet. Istället ökar uttaget av bergkross. De tätortsnära bergtäkterna i länet är dock i stort sett redan uttömda. Återanvändning och återvinning av berg- och schaktmassor, liksom användning av alternativa material, behöver öka.

7.5 Regional ekonomi och förnyelse av näringslivet

Förhållningssätt för att utveckla förutsättningarna för innovation och entreprenörskap och en förnyelse av näringslivet kräver framför allt följande:

- Utbildningssystemet i Stockholmsregionen ska präglas av kvalitet, kreativitet och entreprenörskap och bygga på livslångt lärande.
- Arbetsmarknaden i regionen ska vara rörlig, dynamisk och inkluderande. Den ska genomsyras av mångfald och bygga på matchning mellan arbetsmarknadens behov och individernas kompetens.
- Könsbundna studie- och yrkesval ska motverkas och företagsfrämjande åtgärder och innovations- och strukturfonder ska riktas till kvinnor och män i lika utsträckning.
- Expertis ska utvecklas inom regionala styrkeområden genom framstående forskning och en stark position i och tillgänglighet till globala nätverk.
- Stockholmsregionen ska positioneras som ett internationellt centrum för forskning och huvudkontor, samt som besöksdestination och mötesplats.
- En god offentlig samhällsservice och effektiva plan- och handläggningsprocesser ska upprätthållas.

Karta 7. Fjärrvärmenätet och befintliga och planerade anläggningar samt planerade vindkraftverk. Planerade vindkraftverk längre ut i skärgården syns inte på denna karta.



- En väl fungerande lokalförsörjning ska upprätthållas för expanderande näringar i efterfrågade lägen i regionen, framför allt i täta, tillgängliga och kunskapsintensiva miljöer.

Utgångspunkter och möjligheter

Förutsättningarna för förnyelse och innovation måste ständigt förbättras. Näringslivet och den offentliga sektorn är beroende av att ha tillgång till rätt kompetens, vilket kräver att regionens arbetsmarknad är öppen, jämställd, jämlik och tillgänglig samt att regionen har ett väl fungerande utbildningssystem som matchar arbetsmarknadens behov, tillgång på bostäder och bra kommunikationer. Regionens förmåga till förnyelse och innovation är en viktig del i regionens resiliens mot ekonomiska störningar och kriser.

Stockholms funktionella analysregion, FA-region, består av samtliga kommuner i Stockholms län och i Uppsala län, förutom Älvkarleby kommun. Dessutom ingår kommunerna Gnesta, Flen, Strängnäs och Trosa i Södermanlands län. FA-regionen är en funktionellt integrerad region där människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor.

Den offentliga sektorns roll bör vara att stärka marknadsdrivna processer så de inte motarbetas eller kvävs i sin linda. Det är viktigt att främja områden där regionen redan är stark. Men man bör inte förekomma marknadens logik, exempelvis genom att peka ut vilka branscher eller specifika innovativa miljöer som kommer att växa eller stagnera i framtiden. Risken är då att man låser resurser i konserverande miljöer och processer som motverkar regionens ekonomiska förnyelseförmåga, snarare än främjar den.

Stockholmsregionen hävdar sig mycket väl i den europeiska konkurrensen inom teknologi, innovationsförutsättningar och näringslivsstruktur. Regionen har också en fördelaktigare åldersfördelning än flera andra västeuropeiska länder tack vare den positiva nettomigrationen. Att storstadsregioner växer snabbare än övriga regioner är ett globalt fenomen. Befolkningsmässigt stora och täta strukturer ger förutsättningar för regionala skalfördelar och samlokaliseringvinster med högproduktiv verksamhet. Tillgänglighet och marknadspotential återverkar på förmågan att attrahera kompetens och utveckla företag och nya verksamheter. Detta samband har förstärkts i takt med att samhället går mot en allt mer tjänstebetonad ekonomi, som bygger på en interaktion mellan människor.⁹

hera kompetens och utveckla företag och nya verksamheter. Detta samband har förstärkts i takt med att samhället går mot en allt mer tjänstebetonad ekonomi, som bygger på en interaktion mellan människor.⁹

Stora migrationsströmmar till Sverige

Sedan andra världskriget har fler människor invandrat än utvandrat till Sverige per år, med undantag för några år på 1970-talet. Antalet immigranter och från vilka länder de till största delen kommer har dock varierat.

Under 1970- och 1980-talen fick uppemot 30 000 personer från Chile uppehållstillstånd i Sverige. De flydde från politiska oroligheter. När Chile demokratiserades 1990 stannade många kvar i Sverige eftersom de relativt snabbt hade etablerat sig på arbetsmarknaden.

Under 1980-talet fick en stor grupp från Iran uppehållstillstånd som flydde från först kulturrevolutionen, och därefter Iran-Irak kriget. Utbildningsnivån i gruppen var hög, och de hade något lättare att ta sig in på arbetsmarknaden än andra immigratgrupper.

Under mitten av 1990-talet fick drygt 100 000 personer från forna Jugoslavien uppehållstillstånd i Sverige. Denna grupp etablerade sig väl i samhället, delvis eftersom många var välutbildade. På grund av den snabba etableringen på arbetsmarknaden var det relativt få som flyttade tillbaka till något av de nya länderna som bildades efter Jugoslaviens fall.

Under 2015 var svenskfödda den största enskilda gruppen bland dem som immigrerade till Stockholms län från andra länder. Den näst största gruppen var personer födda i Syrien. På grund av långa handläggningstider hos Migrationsverket dröjer det innan människor får besked om uppehållstillstånd och blir därmed inte heller registrerade som immigranter. Därför syns inte den stora flyktinginströmningen hösten 2015 ännu i statistiken. Se figur 10 på sidan 57.

För att regionen ska klara av den stora befolkningstillväxten och stå sig väl i den internationella konkurrensen behövs det stora investeringar i infrastruktur, bostäder, forskning och utveckling, utbildning, kultur med mera. I och med att resurserna är begränsade är det viktigt att man får ut så mycket som möjligt av de



Stockholmsregionens ekonomiska struktur – en översiktlig kartläggning. Rapport 2015:5

⁹ Se *Branschanalys för Stockholms län*, (SLL TMR Rapport 8:2008), *Växande branscher – om Stockholmsregionens samspel med övriga landet*, (Regionplane- och trafikkontoret, Storstadspolitik 8:2003); *Regioner, handel och tillväxt* (Regionplane- och trafikkontoret, 1998:6), *Stockholmsregionens ekonomiska struktur 2015:5*, TRF 3:2015.

investeringar som görs, att offentliga investeringar stimulerar privata investeringar och att de olika investeringarna stöder varandra. De offentliga investeringarna i fysisk infrastruktur lägger grunden till en långsiktigt regional struktur genom att de signalerar en långsiktig ambition till privata investerare. Det är därför det är så viktigt för de privata investerarna att det offentliga tydliggör och håller fast vid sina långsiktiga ambitioner och avsikter. Tillit är grunden och förutsättningen för en framgångsrik samverkan mellan offentliga och privata aktörer.¹⁰

Liksom i många andra storstadsregioner är det en hög utbildningsnivå och bred kompetens inom forskning och utveckling i regionen. Det beror bland annat på förekomsten av starka universitet och ett stort antal forskningsinstitut, en stor bredd i näringslivet och tillgång till globala sammanhang, exempelvis genom multinationella företag och universitetens samverkansprojekt. En oroväckande trend är dock att regionen tappar i forskningsintensitet inom den privata sektorn och att resurser inom forskning främst läggs på mansdominerade branscher. Kvinnor har svårare än män att få forskningsbidrag och endast fem procent av alla sökta patent är uppfinningar av kvinnor.

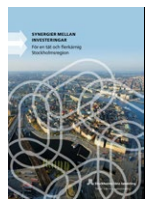
Det är viktigt att stärka kopplingen mellan akademi, offentlig sektor och civilsamhället för att skapa mer praktisk forskning och utveckling, innovation och demonstration och därmed få större utväxling på de forskningsinvesteringar som görs. I *Europa 2020 – en strategi för smart, hållbar och inkluderande tillväxt*¹¹ introducerades begreppet smart specialisering för att utnyttja investeringarna i forskning och innovation på ett effektivare sätt. Genom att utveckla strategier för

smart specialisering kan en effektivare användning av offentliga medel säkras och privata investeringar kan stimuleras genom att regionens styrkeområden identifieras.

I konkurrensen med andra ledande regioner i världen måste Stockholmsregionen kunna erbjuda kompetens av hög klass, både akademiskt utbildade och yrkesutbildade. Det är också viktigt att rekryteringen sker jämlikt så rätt arbete matchas med rätt kompetens. Utvecklingen går dock mot en ökad kompetensbrist. Arbetskraftsförsörjningen är beroende av att människor söker sig till regionen, men dessutom måste exkluderande strukturer på arbetsmarknaden försvinna. Nätverksrekryteringen står för 70 procent av tillsättningen av arbeten och leder till en segregerad arbetsmarknad. Den bör därför ersättas med mer jämlika rekryteringsvägar. Följaktligen har arbetsmarknadens utveckling en stor betydelse för den sociala hållbarheten.

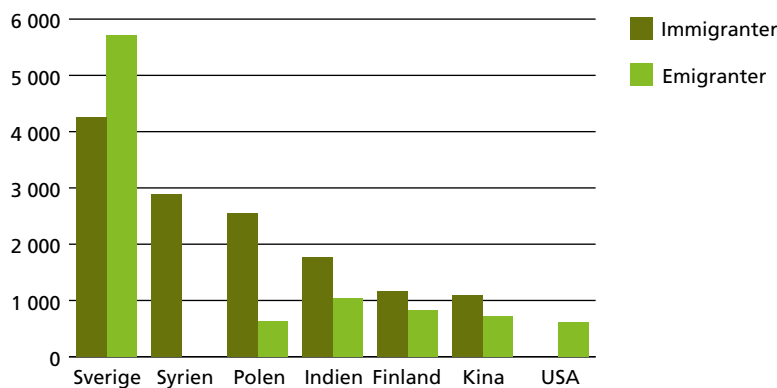
För att invånarnas kompetens ska användas på bästa sätt är det viktigt att verka för social mobilitet och att länka samman områden med olika socioekonomiska mönster. Stockholmsregionen har en könssegrigerad arbetsmarknad där män exempelvis utgör mindre än fem procent av dem som arbetar inom vård- och omsorg. Det är även ett skevt arbetskraftsdeltagande i regionen där särskilt sysselsättningsgraden för utrikesfödda kvinnor är lågt, vilket medför stora utmaningar.

Stockholms funktion som en internationell mötesplats spelar stor roll, liksom förekomsten av avancerade marknader med en hög grad av specialisering. Dagens globala näringsliv är beroende av personliga möten, ofta med kort varsel och på hög beslutsnivå.



Synergier mellan investeringar – För en tät och flerkärnig Stockholmsregion
SLL TRF 2014:2

Figur 10. Antal immigranter till och emigranter från Stockholms län uppdelade på födelseländer*

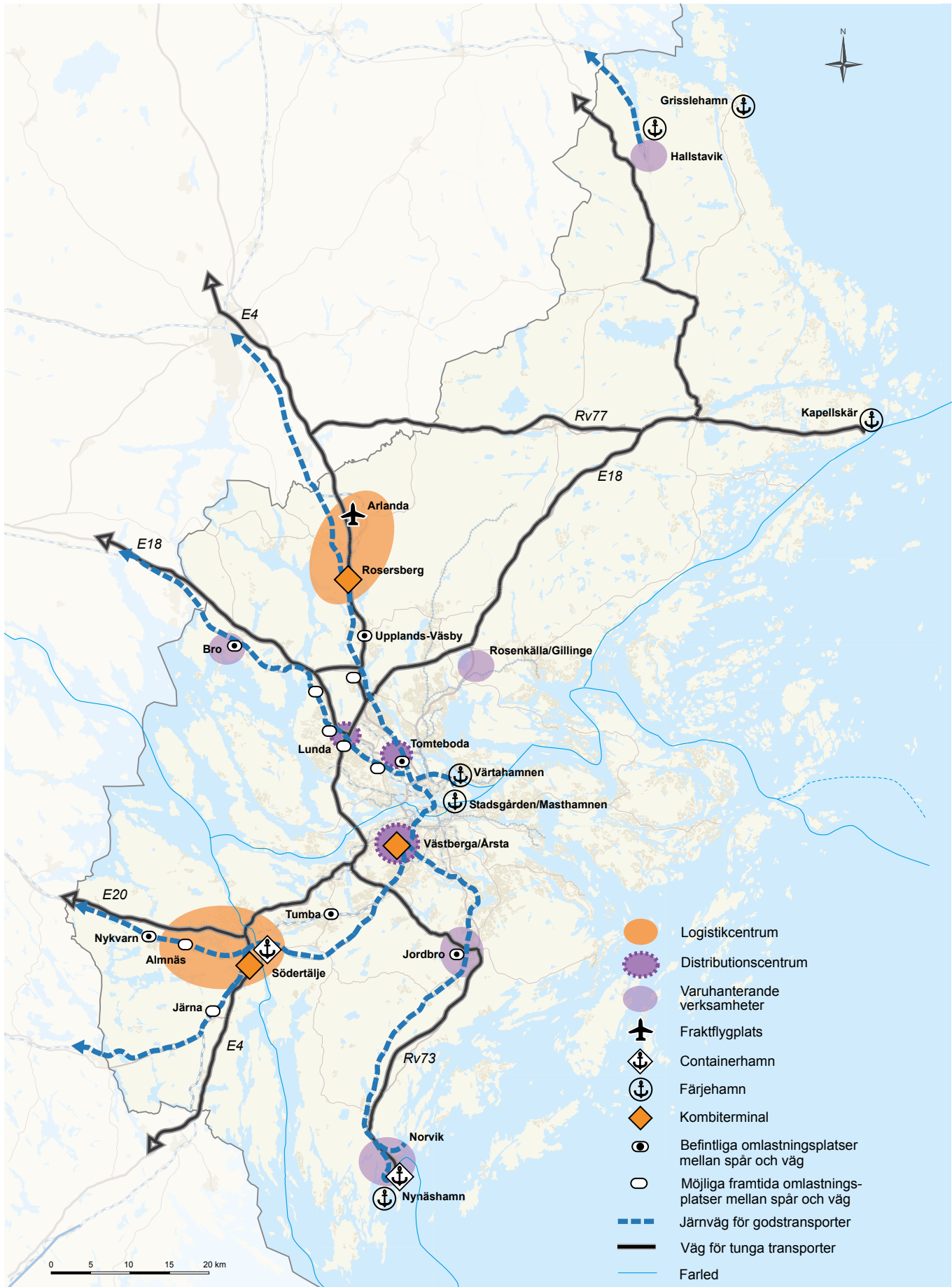


* Folkbokförd befolkning

10 Synergier mellan investeringar: För en tät och flerkärnig Stockholmsregion, SLL 2014

11 Faktapromemoria 2009/10: FPM 56, Sveriges riksdag.

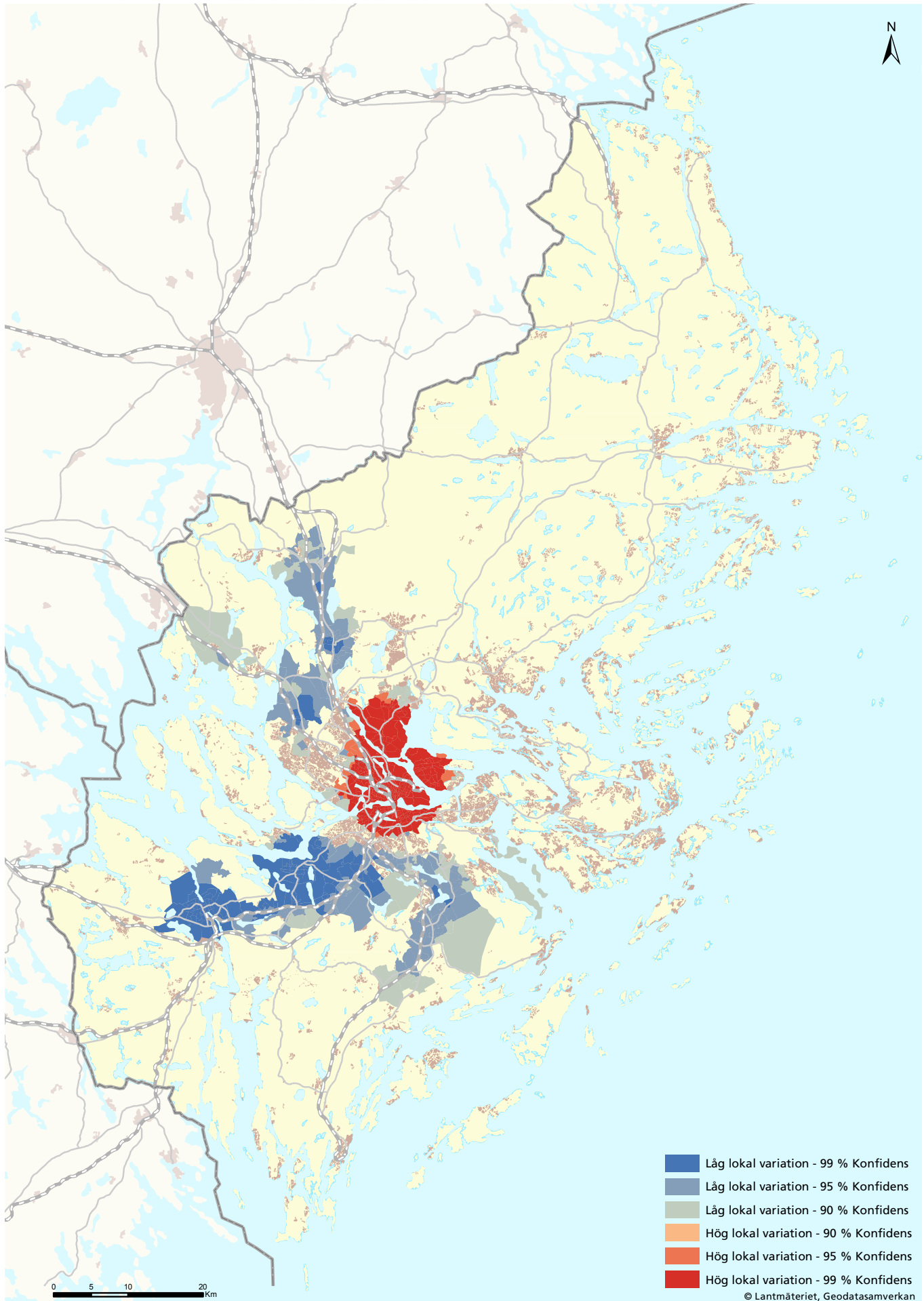
Karta 8. Infrastruktur för godstransporter, regionalt betydelsefulla områden med transport-intensiv verksamhet samt anläggningar för omlastning mellan transportslag.¹² (Från rufs 2010)



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

¹² Logistikcentrum avser områden med potential för utveckling av storskalig varuhantering och terminaler med stora omland. Distributionscentrum avser befintliga terminalområden som är särskilt lämpade för distribution till regioncentrum.

Karta 9. Graden av rumslig koncentration, klustring, av sysselsatta i tjänstesektorn. Röda områden representerar högre koncentration än förväntat och blå områden representerar lägre koncentration än förväntat. Klusteranalys tjänstesektorn från 2013.



Snabba och direkta kommunikationer, effektivitet och säkerhet är betydelsefulla konkurrensmedel. Vid en internationell jämförelse har Stockholmsregionen dock en låg internationell tillgänglighet. Att vara en liten storstadsregion i utkanten av Europa och samtidigt vara internationellt ledande är en svår utmaning för Stockholmsregionen. Det är därmed viktigt att arbeta för att stärka tillgängligheten och öka regionens attraktions- och konkurrenskraft. Kvaliteten i den internationella tillgängligheten behöver öka, bland annat genom att stärka Arlandas position gentemot konkurrerande flygplatser i norra Europa.

Näringslivet ställer krav på företagsekonomisk effektivitet, där transporter och logistik ingår som delar i produktionsprocessen. Dessa krav behöver tillgodoses med en funktionell infrastruktur och strategiskt lokaliserade terminaler. Regionen behöver därför utbyggd kapacitet i hamnar och terminaler samt bättre förbindelser mellan dessa. Från ett miljöperspektiv bör godstransporter generellt ske via sjöfart och järnväg i första hand. De centrala hamnarna har också betydelse för hur attraktivt det är att besöka Stockholm. Värta-hamnen och Stadsgården är nav för kryssningstrafiken och för persontrafik med båt till stadsregionen i norra Östersjöområdet.

Med ett stigande biobränslebehov växer betydelsen av hamnar och andra terminaler för hanteringen. I anslutning till hamnarna är det också viktigt med väl fungerande järnvägsförbindelser.

Ekonomisk tillväxt går hand i hand med struktur-omvandling. Stockholmsregionen har alltmer gått mot en humanintensiv och högteknologisk tjänsteproduktion. Regionens välutbyggda digitala infrastruktur erbjuder näringslivet en attraktiv plattform för att utveckla och pröva nya tjänster. Det förstärks av en hög grad av så kallad mobil mognad, bland annat utbredningen och användningen av smarta telefoner. Automatiseringen och digitaliseringen och genomslaget för informations- och kommunikationsteknologi, IKT, innebär stora förändringar för Stockholmsregionen. Framför allt ger det många möjligheter, men också olika utmaningar.

Stockholmsregionens arbetsmarknad tenderar att bli alltmer delad. Vissa yrkesgrupper försvinner eller får ändrade arbetsuppgifter medan andra kommer till. Behovet av välutbildad arbetskraft ökar medan antalet yrken med låga utbildningskrav minskar. Kravet på flexibilitet och en ständig kompetensutveckling ökar. Detta kan leda till att matchningen på arbetsmarknaden blir svårare och till en delning mellan hög- och lågutbildade. Även geografiskt pågår en tudelning av arbetsmarknaden, där framför allt innerstaden och

dess omgivningar alltmer domineras av tjänsteyrken som kräver hög utbildning, samtidigt som tillverkningsindustrin och yrken med låga utbildningskrav minskar. Detta innebär att det blir färre mötesplatser för människor från olika socioekonomiska grupper. En annan uppdelning är den mellan könen eftersom vissa yrkesgrupper helt domineras av ett kön. Strukturomvandlingens rumsliga effekter, invånarnas kompetens, tudelningen och den könssegregerade arbetsmarknaden begränsar rörligheten och hämmar nytänkande och innovation, vilket ger långsiktiga effekter på arbetskraftsförsörjningen och sammanhållningen i regionen.

Det finns också inomregionala skillnader mellan regionens norra och södra delar. Befolkningsmässigt bor det ungefär lika många personer norr om Saltsjö-Mälarsnittet som söder om, men två tredjedelar av arbetsplatserna ligger på den norra sidan.

7.6 Bebyggelsestrukturens betydelse för den sociala hållbarheten

Förhållningssätt för att främja och utveckla en bebyggelse som bidrar till en bra livsmiljö och en socialt sammanhållen region kräver att regionens aktörer:

- Lokaliserar ny bebyggelse till i första hand regionala stadskärnor och kollektivtrafiknära lägen, samt bygger mer variationsrik med blandade funktioner och upplåtelse- och ägarformer.
- Utformar stadsmiljön och det offentliga rummet med torg, parker och grönområden så att de blir stimulerande och rika på upplevelser.
- Länkar ihop regionen genom att bygga bort barriärer mellan bostadsområden och utvecklar stråk och mötesplatser i det offentliga rummet som bidrar till möten och interaktion mellan människor.
- Planerar för rörelse i vardagen. Särskilt barn och ungas behov av ytor för samvaro, lek och rekreation bör säkerställas.
- Utformar den byggda miljön så att människor tryggt ska kunna leva i, besöka och verka i regionen.

Utgångspunkter och möjligheter

Stockholmsregionen kännetecknas av god tillgång till arbetsplatser och service, urbana kvaliteter, vatten och grönska. Det finns samtidigt stora inomregionala socioekonomiska skillnader mellan olika kommun- och stadsdelar. Det innebär ojämlika förutsättningar för invånarna när det gäller livsvillkor, folkhälsa, trygghet och möjligheten att ha makt över sin vardag.

De inomregionala socioekonomiska skillnaderna mellan regionens bostadsområden återspeglas även på regionens arbetsmarknad. OECD konstaterade redan

2006 i rapporten *Territorial Reviews*¹³ att den segregerade arbetsmarknaden är en av de största riskerna för en hållbar tillväxt i Stockholmsregionen. Rapporten *Använd kompetens! – Om mångfaldsorientering på arbetsmarknaden i Stockholmsregionen*¹⁴ konstaterade att regionen inte längre kan bortse från strukturell diskriminering som en förklaring till den segregerade arbetsmarknaden.

Den byggda miljöns struktur och utformning skapar i många avseenden förutsättningar för människors vardagsliv och levnadsvanor. Kunskapen har ökat om det offentliga rummets betydelse som arena för sociala processer, det vill säga hur människor möts och interagerar. Många studier visar hur stadsbyggandet kan stärka respektive försvaga ett områdes sociala kapital och sociala sammanhållning. Dålig tillgänglighet till kollektivtrafik, arbetsplatser och grundläggande service, samt brist på en blandning av upplåtelseformer och mötesplatser är för många invånare barriärer som gör det svårt att ta tillvara möjligheterna i livet.

För att Stockholmsregionen ska vara öppen, jämlik, jämställd och inkluderande och ha ett stort socialt

kapital, måste detta beaktas i stadsbyggandet såväl som på arbetsmarknaden.

Otrygghet kan vara ett hinder för att leva ett rikt liv och bidra till en negativ utveckling, oavsett om otryggheten beror på faktiska yttre hot eller på en subjektiv upplevelse av oro. Genom att medvetet förändra bebyggelsens, transportsystemets och det offentliga rummets utformning där otrygghet råder, kan den fysiska planeringen skapa förutsättningar för ökad trygghet.

Hälsan i Stockholmsregionen är god och blir allt bättre. Den genomsnittliga livslängden i länet ökar. Samtidigt ökar skillnaderna i livsvillkor, levnadsvanor och hälsa mellan kvinnor och män och mellan områden med olika socioekonomisk sammansättning. Det är viktigt att påverka faktorerna bakom sociala skillnader i hälsa: skillnader i materiella livsvillkor, psyko-social stress, levnadsvanor och tillgång till hälso- och sjukvård. Arbete är en av de viktigaste faktorerna som påverkar en individs hälsa. Anställningar med otrygga villkor och dåligt arbetarskydd blir vanligare. Sjukskrivningarna ökar och en allt större andel av sjukskrivningarna kan kopplas till stress eller andra psykosociala förhållanden. För dessa grupper är det extra viktigt att bo i en trygg och hälsosam miljö.

En väl genomtänkt stadsplanering kan även bidra till bättre folkhälsa. Genom att exempelvis planera för ökad fysisk aktivitet och rörelse i vardagen, bättre luft och mindre buller, skapa tillgång till parker och grönområden och avsätta tillräckligt stora friytor för barns och ungas behov går det att underlätta för gående och cyklister och göra det möjligt för invånarna att vistas mer utomhus och med mer aktivitet. I storstadsområden som Stockholmsregionen, är det en särskild utmaning att skapa ytor för barn och ungdomars behov, såsom idrottsplatser, lekplatser och skolgårdar när staden förtätas och markpriserna ökar. Denna situation är särskilt komplex att hantera i regionens centrala delar. Satsningar på utemiljön som stimulerar till fysisk aktivitet måste dock göras i hela regionen. Medvetenheten om detta har ökat de senaste åren och nya råd och vägledningar ger stöd för hur behoven kan säkerställas.

Urbaniseringen ökar både inom och utanför Sveriges gränser. I kombination med ett förändrat klimat och ökad migration ställer det stadsbyggandet inför nya utmaningar. I jämförelse med många andra huvudstäder har Stockholmsregionen goda förutsättningar att utvecklas hållbart. Befolkningsökningen är en faktor som både innebär möjligheter och utmaningar. Var och hur man bygger är viktiga vägval för regionen. Stadsbyggande och investeringar i den fysiska miljön är kraftfulla verktyg för att bygga ett hållbart samhälle

Socialt kapital

Teorier om socialt kapital utvecklas inom flera vetenskapliga discipliner. Statsvetaren Robert Putnam diskuterar det sociala kapitalet som förutsättning för en fungerande demokrati. Han betonar ömsesidigheten i de sociala relationerna och deras betydelse för ett sammanhållet och väl fungerande samhälle, där människor i allmänhet har goda kontakter med och tillit till andra (okända) människor och institutioner.

Nobelpristagaren i ekonomi 1993, Douglas North, har fört liknande resonemang om att starka generaliserade beteenden och normer är avgörande för transaktionskostnaderna i ekonomin. Sociologen Pierre Bourdieu visar i flera av sina arbeten hur det sociala kapitalets ojämna fördelning i samhället bidrar till att upprätthålla maktstrukturer.

Det sociala kapitalet ökar när banden och tillit stärks. Genom att främja mötesplatser, god tillgänglighet, mångfald på arbetsplatser och starka institutionernas dialog med invånare kan den regionala utvecklingsplaneringen stärka det sociala kapitalet.



Gör plats för unga och barn, vägledning 2015
Boverket 2015

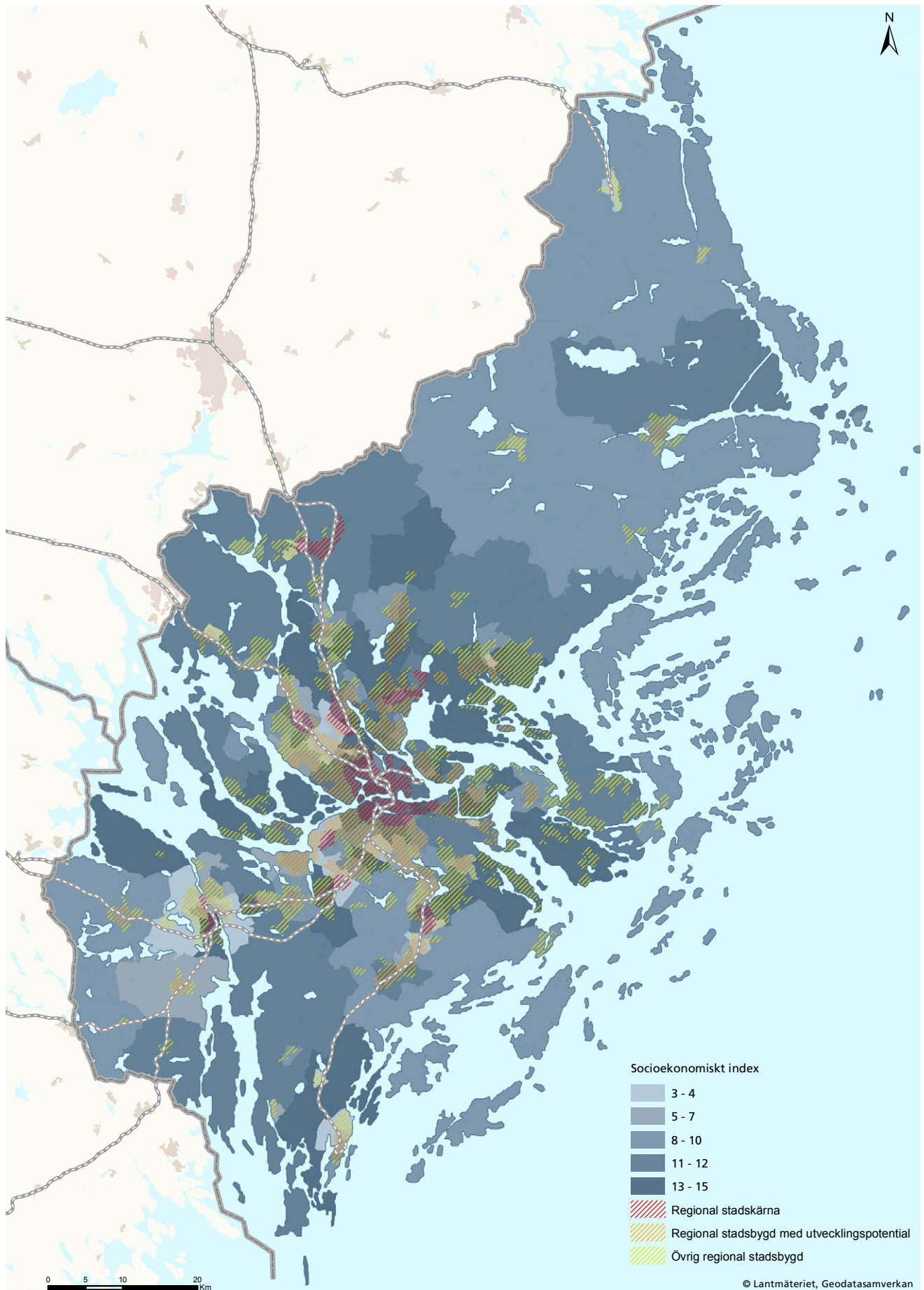


Planera för rörelse, vägledning 2013
Boverket 2013

13 2006, OECD Territorial Reviews Stockholm, Sverige

14 Rapport 5:2011, Stockholms läns landsting

Karta 10. Sambandet mellan regionens socioekonomiska struktur¹³ och bebyggelsestrukturen.



¹³ Bakom indexet ligger tre variabler; andel förvärsarbetande, andel utan gymnasiekompetens och andel med ekonomiskt bistånd. Ett högre index innebär att området har en relativt högre socioekonomisk status.

eftersom det påverkar fördelningen av resurser och utformningen av det offentliga rummet. Plankartan är ett viktigt verktyg som visar regionens samlade vilja när det gäller mark- och vattenanvändning.

Bebyggelsestrukturen i den kommande RUFSS 2050 ska utvecklas men också bygga vidare på planeringsprinciperna i RUFSS 2010: en resurseffektiv bebyggelsestruktur som är tillgänglig med kollektivtrafik och en tät och upplevelserik stadsmiljö med parker och grönområden. Att bygga i kollektivtrafiknära lägen är en viktig regional och lokal satsning eftersom det ökar tillgängligheten till olika delar av regionen. Förtätning och stadsomvandling är inte ett självändamål, utan det ger förutsättning för att utveckla olika stadskvaliteter och service som människor behöver och efterfrågar.

Var och hur investeringar i kollektivtrafik görs har också stor betydelse för att minska de inomregionala socioekonomiska skillnaderna. Olika studier visar hur offentliga investeringar, marknadskrafter, samt människors beteenden och demokratiska förutsättningar samverkar eller motverkar varandra i förtättnings- och stadsutvecklingsprojekt.

Studierna *Tätare Stockholm*¹⁵ och *Tätare regionala stadskärnor*¹⁶ visar på vikten av att utgå från hela stadsrummets struktur och inte bara från enskilda mått, såsom exploateringstal, för att skapa goda livsmiljöer i ett långsiktigt perspektiv. Analyserna synliggör även olika platsers potential och planeringsförutsättningar i form av förtättningsbehov, förtätningstryck, förtättningsutrymme och förtättningsfrihet. Det är också uppenbart att det sker en förtätning när olika faktorer samverkar. Studierna om *Stadskvalitet och betalningsvilja*¹⁷ visar bland annat hur det med större precision går att skapa planeringsmässiga förutsättningar i stadsmiljöer och samtidigt stimulera en marknadsanpassad stadsutveckling. Analyser visar vilka olika parametrar som kan förklara prisvariationer på bostäder, kontor och småhus. Förtätning av befintliga områden ger även möjlighet att inkludera stadsutvecklingsprocesser där de invånare som berörs kan ha en aktiv roll och stärka det sociala kapitalet.

Idag är vissa delar av regionen isolerade från de områden som ligger runt omkring, vilket ger ett homogent bostadsbestånd, med ett lågt service- och kulturutbud och där det är långt till arbetsplatserna. Insatser och investeringar bör därför prioriteras till områden där de gör mest nytta och verkar för att minska de inomregionala socioekonomiska skillnaderna så det skapas mer-

värden för de kringboende, för olika stadsdelar och för regionen som helhet (se även avsnitt 7.5 om regional-ekonomi). Kunskapen om olika områdens potential bör öka, det vill säga hur områdena används och värderas av de invånare som bor där. Dialogen med invånarna bör utvecklas.

7.7 Hälso- och sjukvård

Landstingets övergripande mål om hälso- och sjukvården är förbättrad tillgänglighet och kvalitet, med en ekonomi i balans samtidigt som strategiska investeringar i utrustning och fastigheter genomförs och kompetensförsörjningen säkras. Grundläggande värderingar är att hälso- och sjukvården ska vara trygg, tillgänglig, tydlig samt modern och omtänksam. Målet är att länets befolkning ska bli allt friskare och ha ett stort förtroende för hälso- och sjukvården. Och visionen är att vården ska utformas utifrån tankegångar runt begreppet Nätverkssjukvård, som innebär att individen med stöd av eHälsotjänster erhåller vård av vårdgivare som arbetar i en nätverksstruktur.

Stockholms läns landsting har inom ramen för Framtidens hälso- och sjukvård (FHS)¹⁸ identifierat några prioriterade områden inom hälso- och sjukvården som måste samspela med RUFSS 2050:

- Nya Karolinska Solna - ett nav i FHS, landstinget tar över sjukhuset 2040.
- SLL satsar på de befintliga akutsjukhusen, att rusta dem så att de klarar framtidens behov.
- Geografisk spridning på verksamheterna för att möta strukturen i RUFSS.
- Stärkt vård nära hemmet, genom närakuter och avancerad vård i hemmet, bedrivs av husläkarna och de mindre sjukhusen.
- Ny teknik och e-hälsa ger förutsättningar för en helt annan typ av vård i framtiden, där många kontakter kan ske via länk. Befolkningsökningen till 2050 kommer trots det kräva en kapacitetsutbyggnad.

Utgångspunkter och möjligheter

Stockholmsregionens vård står inför stora utmaningar: den demografiska utvecklingen med en växande befolkning och allt fler äldre; satsningar på förebyggande vård och riktade insatser till grupper med stora behov eller sämre hälsa; ekonomin och att använda resurserna bättre. Vård ska erbjudas alla medborgare med hög tillgänglighet, vara av god kvalitet, och hög effektivitet. Därutöver är det en utmaning att även tillvarata de möjligheter som den medicinska och medi-



Värdering av stadskvaliteter
TMR 3:2011



Tätare Stockholm
Regionplane-kontoret 8:2009



Tätare regionala stadskärnor
TMR 4:2011.

15 Stockholms läns landsting 8:2009

16 Stockholms läns landsting 4:2011

17 Kortfattat beskrivna i Stockholms läns landstings rapporter 3:2011, 1:2014 och 3:2014

18 www.sll.se/verksamhet/halsa-och-varld/framtidsplanen/

cintekniska, samt den digitala utvecklingen ger. Hälso- och sjukvården bidrar även till att utveckla Stockholmsregionens ställning som framstående region inom livsvetenskaperna (Life Science), vilket bidrar till att stärka regionens internationella attraktions- och konkurrenskraft. Vård- och omsorg skapar många arbetsplatser, vilket i sig bidrar till regional tillväxt och utveckling. Och en god förebyggande hälsovård skapar dessutom bättre allmän folkhälsa vilket i sin tur leder till ökad andel av befolkningen i arbete som kan bidra till samhället genom sitt arbete.

Patientens hälso- och sjukvårdsbehov tillgodoses, ofta i en sammanhållen vårdkedja med flera vårdgivare inblandade. Den informerade patienten orienterar sig enkelt i en lättillgänglig vård som erbjuder goda valmöjligheter på lika villkor. Patienten har tillgång till en öppen och säker information om sin egen vård och hälsa samt tillgång till information om utbudet av vård med jämförande kvalitetsresultat. Målinriktade vårdgivare levererar en hälsofrämjande sjukvård med hög effektivitet och patientsäkerheten i fokus. Patient och närstående ges ett värdigt omhändertagande och gott bemötande samt visas omtanke och respekt. All offentligt finansierad vård sker inom ramen för en sammanhållen informationsstruktur för att trygga kvalitet och säkerhet.

Den basala och specialiserade hälso- och sjukvården ska i möjligaste mån ges nära patientens boendeort. Framtidens hälso- och sjukvård kommer också allt oftare kunna ske i hemmet med hjälp av ny teknik och nya arbetssätt. Akutsjukhusens uppdrag utvecklas till att i allt större utsträckning endast vårda patienter som kräver akutsjukhusets resurser. Den högspecialiserade vården med regionalt och ibland med rikstäckande uppdrag ges vid Karolinska Universitetssjukhuset och S:t Eriks Ögonsjukhus. Forskning och utbildning bedrivs i hela hälso- och sjukvårdssystemet.

Investeringar genomförs vid akutsjukhusen Karolinska Huddinge, Danderyds-, Sankt Görans och Södertälje sjukhus samt vid Södersjukhuset. Investeringarna innebär att akutsjukhusen moderniseras för att klara morgondagens krav samt får en utökad kapacitet. Nya Karolinska Solna driftsätts fullt ut år 2018 och sjukhuset kommer att lämnas över till landstinget i fullgott skick år 2040. Utöver att ge högspecialiserad vård kommer det nya sjukhuset att vara tätt sammanbundet med Karolinska Institutet och att utgöra ett nav i regionen för forskning och utveckling inom life science beläget i Hagastaden, inkluderande bioteknik, läkemedel och medicinsk teknik.

Investeringar genomförs även vid de mindre sjukhusen i länet, exempelvis vid Sollentuna -, Nacka och Löwenströmska. Vid dessa sjukhus kommer det att fin-

nas förutsättningar att bedriva alla typer av vård utom den vård som kräver ett akutsjukhus resurser. Således kommer patienter kunna få exempelvis somatisk specialistvård, geriatrisk vård, rehabilitering eller annan sluten eller öppen vård. Visionen innebär att mer vård ska ges vid de mindre sjukhusen och att dessa finns närmare patienterna.

Kapaciteten vid akutsjukhusen kommer att vara tillräcklig flera år framåt. Sannolikt finnas behov av ett nytt akutsjukhus efter 2030. Landstinget har ytterligare ett antal mindre sjukhus i sin ägo som kan renoveras och/eller byggas om allt eftersom behovet av hälso- och sjukvård ökar. Även privata initiativ sker där dels privata vårdgivare själva investerar i fastigheter, dels privata fastighetsägare som investerar i sjukvårdsbyggnader.

Parallellt med kapacitetsutbyggnaden kommer även en kompetensutbyggnad att ske för att klara den utbyggda hälso- och sjukvården. Nya arbetssätt ställer krav på en utveckling av kompetenserna.

7.8 E-samhället

För att ta tillvara digitaliseringens möjligheter och möta dess utmaningar krävs framför allt följande:

- **Invånarperspektivet.** Utveckla en väl utbyggd digital infrastruktur och användarkompetens som ger samtliga individer en hög tillgänglighet till de tjänster och produkter som erbjuds. Skolans och utbildningssektorns roll är central när det gäller att få med alla och ge invånarna i regionen en bra digital grundkompetens utifrån deras behov och förmågor. Skolan spelar också en viktig roll för att se till att regionen har ett kontinuerligt flöde av nyutbildade med spetskompetens i digital teknik.
- **Företagsperspektivet.** Utveckla infrastrukturen och graden av mobil mognad och IT-användning bland invånarna. Det ger näringslivet en attraktiv plattform att utveckla och pröva nya tjänster och en god tillgång till kvalificerad kompetens. En utmaning är att se till att arbetsmarknaden på ett flexibelt sätt kan hantera att vissa arbeten försvinner, men att utvecklingen också skapar nya arbeten och arbetsformer.
- **Välfärds perspektivet.** De offentliga aktörerna i regionen ska ta ansvar för att den digitala utvecklingen sker utifrån tankar om robusthet och säkerhet, samt att regionen har en bra och välfungerande beredskap om och när det blir störningar i de stora digitala systemen (el, vatten, värme, kommunikationer med mera). De offentliga aktörerna ska utveckla digitala tjänster som bygger på regioninvånarnas behov och möjligheter.

- **Arbetsgivarperspektivet.** Arbetsgivarna i regionen ska skapa förutsättningar för att tillämpa digital teknik i sina arbetsprocesser, för en hälsosam digital arbetsmiljö samt för att minska resor i arbetet.

Utgångspunkter och möjligheter

Stockholmsregionen har en god tillgänglighet till IT och en hög IT-mognad. Vissa delar av landsbygden och skärgården saknar dock utbyggt bredband och det råder inomregionala skillnader i användarkompetens. Tillgång till bredband är en förutsättning för att öka IT-användningen i samhället, för att kunna bo och driva företag i hela regionen och för att kunna ta till vara de möjligheter till ökad konkurrens- och innovationskraft som utvecklingen ger. Det är även viktigt för att regionens invånare ska kunna utöva sina medborgerliga rättigheter och skyldigheter.

Stockholmregionens höga tillgänglighet till, och användning av, IT ger unika förutsättningar för att ta till sig av digitaliseringens möjligheter. Här finns en väl utbyggd infrastruktur med ett snabbt bredband och en hög IT-mognad bland invånare, företag och samhällsinstitutioner. Digitaliseringen ger också möjligheter för regionens internationella invånare att bo och verka i regionen och samtidigt hålla kontakt med familj och vänner i andra delar av världen.

Det finns dock stora inomregionala skillnader. I länets landsbygdsområden erbjuds endast tre till fyra procent av invånarna och arbetsställena en snabb uppkoppling. För landsbygden gäller många gånger speciella förhållanden som i flera avseenden avviker från regionens tätorter.

En majoritet av regionens befolkning har tillgång till internet i hemmet men fortfarande är det cirka sex procent som inte alls eller mycket sällan använder internet och riskerar att stå utanför. Skillnaderna i delaktighet och användarkompetens finns i första hand bland de äldre men även bland grupper som exempelvis de med funktionsvariationer, utlandsfödda kvinnor, invånare med låg utbildning och personer bosatta på landsbygden.

Digitaliseringen påverkar allt mer av vardags- och arbetslivet. Den digitala klyftan, mellan dem som har tillgång till och tar till sig de digitala lösningarna och de som av olika orsaker inte har eller gör det, kommer att öka. För en socialt hållbar och inkluderande utveckling är det angeläget att den digitala grundkompetensen och infrastrukturen omfattar och når regionens alla invånare.

Digitaliseringen är en central del i utvecklingen av den offentliga sektorn och digitala tjänster är ofta en viktig del i offentliga tjänster. Den kan bidra till att invånarens behov möts på ett bättre sätt när det gäller

sammanhållen och lättillgänglig service. Detta kan ske samtidigt som den offentliga verksamheten effektiviseras och det kan skapa en större öppenhet mot invånare och företag.

Digitaliseringen medför förändringar som i grunden ändrar spelreglerna för näringslivet. Den riktigt stora tillväxtpotentialen ligger i att hela näringslivet kan använda digitaliseringens alla möjligheter. Med sina starka sektorer och höga kunskapsfokus är Stockholmregionen väl rustad. Den offentliga sektorn kan på olika sätt stödja och delta i denna utveckling, exempelvis genom att främja innovation, gemensamma utvecklingsarenor och testbäddar.

I Stockholmregionen finns ett flertal etablerade samverkansstrukturer som det går att bygga vidare på. Inom exempelvis Kommunförbundet Stockholms län och landstinget finns etablerade regionala nätverk och pågående uppdrag inom områden som e-hälsa, förutsättningar för e-förvaltning och öppna data.

International Federation of Robotics publicerar varje år statistik över antalet industrirobotar per 10 000 industrianställda i världens länder. År 2014 hamnade Sverige på en femteplats efter Sydkorea, Japan, Tyskland och Italien, men före Danmark, USA, Spanien, Finland och Taiwan. Sverige hade 157 industrirobotar i arbete per 10 000 industrianställda, att jämföra med Sydkoreas 347 och Japans 339.

7.9 Landsbygd och skärgård

För att utveckla regionens landsbygd och skärgård bör ny bebyggelse, verksamheter och trafiksatsningar koncentreras till utpekade områden. Det minskar utspridning av bebyggelsen och skapar förutsättningar för kollektivtrafik, offentlig service, ett lokalt näringsliv och ett levande lokalsamhälle. För att utvecklingen av länets landsbygd och skärgård ska vara socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar krävs framförallt följande:

- Ny bebyggelse på landsbygden och i kust- och skärgårdsområdet bör i första hand lokaliseras till utpekade noder och tyngdpunkter, i andra hand till övriga bebyggda områden.
- Nya bostäder bör planeras som permanent bebyggelse och lokaliseras efter dessa förutsättningar.
- I omvandlingsområden bör en avvägning mellan lokala och regionala lösningar för vatten och avlopp göras utifrån platsens förutsättningar. Där det inte finns tillräcklig tillgång till sötvatten bör ny bebyggelse begränsas. Småskaliga lösningar för enskilda

- avlopp eller grupper av hushåll ska möjliggöras.
- Utpenade noder bör ha en väl utvecklad kollektivtrafik med bytespunkter och en ändamålsenlig infrastruktur med bland annat service, mötesplatser, bredband och kommunalt vatten och avlopp.
 - Utpenade tyngdpunkter bör ha kollektivtrafikförsörjning, grundläggande service, bredband och ändamålsenliga VA-anläggningar.
 - Utveckla förhållningssätt och underlag för att kunna göra en avvägning mellan exploateringsintressen och brukningsvärd jordbruksmark.
 - Ny bebyggelse i skärgården bör lokaliseras i anslutning till befintliga byar och samhällen – på kärnöarna och öar med statlig färja. I ytterskärgården bör ny bebyggelse undvikas.
 - Bebyggelse i skärgården bör anpassas till tillgången på sötvatten och till känsliga marina miljöer. Allmänhetens tillgång till stränder bör värnas.
 - För kärnöarna bör en bastrafik säkerställas som gör det möjligt att resa till och från fastlandet varje dag, året runt.
 - Samordna planeringen och placeringen av bredband med utbyggnaden av annan teknisk infrastruktur, som vägar, energisystem, vatten och avlopp.
 - Bastrafiken i skärgården bör baseras på utpenade replipunkter. Åretrunt ska trafiken utnyttja kollektivtrafik på land och till sjöss genom snabba landförbindelser via replipunkterna. Vägförbindelser mellan replipunkter och kommuncentra respektive Stockholms innerstad bör vara goda med kort restid.
 - Vid replipunkterna bör utrymme reserveras för vänd- och lastningsplatser, parkering, bryggor samt terminaler för gods och passagerare.

Utgångspunkter och möjligheter

Stockholmsregionens landsbygd och skärgård har ett värde för hela länet – som boendemiljö, som rekreationsområde, som arbetsplats och som besöksmål. Landsbygden och skärgården bidrar också med viktiga ekosystemtjänster och utgör en del av länets identitet. I RUFSS 2010 behandlas landsbygden endast kortfattat. I arbetet med RUFSS 2050 arbetar därför landstinget med att fördjupa förhållningssätten och gestaltningen av länets landsbygd. En viktig utgångspunkt är Länsstyrelsens rapport *SWOT-analys och nulägesbild av Stockholms läns landsbygd* från 2013.

Det finns ingen enhetlig definition av begreppet landsbygd, utan betydelsen varierar med sammanhanget. Gemensamt för de flesta definitioner är dock att de speglar koncentrationen av befolkningen. Oavsett definition berörs en stor del av länets kommuner av förhållanden som associeras med landsbygd. Skärgården

har i många fall samma möjligheter och utmaningar som den övriga landsbygden och i det här dokumentet ingår därför skärgård i begreppet landsbygd, förutom i vissa skärgårdsspecifika frågor. Under samrådet av RUFSS 2050 ska definitioner, strategier och förhållningssätt utvecklas när det gäller mark- och vattenanvändning samt regional tillväxt.

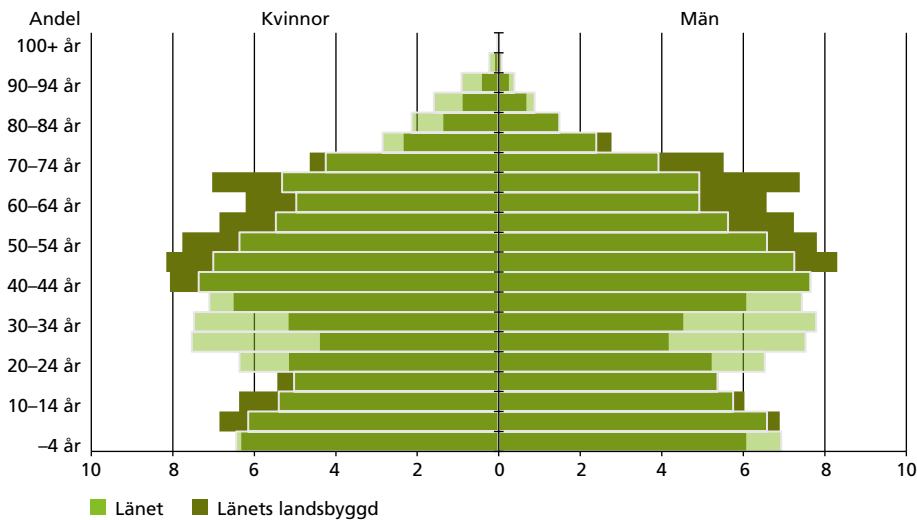
Att vara en del av landets största storstadsregion innebär en rad fördelar, bland annat en större arbetsmarknad och ökade möjligheter till utbildning, turism, lokala marknader, lokal service och kollektivtrafik. Samtidigt medför närheten till staden en ökad konkurrens om marken, speciellt i tätortsnära lägen, vilket på vissa håll resulterar i förhöjda markpriser och en konflikt mellan bebyggelse och areella näringar. Den parallella trenden till urbaniseringen, att allt fler vill bo på landsbygden, medför också en risk för utspridd bebyggelse.

I dag bor drygt 100 000 invånare utanför tätorterna i Stockholms län. Det är landets tredje största landsbygdsbefolkning. I jämförelse med resten av länet ser befolkningsstrukturen annorlunda ut på landsbygden: det finns fler invånare i åldersgruppen 45–75 år men färre unga vuxna (se figur 11). Det beror på att många flyttar från landsbygden i tjugooårsåldern för att studera eller jobba. Några flyttar tillbaka när de bildar familj, vilket syns genom det större antalet personer i åldersgrupperna 40–60 år och upp till 14 år. Landsbygdsbefolkning är invånare i länets glesbygd och i tätorter med färre än 1000 invånare.

För att landsbygden ska utvecklas hållbart krävs att det finns arbete och service så att invånarna kan bo och verka på landsbygden under flera faser i livet. Utan tillgång till arbete och nödvändig service tvingas äldre, unga och barnfamiljer att flytta in till tätorterna. Tillgången till service förutsätter också en god tillgänglighet i form av bra vägar och kollektivtrafik, men också fast och mobilt bredband.

En stor skillnad mellan landsbygden och resten av länet gäller andelen invånare med utländsk bakgrund, vilket här definieras som utrikesfödda eller där båda föräldrarna är utrikesfödda. I länet som helhet har cirka 30 procent av befolkningen utländsk bakgrund. På landsbygden är motsvarande siffra strax under 15 procent. Den regionala utvecklingsplaneringen bör främja lokal utveckling. På landsbygden handlar det på många håll om en ökad inflyttning. Det behövs därför kunskap om förutsättningarna för tillväxt på landsbygden och vad som gör landsbygden attraktiv att bo och verka på.

Landsbygden i Stockholms län präglas av småföretagande. Branschstrukturen varierar mellan kommu-

Figur 11. Befolkningspyramid – landsbygden, inklusive skärgården, jämfört med hela länet, 2014 (ODB 2015).

Tabell 2. Landsbygdsbefolkning 2014 (beräkningarna bygger på basområdesindelningen och SCB:s tätortsindelning).

| Åtgärd | Inväånare | Varav män | Varav kvinnor |
|---|-----------|-----------|---------------|
| Riket | 9 700 000 | 4 850 000 | 4 850 000 |
| Stockholms län | 2 200 000 | 1 100 000 | 1 100 000 |
| Befolkning med utrikes bakgrund, Stockholms län | 670 000 | 330 000 | 340 000 |
| Landsbygdsbefolkning, Stockholms län | 129 000 | 67 000 | 62 000 |
| Landsbygdsbefolkning med utrikes bakgrund, Stockholms län | 19 000 | 10 000 | 9 000 |

Källa: Stockholms läns landsting 2015

nerna men generellt är jord- och skogsbruk, byggverksamhet och ospecificerade tjänster vanligare i länets gleasa områden än i de täta. Den stora andelen ospecificerade tjänster speglar att fler arbetar som mångsysslare på landsbygden än i övriga länet.

I Stockholms län finns betydande områden med brukningsvärd jordbruksmark. I en storstadsregion som Stockholm är jordbruksmarken även viktig för länets kretslopp. Viss jordbruksmark bidrar särskilt till ekosystemtjänster som att rena och fördröja dagvatten eller ta emot exempelvis avloppsslam, gödsel och kompost. Kunskapen om jordbruksmarkens långsiktiga betydelse för regionen behöver fördjupas.

Mer än hälften av den mest produktiva jordbruksmarken finns inom tre kilometer från en tätort. Det innebär en risk för målkonflikter mellan lantbrukare och boende och mellan jordbruksmark och ny bebyggelse.

Jordbruksmark som exploateras för bebyggelse är i princip omöjlig att återställa. Enligt miljöbalken, 3 kapitlet 4 §, får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar *endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.*

Enligt Miljöbalken ska även skogsmarken värnas så långt det är möjligt. Länet skogsmark har stor betydelse för det rationella skogsbruket och för ekosystemtjänster som rekreation och biologisk mångfald. Samtidigt behöver skogsmarkens värde relateras till jordbruksmarkens när befolkningen ökar och ny bebyggelse tillkommer. I dag består länets yta av 40 procent skogsmark och bara 15 procent jordbruksmark.

Lantbruket i Stockholms län står inför utmaningar

som en åldrande befolkning och låg lönsamhet. Det minskande antalet djurhållande gårdar innebär också att marker växer igen, vilket i sin tur hotar det biologiska kulturarvet och den biologiska mångfalden. Parallellt med den storskaliga trenden märks dock ett ökat antal mycket små gårdar, ofta med en specialiserad produktion av bland annat handelsgrödor.

Skärgården spelar en särskild roll för Stockholmsregionens identitet och attraktionskraft. Skärgården har höga natur-, kultur- och rekreationsvärden och är en del av Östersjöns känsliga och världsunika hav. Särskilt i ytterskärgården finns orörd natur och skyddsvärda växt- och djurarter.

Förutsättningarna för en utveckling i skärgården skiljer sig från det övriga länet, bland annat på grund av att turismen är starkt säsongberoende och att avståndet till fastlandet är ett hinder för arbetspendling. För de 3 000 personer som bor på öar utan fast förbindelse är förutsättningarna i fråga om arbetsmöjligheter, skola och service annorlunda än för dem som bor på öar med en fast förbindelse genom bro eller statlig färja.

Dessutom blir skärgårdsbefolkningen allt äldre i genomsnitt. Efter att tidigare ha ökat långsamt, har befolkningen minskat de senaste åren.

Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård och RUF 2010 pekar ut kärnöar och replipunkter. Kärnöar är öar i skärgården som saknar fast förbindelse genom bro, tunnel eller statlig färja. De bedöms ha goda förutsättningar för samhällsservice och infrastruktur, vilket skapar grundläggande villkor för fastboende och näringslivsutveckling. Kärnöarna fungerar även som servicepunkter för befolkningen på omgivande öar samt för turismen och friluftslivet.

Ny bebyggelse på kärnöar bör lokaliseras till byar och samhällen. Det ger förutsättningar att utveckla åretruntbostäder, verksamheter och service med hänsyn till natur- och kulturvärden, samt miljöanpassade system. Bebyggelsen på kärnöarna bör anpassas till tillgången på sötvatten och till känsliga marina miljöer. Allmänhetens tillgång till stränder bör värnas. För kärnöar bör en bastrafik säkerställas som gör det möjligt att dagligen resa till och från fastlandet året runt.

Replipunkter är strategiska bytespunkter för resor mellan kärnöar, kommuncentra och Stockholms innerstad. De är regionalt viktiga länkar för person- och godstransporter till och från kärnöarna. Bastrafiken i skärgården bör baseras på de markerade replipunkterna. Åretruntrafiken i skärgården ska utnyttja kollektivtrafiken på land och till sjöss genom snabba landförbindelser via replipunkterna. Vägförbindelser mellan replipunkter och kommuncentra respektive Stockholms innerstad bör vara goda med kort restid.

Det bör reserveras utrymme för vänd- och lastningsplatser, parkeringar, bryggor samt terminaler för gods och passagerare.

Omvandlingsområden, vatten- och avloppshantering är några viktiga frågor för länet. Takten för omvandling av fritidshus till permanenta boenden har avtagit, men en viss omvandling pågår ännu. Många hus med fritidshusstandard har otillfredsställande vatten- och avloppslösningar. I omvandlingsområden behöver det därför göras avvägningar mellan lokala och regionala lösningar för vatten och avlopp utifrån platsernas lokala förutsättningar. Nya bostäder bör planeras som permanent bebyggelse och lokaliseras utifrån de förutsättningarna. Generellt finns det ett behov av att kartlägga infrastrukturen för vatten- och avloppshanteringen och fastighetsbeståndets koppling till stora och små reningsverk och enskilda avlopp.

Landsbygden och skärgården har stor potential som boställe och arbetsplats för länets växande befolkning. För att bra avvägningar ska kunna göras mellan brukningsvärd jordbruksmark, skogsbruk och mark för bostäder, verksamheter och infrastruktur, behöver kunskaps- och planeringsunderlag och förhållningssätt tas fram och anpassas för landsbygdens olika karaktärsområden. Brukningsvärd jordbruksmark samt ängs- och hagmark med höga naturvärden bör utpekade som en mellankommunal fråga.

Inför samrådet av RUF 2050 har landstinget inlett arbetet med en kartbild som visar bebyggelsestrukturer på landsbygden i noder och tyngdpunkter (se karta 12). Även kärnöar, replipunkter och öar med statlig färja redovisas. Kartbilden ska utvecklas till utställningen av RUF 2050.

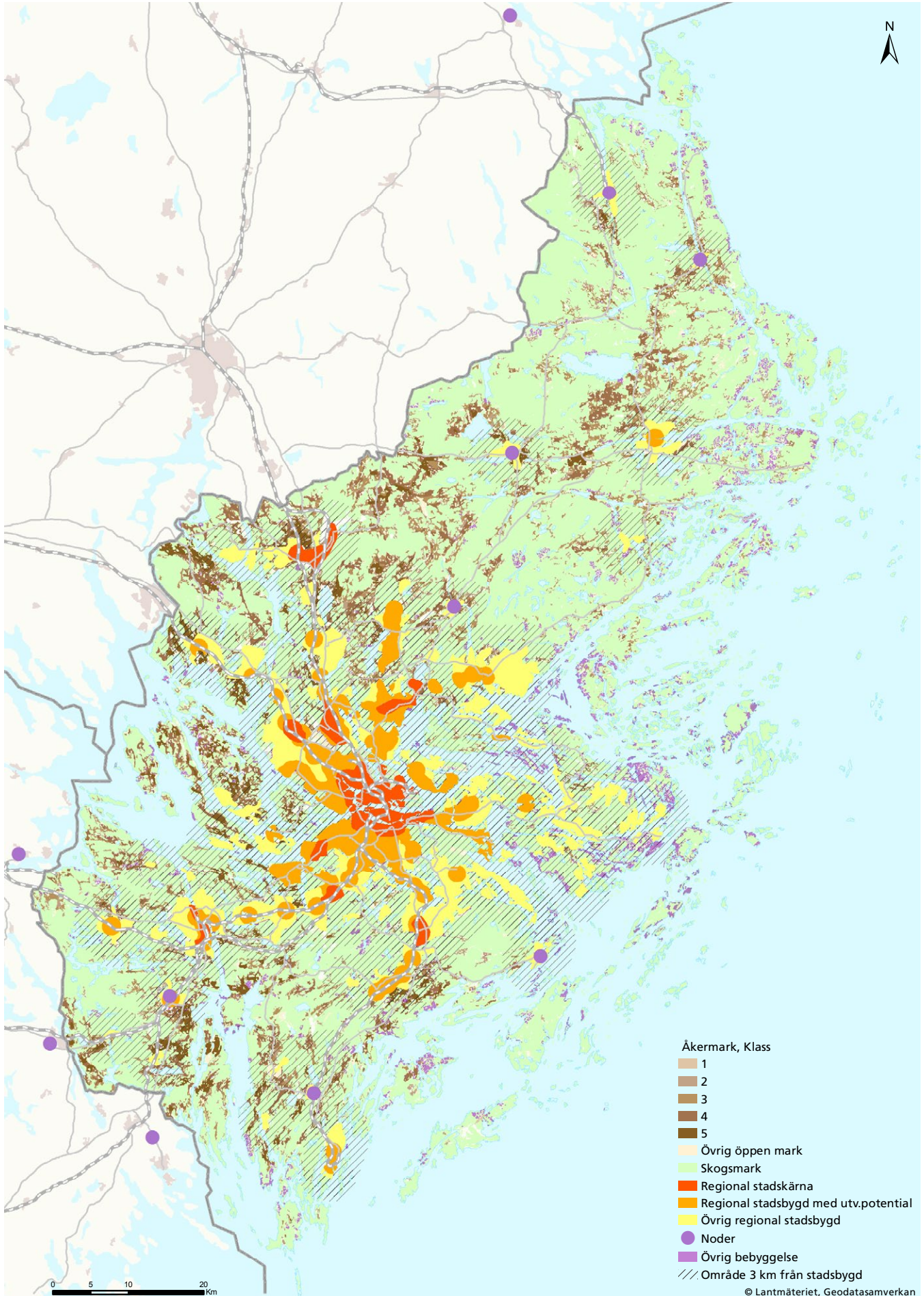
De utpekade noderna utgörs av samhällen som är knutpunkter för kollektivtrafiken och som har service som exempelvis skola, äldreomsorg och livsmedelsbutik. Den kommunala översiktsplanen ger stöd för att utveckla noderna som bedöms ha stor betydelse för den omgivande landsbygden. Tyngdpunkter är mindre orter med kollektivtrafikhållplats och viss service. Även dessa orter får stöd för utveckling i den kommunala översiktsplanen och har betydelse för sitt omland.

Syftet med att föreslå dessa samhällen är att skapa underlag för kollektivtrafik och service samt att öka förutsättningarna för – och främja – lokal utveckling. Genom att samla bebyggelsen kan också brukningsvärd jordbruksmark värnas i större utsträckning.



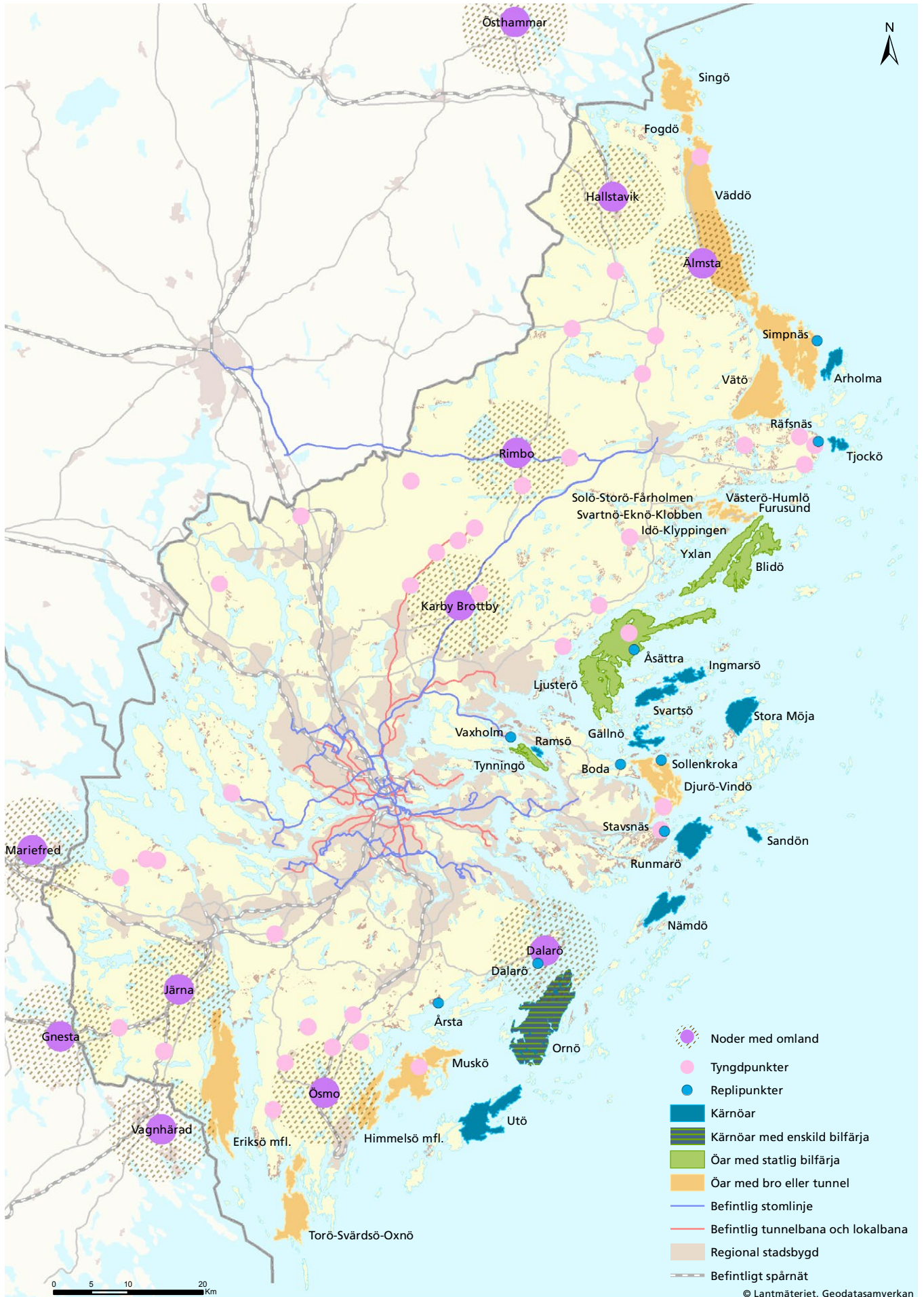
Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård
RTK15:2008

Karta 11. Brukningsvärd jordbruksmark i Stockholms län. Mer än hälften av den mest produktiva jordbruksmarken finns inom tre kilometer från tätort.



Källa: Jordbruksverket 2014, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Länsstyrelsen

Karta 12. Befintlig bebyggelsestruktur utanför stadsbygden. Utpekade noder har kollektivtrafik och en bredd av service, exempelvis livsmedelsbutik, äldrevård och skola. Utpekade tyngdpunkter har hållplats för kollektivtrafik och någon form av service. Både noder och tyngdpunkter har stöd för utveckling i kommunernas översiktsplaner.



7.10 Grön- och blåstruktur, samt ekosystemtjänster

För att bevara och utveckla den regionala grön- och blåstrukturens värden och funktioner krävs framför allt att:

- De gröna kilarna bevaras, utvecklas och tillgängliggörs.
- De svaga sambanden i de gröna kilarna samt tätortsnära natur som har höga natur- och kulturvärden och som inte redan omfattas av skyddsbestämmelser skyddas.
- Tillgängligheten till länets natur- och vattenområden, både fysiskt och socialt, ökas för att skapa jämlika förutsättningar så att alla invånare i regionen kan vistas i naturområdena, samt skapa interkulturella mötesplatser.
- Rekreation och turism anpassas så att inte känsliga natur- och vattenmiljöer belastas.
- Ekosystemtjänster beaktas i all planering av ny bebyggelse och infrastruktur, samt att inventering och kartläggning av ekosystemtjänster görs löpande och att de som är hotade stärks.
- Utsläppen från jordbruk och kommunala reningsverk begränsas.
- Markanvändning och belastning beaktas i aktuella delavrinningsområden vid planering av ny bebyggelse.
- Samarbetet utvecklas inom och mellan kommuner när det gäller planering och förvaltning i länets avrinningsområden.
- Yt- och grundvattentäkter med omgivande markområden och vattenområden skyddas mot påverkan och utsläpp, exempelvis från dagvatten och otillräcklig avloppsrening.
- Både befintliga och potentiella vattentäkter ges ett starkare skydd.

Utgångspunkter och möjligheter

I ett nationellt och europeiskt perspektiv är växt- och djurlivet, tillgång till rent vatten och tätortsnära grönområden i Stockholmsregionens unikt på många sätt. Den Kungliga nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården innehåller exempelvis höga biologiska, kulturhistoriska och rekreativa värden som bidrar till regionens attraktivitet.

Den regionalt utpekade grönstrukturen består både av tätortsnära gröna kilar och stora samlade rekreations-, natur- och kulturmiljövärden. Kilarna innehåller både *gröna värdekärnor* och *gröna svaga samband*. De svaga sambanden är smala partier i kilarnas sammanhängande struktur.

De gröna kilarna som pekats ut i Samrådsförslaget

RUFS 2050 består av stora, sammanhängande grönområden nära bebyggelsen. De förser invånarna med viktiga och hälsofrämjande ekosystemtjänster – exempelvis dagvattenrening, luftrening, flödesreglering och bostadsnära natur- och rekreativvärden. Kilarnas utbredning och innehåll har uppdaterats från RUFS 2010. En slutlig avgränsning görs i samrådet till utställningen av RUFS 2050.

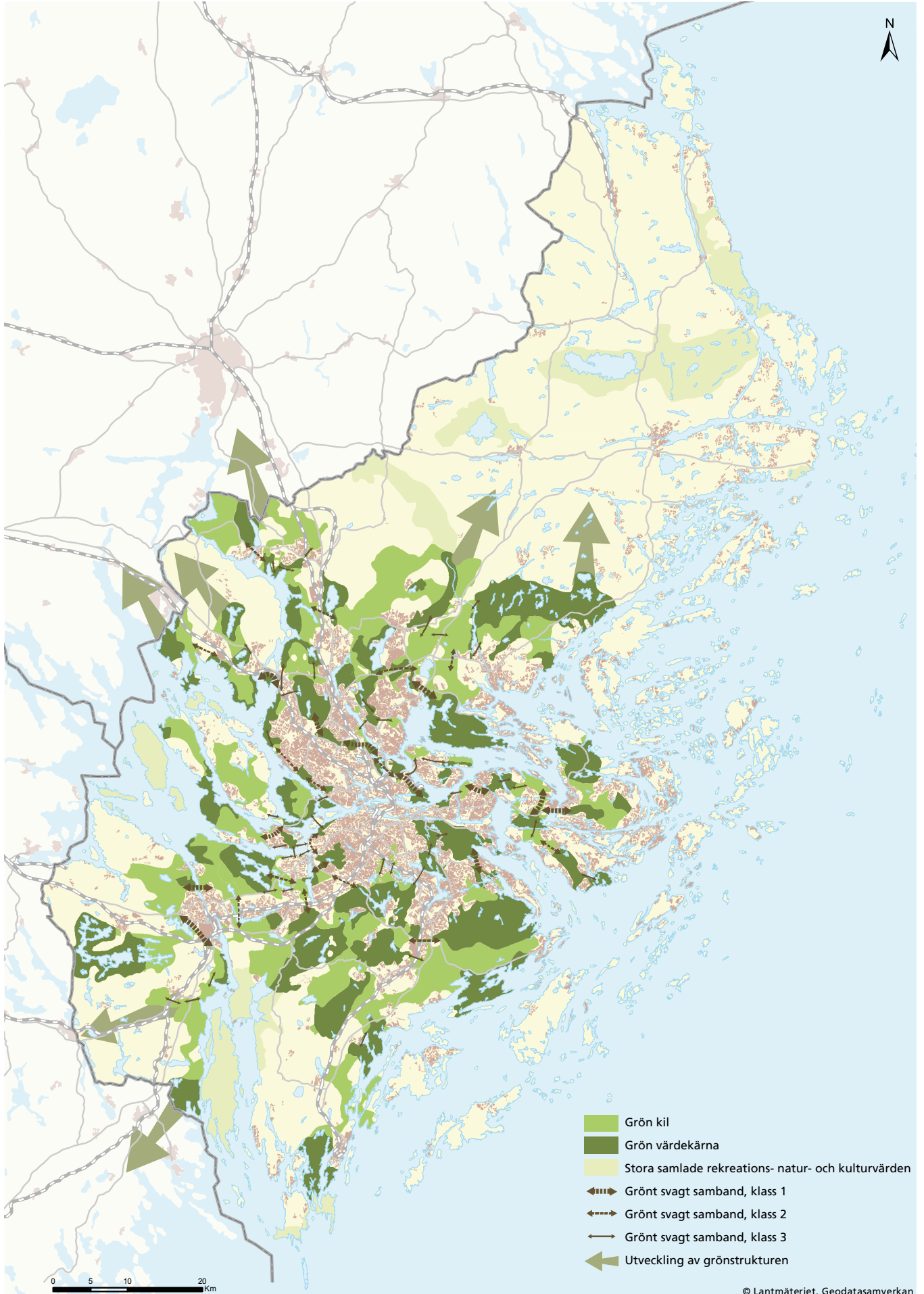
Utöver de gröna kilarna redovisas länets samlade rekreations-, natur- och kulturmiljövärden. Det är landskapsavsnitt där många höga värden sammanfaller, exempelvis riksintressen för naturvård, friluftsliv och kulturmiljövärd. I områdena ingår även sjöar som har höga skyddsvärden från natursynpunkt. Den regionala grönstruktur som ligger utanför de gröna kilarna ska ses över under samrådet, bland annat på grund av landstingets arbete med att utveckla förhållningssätten till länets landsbygd och länsstyrelsens regeringsuppdrag om grön infrastruktur.

Både den regionala och den lokala grönstrukturen bidrar till regionens attraktivitet, fungerar som utflyktsområden, beskriver historiska skeenden, rymmer kärnområden för biologisk mångfald med mera. Kommunala översiktsplaner och regionala program uttrycker en stark vilja att bevara de gröna kilarna, samtidigt som kilarna är strategiska markområden i anslutning till den samlade bebyggelsestrukturen. Markanspråken för utbyggnad av bostäder, anläggningar och verksamheter som massupplag, depåer och infrastruktur ökar i storstadens närhet, vilket ställer ökade krav på mellankommunal samordning. Samband och värden över kommungränser måste uppmärksammas, för att kilarnas funktioner och värden inte ska försvinna.

Det behövs ökad kunskap om grönstrukturens ekosystemtjänster och en gemensam syn på hur dessa kan användas effektivt och hållbart. Kunskaperna brister i fråga om vilken kapacitet som behövs i grönstrukturen för att möta den snabba bebyggelseutvecklingen när det gäller till exempel dagvattenrening och flödesreglering eller ekologiska spridningssamband. Klart är att kapaciteten stadigt minskar, särskilt i förhållande till bebyggd yta.

När regionen växer snabbt, behövs tydliga planeringsunderlag och förhållningssätt för att hantera avvägning mellan olika intressen. De svaga sambandens värden och funktioner behöver säkerställas. Om samband försvinner, bryts kilen upp i flera separata delar. Viktiga stråk och samband mellan den de gröna kilarna och den lokala grönstrukturen bör identifieras och utvecklas så att kvaliteter i både grönområden och bebyggelsen stärks. Hur detta kan gå till beskrivs

Karta 13. Den regionala grönstrukturen består av tätortsnära gröna kilar och stora samlade rekreations-, natur- och kulturvärden.



bland annat i rapporten *Svaga samband i Stockholmsregionens gröna kilar*, 5:2012, TMR. Stränderna utgör en särskild kvalitet i de gröna kilarna och är en viktig del i regionens attraktivitet.

Behovet av en bred mellankommunal samverkan kring kilarna och deras funktioner ökar. I fem till sex av länets gröna kilar har ett mellankommunalt samarbete utvecklats. En liknande samverkan bör utvecklas och permanentas i alla regionens gröna kilar. Samspelet mellan bebyggelsen, anläggningar och verksamheter och de gröna värdena bör särskilt beaktas.

Begreppet blåstruktur är ett sätt att förklara att allt vatten – sjöar, vattendrag, hav och grundvatten – hänger ihop i ett nätverk som skapar ett sammanhängande vattenlandskap. En del av den synliga blåstrukturen är Mälaren, som förser två miljoner människor i Mälardalen med dricksvatten. En annan del är Östersjön med sin unika skärgård och sitt känsliga ekosystem. Dessutom finns en mängd mindre sjöar och vattendrag som utgör viktiga rekreationsområden och miljöer för olika vattenlevande arter. Blåstrukturen skapar också möjligheter till rekreation, transporter, olika vattenanknutna näringar och attraktiva boenden.

Sverige har två EU-direktiv kopplade till vatten: Havsmiljödirektivet som ska uppnås till 2020, och Ramdirektivet för vatten som ska uppnås till 2027. Trycket på hav, sjöar och vattendrag är särskilt högt i Stockholmsregionen och för att klara direktiven står regionen inför en stor utmaning framför allt när det gäller övergödning, miljögifter och fysisk påverkan. Detta har fått långtgående effekter på de marina och akvatiska ekosystemen. Sveriges och EU:s lagstiftning innebär också att verksamheter som innebär en ytterligare försämring av en vattenförekomsts ekologiska status inte tillåts.

Genom vattendirektivet är Sveriges kommuner ålagda att säkerställa god status för alla vatten och se till att vattenkvaliteten inte försämras. Med anledning av detta tar många kommuner fram vattenplaner som beskriver vattenförekomsternas nuläge, miljöproblem, vad som påverkar vattnen och vilka åtgärdsbehov som finns. Fler och fler kommuner tar även fram så kallade blåplaner för att belysa vattnets värden utifrån fler aspekter. Precis som grönstrukturen behöver blåstrukturen beaktas i planeringen av ny bebyggelse och infrastruktur. Det gäller alltifrån dagvattenhantering och VA-lösningar till rekreation, klimatpåverkan och vatten som transportled. Dricksvatten och avloppsförsörjning behandlas i detalj i avsnitt 7.13, Säkerhet och beredskap.

Både den tätortsnära grönstrukturen och landsbygden genererar en rad ekosystemtjänster, det vill säga tjänster från naturen som människor har nytta av. Exempel på ekosystemtjänster är livsmedel, vatten-

rening, naturupplevelser och energi. Viktiga ekosystemtjänster i den urbana miljön är rekreation, upplevelsevärden, luftrening, temperatursänkning och vattenrening. Kolonilotter och villatragårdar är viktiga boendemiljöer för pollinerare och den tätortsnära grönstrukturen består ofta av gammal skog med hög biologisk mångfald.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster brukar delas in i fyra olika kategorier: producerande (mat och råvaror), kulturella (naturupplevelser, skönhet) reglerande (vattenrening, pollinering) samt understödjande (biologisk mångfald och det hydrologiska kretsloppet). Klimatförändringarna och andra globala miljöhot innebär att fungerande lokala ekosystem kan visa sig mer betydelsefulla i framtiden än vad de är idag. Detta är särskilt viktigt att beakta eftersom de flesta ekosystemtjänster är omöjliga att ersätta om de väl har förlorats. Att värna Stockholmsregionens ekosystemtjänster är därmed en förutsättning för en resiliensregion, nu och i framtiden.

7.11 Kultur och kulturmiljö

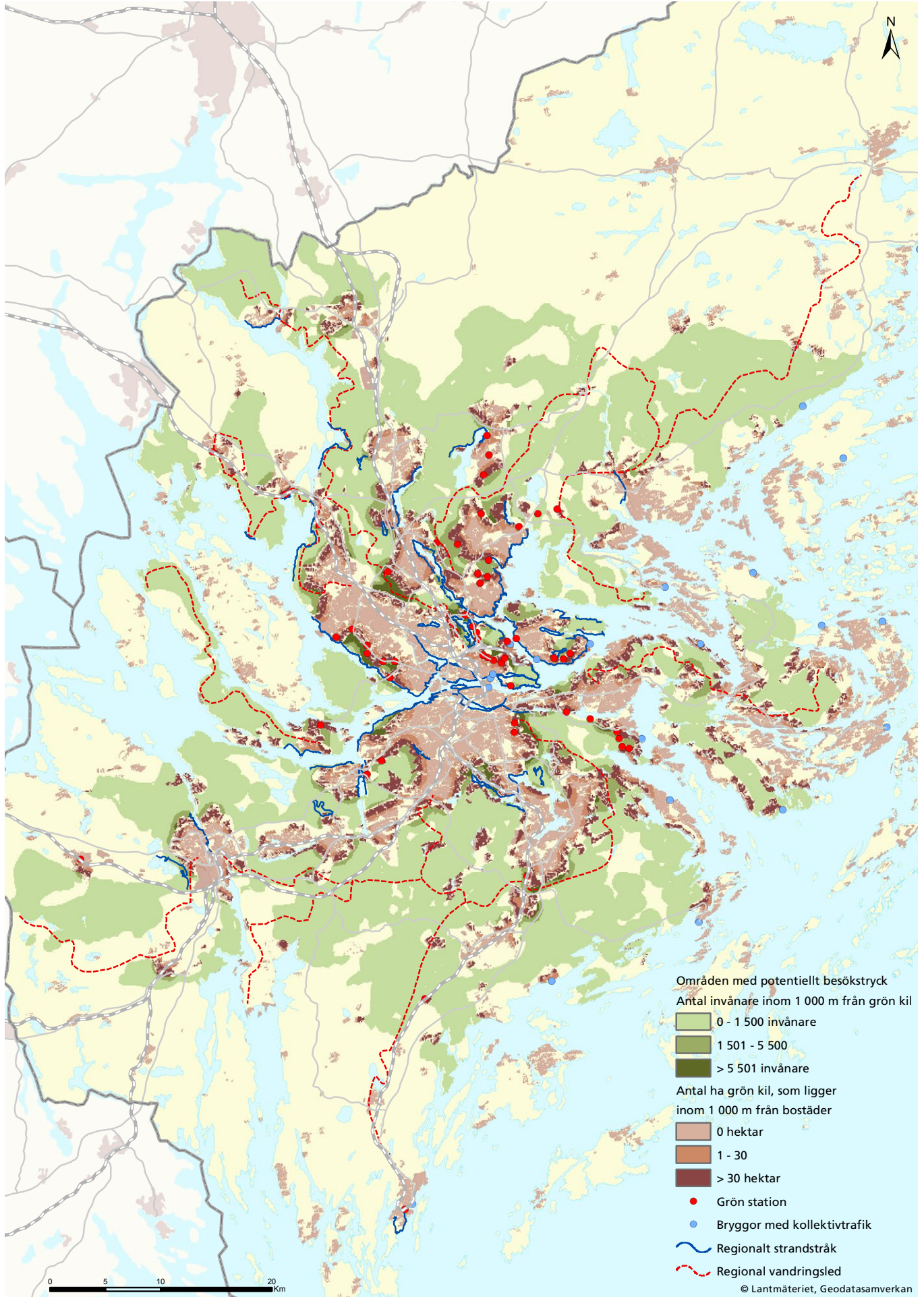
För att utveckla kulturen och kulturmiljön i regionen krävs framför allt följande:

- Utveckla en aktiv kulturpolitik som en sammanhållande kraft i samhället. Möjliggör kulturupplevelser och ett eget skapande som görs tillgängligt för invånarna i hela länet.
- Utveckla i större utsträckning kulturaktiviteter för att skapa förutsättningar för interkulturella mötesplatser, samt för att få en större mångfald i kulturaktiviteter som avspeglar regionens internationella befolkning.
- Koppla kulturen till innovation, kompetensförsörjning, företagande och digitalisering och dra nytta av dess utvecklingskraft.
- Koncentrera insatser för kulturmiljön till områden där större förändringar förväntas, såsom regionala stadskärnor, andra utvecklings- och förtättningsområden, samt delar av landsbygden och skärgården.
- Ha ett framåtblickande perspektiv som fångar upp kulturvärden i olika typer av miljöer från olika tider och sociala sammanhang, även miljöer från senare tidsskeden. Och se till helheter som illustrerar interaktionen mellan människan, landskapet och miljön, snarare än enskilda objekt.
- Använd kulturmiljön som en resurs i utvecklings-sammanhang, till exempel i världsarv, kulturresevat, riksintresseområden och Nationalstadsparken.

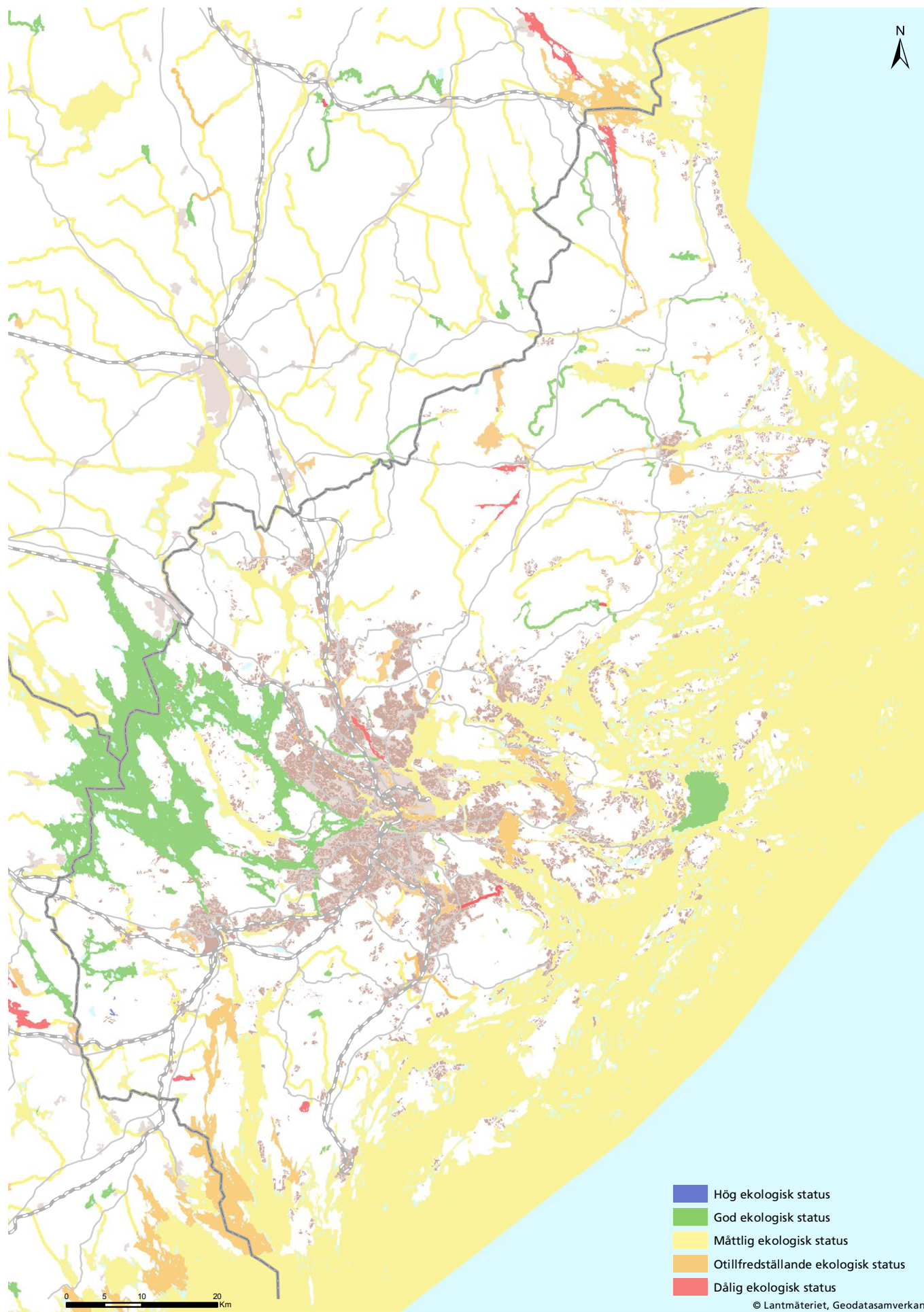


Svaga samband i Stockholmsregionens gröna kilar
TMR 5:2012

Karta 14. Tillgång och tillgänglighet till regional grönstruktur. Den mörkgröna färgen indikerar områden i de gröna kilarna med en stor nyttjandepotential, där det bor ett stort antal invånare inom 1 000 meter från kilgränsen. De brun-röda områdena visar vilka bostadsområden som har tillgång till stora ytor grön kil inom 1 000 meter från bebyggelsegränsen.



Karta 15. Ekologisk status för vattenförekomster i Stockholms län.



Utgångspunkter och möjligheter

Kultur

Kulturaktiviteter är en sammanbindande kraft i samhället. Att ha tillgång till interkulturella mötesplatser för upplevelser och deltagande är avgörande för ett inkluderande samhälle. Tillgången till kulturupplevelser, folkbildande insatser och eget skapande bidrar till nya möten och ett rikare liv för människor i regionen. Kulturella aktiviteter förutsätter ofta dialog och samarbeten, fungerar som brobyggare mellan människor och stärker tilliten i samhället.

Samtidigt är det viktigt att uppmärksamma att det också krävs en aktiv kulturpolitik för att undanröja hinder, tillgängliggöra kultur för alla och därmed inte befästa skillnader. Utmaningen består i att ännu tydligare synliggöra kulturens möjligheter att bidra till sammanhållning.

En regions kulturliv är också en viktig attraktionsfaktor. Kvaliteten och bredden på regionens kulturliv är en av grundpelarna för hur en region uppfattas och kan bidra till att Stockholmsregionen uppfattas som tillgänglig, öppen, inkluderande och ledande. Kultur attraherar både boende och besökare och har en viktig roll i en hållbar stads- och landsbygdsutveckling.

Inom de kulturella och kreativa näringarna sker en kontinuerlig utveckling av innehåll, tjänster och produkter och därmed även av företag och ibland av nya branscher. Innovativa miljöer kännetecknas av mångfald och öppenhet och bidrar till den kreativa miljön i regionen. Sociala innovationer som kultur i värden öppnar upp för nytänkande och innovativa arbetssätt. EU-strategin för en smart, hållbar och inkluderande tillväxt, EU 2020, kopplar kulturen till mål och insatser kring innovation, kompetensförsörjning, företagande och digitalisering.

Grunden för de kulturella och kreativa näringarnas ökande ekonomiska betydelse finns att hämta i förändrade värderingar och beteenden. Globaliseringen och teknikutvecklingen har lett till ett större kulturellt utbyte. En starkt framväxande deltagarkultur och generationer med större förväntningar på interaktion ställer nya krav på det offentliga. Som regionens invånare skiftar alltmer mellan att vara konsument, producenter och medskapare av kultur.

Kulturmiljö

Stockholmsregionens har en mångfald av olika landskap och kulturmiljöer som innehåller stora kulturella och arkitektoniska värden såväl som stora natur- och rekreationsvärden. Stockholms stadslandskap erbjuder ett avläsbart växelspel mellan naturgeografiska förutsättningar och olika tiders ideal, villkor och regelverk. Årsringarna som framträder i stadsväven har ett

stort värde för förståelsen av riksintresset. Kusten och skärgården samt Mälaren med öar och strandområden är av riksintresse, med hänsyn till de natur-, kultur- och rekreationsvärden som finns i området som helhet.

Samhällsutvecklingen innebär ofta påtagliga och storskaliga förändringar i kulturlandskapet, vilket skapar nya förutsättningar för förvaltning och bevarande av de kulturhistoriska värden som kan knytas till landskapet. Till förändringarna hör exempelvis en snabb tätortsutveckling, förändrade förutsättningar för markanvändning, nya typer av landsbygd-baserade ekonomier, energiomställning och klimatförändringar. Områden som är särskilt utsatta för förändring är stadskärnor och tätortsnära landsbygd. Det finns även ett påtagligt förändringstryck på landsbygden och i skärgården, till exempel när det gäller bevarandet av gamla odlingslandskap och skärgårdsmiljöer.

Framförhållningen bör bli bättre för att möta olika krav och för att ta tillvara det storstadsnära landskapets potential. Upplevelsen av historien är en tillgång som skapar mervärden för de boende och besökare. Synen på vad som är kulturhistoriskt värdefullt skiftar med tiden och kulturmiljövården bör ha ett framåtblickande perspektiv som fångar upp kulturvärden i olika typer av miljöer från olika tider och sociala sammanhang, även miljöer från senare tidsskeden. Tillskott i historiska sammanhang ska både förhålla sig till befintliga strukturer och tillföra kvaliteter.

Ansvar för att utveckla ny kunskap och nya strategier för planering delas av många parter, med länsstyrelsen som en central aktör. Det gäller till exempel befintliga och eventuellt tillkommande världsarv. Under 2015–2019 uppdaterar länsstyrelsen beskrivningarna av länets riksintressen för kulturmiljövården. Målet är att nya kunskapsunderlag ska tas fram och att de utpekade riksintressena ska vara uppdaterade med förnyade beslut från Riksantikvarieämbetet där det krävs.

7.12 Storregional samverkan

Målet för samverkan och planering i östra Mellansverige (ÖMS) är stärkt hållbar konkurrenskraft genom effektiv resursanvändning och samverkan i en storregional struktur som främjar den funktionella sammankopplingen inom ÖMS. För att utveckla den storregionala samverkan och dess bidrag till en hållbar utveckling krävs framför allt följande:

- Samordna RUFs- och RUS-processer mellan länen
- Utveckla en gemensam utgångspunkt och storregional rumslig struktur (ÖMS 2050 – se bilaga) som stöder den funktionella sammankopplingen inom ÖMS-området samt i ett vidare nationellt och internationellt sammanhang
- Stärk konkurrenskraften och näringslivets resiliens

genom att verka för regionförstoring och en stärkt stadsstruktur inom östra Mellansverige, med en väl fungerande och utbyggd spårtrafik som grund tillsammans med planering för hög täthet i kollektivtrafiknära lägen

- Utveckla samverkan inom sak-/fördjupningsområden som har en stark anknytning till den storregionala logiken

Utgångspunkter och möjligheter

Östra Mellansverige, ÖMS, står för omkring hälften av Sveriges befolkning, sysselsättning och BNP, och regionen genererar upp till två tredjedelar av tillväxten i landet. Samhällsutvecklingen talar entydigt för en fortsatt tillväxt inom ÖMS-regionen. Befolkningen förväntas öka med över en miljon och antalet sysselsatta med mer än en halv miljon fram till år 2050 jämfört med idag. En så stor regional tillväxt ställer stora krav på koordinerade framtidssatsningar, ofta på en storregional nivå eller med hänsyn till den.

En ÖMS-region som geografiskt blir allt mer integrerad samt där befolkningen och sysselsättningen expanderar, ställer stora krav på en väl fungerande teknisk infrastruktur, inte minst på det transportnät som möjliggör den växande inomregionala arbetspendlingen. Inom ramen för en hållbar utveckling behöver kapaciteten byggas ut i takt med växande resandevolymer, samt för att möjliggöra dessa. Transportnätet bör vara anpassat till den storregionala bostads-, arbetsplats- och servicestrukturen, men också till omkringliggande landsbygd. Samhällsplaneringen, inklusive utformningen av transportsystemet, är samtidigt en central byggsten för en ökad ekonomisk jämställdhet mellan män och kvinnor.

Det är därför rimligt att den storregionala samverkan och planeringen i östra Mellansverige särskilt beaktar mäns och kvinnors skilda förutsättningar att ta del av tillgängligheten. Det handlar bland annat om att kvinnor ofta arbetar deltid när de har bildat familj och att tiden för obetalt hemarbete ökar, medan männen i högre grad yrkesarbetar på heltid. Kvinnor som har bildat familj arbetspendlar också betydligt mindre än män. I hushåll med barn är det genomsnittliga reseavståndet dubbelt så långt för män som för kvinnor och gapet i det obetalda hemarbetet ökar. Vid en regionförstoring anpassar sig paren mer till mannens karriär och han pendlar längre.

Omfördelningen av resurser från biltrafik till andra kombinationer av färdssätt, som spårbunden kollektivtrafik, gång och cykel, främjar jämställdhet. Bebyggelseplaneringen behöver därför utformas utifrån de behov som alternativen till biltrafik har. Ett storregionalt fokus kan, paradoxalt nog, medföra att både män

och kvinnor reser mindre genom att resandevalternativen blir mer hållbara.

Här spelar den fysiska och regionala utvecklingsplaneringen en central roll. Ett robust och hållbart samhällsbygge vilar på förmågan att skapa ett mönster för lokaliseringen av bostäder, arbetsplatser och övrig infrastruktur, där balansen mellan mer koncentrerade och mer spridda bebyggelsestrukturer ger bästa möjliga utfall i förhållande till förutsättningarna och behoven. Utmaningarna att upprätthålla och förbättra såväl kapacitet och tillgänglighet som hållbarhet ställer krav på en effektiv samverkan mellan de offentliga organen. Den regionala utvecklingsplaneringen i länen i östra Mellansverige behöver därför samordnas, både när det gäller process och innehåll.

Den grundläggande ambitionen för ÖMS-samarbetet är att skapa en samsyn och möjliggöra en gemensam planeringsprocess där samma utgångspunkter för planeringen gäller och där RUFs- och RUS-processer samordnas mellan länen. Ett utvecklat samarbete ska leda till bättre resultat och vara mer resurseffektivt än om varje län driver sina egna utvecklingsprocesser, utan koordinering med övriga län och viktiga aktörer i ÖMS-regionen.

En annan viktig ambition i samarbetet är att bättre kunna dra nytta av Stockholms befolkningsmässiga, ekonomiska och politiska tyngd som motor i den framtida utvecklingen av ÖMS-regionen som helhet. Samtidigt är regionens heterogenitet, både när det gäller boendemiljöer och den näringsmässiga specialiseringen, en viktig drivkraft för synergier i en mer sammankopplad region. Den storregionala strukturen är även ett medel för att sprida utvecklingsmöjligheter till regionens mer glesbefolkade delar.

Det finns anledning att vidareutveckla samverkan inom ett antal fördjupningsområden, i flera fall områden som har en stark anknytning till den rumsliga strukturen. Framför allt följande sakområden har en utpräglad och växande storregional logik och ett samarbete mellan länen kan förutses leda till bättre resultat och ett mer resurseffektivt arbete än om varje län driver sina egna utvecklingsprocesser utan koordinering med övriga län:

- Försörja regionen med kunskap och kompetens
- Främja forskning-utveckling-innovation
- Stärka internationell tillgänglighet
- Utveckla internationell synlighet
- Ta tillvara Mälaren som resurs

Mälardalsrådet är en etablerad aktör i storregionala processer som är kopplade till den rumsliga strukturen, men också i andra regionala utvecklingsfrågor. Staten och EU är i sammanhanget viktiga partner och

finansiärer. Ett framgångsrikt genomförande av de ambitioner som skisseras för ÖMS framtida utveckling förutsätter en väl fungerande samverkan och en dialog mellan alla dessa parter.

7.13 Säkerhet och beredskap

Eftersom frågan är ny i RUFSS-sammanhang finns det ett behov av att fördjupa kunskapen kring vad som är relevant för den regionala utvecklingsplaneringen gällande säkerhet och beredskap. Inte minst behövs det ökad kunskap kring hur den regionala utvecklingsplaneringen på effektivaste sätt hanterar sociala risker.

Ambitionen är att RUFSS ska bidra till att utveckla Stockholmsregionens säkerhetsmedvetande om förväntade och oförväntade händelser och kriser. Utifrån de synpunkter som kommer fram i samrådet arbetas tydligare förhållningssätt för hantering av säkerhet och beredskap fram inför utställningen.

Utgångspunkter och möjligheter

Sociala insatser

Omvärldsanalyser visar på en ökad oro i världen och att det finns risk för social oro i Stockholmsregionen, bland annat på grund av ökade inomregionala socioekonomiska skillnader, skillnader i levnadsförhållanden och ett behov hos vissa grupper i samhället att göra sig hörda. Analyserna visar även på trender och risker som är kopplade till klimatförändring, sjukdomar och epidemier, terrorism, hot mot IT-säkerheten med mera. Många frågor har en stark koppling till strukturella förutsättningar och det finns ett ökat intresse av att arbeta mer proaktivt och förebyggande. Särskilt när det gäller sociala risker behöver blicken lyftas till förhållanden på samhällsnivå eftersom de har sin grund i strukturella orsaker, till exempel arbetslöshet och exkludering.

Under de senaste åren har oroligheter som bilbränder, stenkastning på polis, räddningstjänst och sjukvård, fotbollshuliganism och bränder i olika asylcenter inträffat i regionen. Social oro kan också ta sig än större och allvarigare uttryck. En ökad exkludering, socioekonomisk segregering, ökade skillnader mellan kvinnor och män samt främlingsfientlighet är exempel på sådant som bidrar till instabilitet i samhället och ger konsekvenser för det som anses skyddsvärt.

Grundorsakerna till sociala risker hänger samman med social hållbarhet. Arbetet med att förebygga dessa oroligheter och bygga ett resilient samhälle ställer därför högre krav på ett tvärsektorielt angreppssätt och samverkan. Lösningen är inte att skapa kortsiktiga skyddsåtgärder, utan arbetet måste inriktas på mer

långsiktiga åtgärder som utgår ifrån invånarnas livsvillkor, sammanhållning och inkludering i samhället.

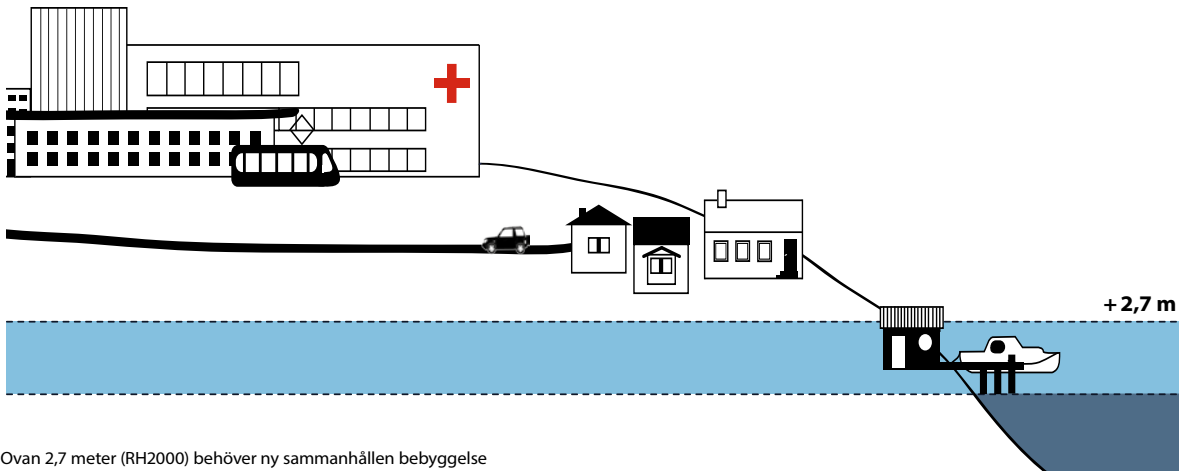
Klimatanpassning

De globala klimatförändringarna påverkar i sin tur alla delar av samhället. Blötare vintrar, torrare somrar, stigande hav och förändrade flöden i vattendrag och sjöar kan öka riskerna för översvämningar, ras och skred. Infrastruktur och bebyggelse, dagvattenhantering med mera måste allt mer anpassas för att hantera de förväntade förändringarna i klimatet. Genom att vara medveten om de möjliga framtida konsekvenserna av klimatförändringarna går det att minska samhällets sårbarhet genom fysisk planering och bygga ett långsiktigt robust samhälle. För Mälaren och Östersjön finns det sedan 2015 rekommendationer för var olika typer av verksamheter kan anläggas utan att det behövs vidtas särskilda åtgärder med tanke på översvämningensrisken.

Med fler väderrelaterade kriser i framtiden drabbas både det privata och det offentliga och det blir därför allt viktigare att förebygga olika scenarier. I det hänseendet är det viktigt att det i tätbebyggda områden finns en väl utvecklad grönstruktur i form av parker, trädplanteringar, gröna tak etcetera. Där regleras temperaturen av gröna ytor, i jämförelse med ett område med asfalt och bebyggelse där värmen absorberas. Att anlägga gröna ytor blir allt viktigare i ett varmare klimat. Även ökade regnmängder absorberas av grönytor och rinner undan, i jämförelse med asfalt där vattenmängderna stannar kvar på marken eller överbelastar dagvattensystemen. Den länsövergripande lågpunktskartering som togs fram 2015 visar var i landskapet vatten kan ansamlas vid kraftig nederbörd. Lågpunktskarteringen kan användas av kommunen som ett första steg för att identifiera vilka områden som behöver utredas mer i detalj för att minska översvämningensrisken till följd av kraftig nederbörd eller skyfall.

Eftersom Stockholms län är ett kustnära län med mycket vatten är det viktigt att stärka den mellankommunala samverkan när det gäller översvämningensrisiker och dricksvattenförsörjning. Även tekniska försörjningssystem, som elsäkerhet, fjärrvärme och vatten- och avlopp, bör anpassas till ett förändrat klimat, men också för att stå emot inre och yttre störningar på systemen. Detsamma gäller trafiksystem för person- och godstransporter och varuförsörjningen i stort, men särskilt livsmedelsförsörjningen.

Figur 12. Rekommendationer för byggande vid Mälaren i Stockholms län.

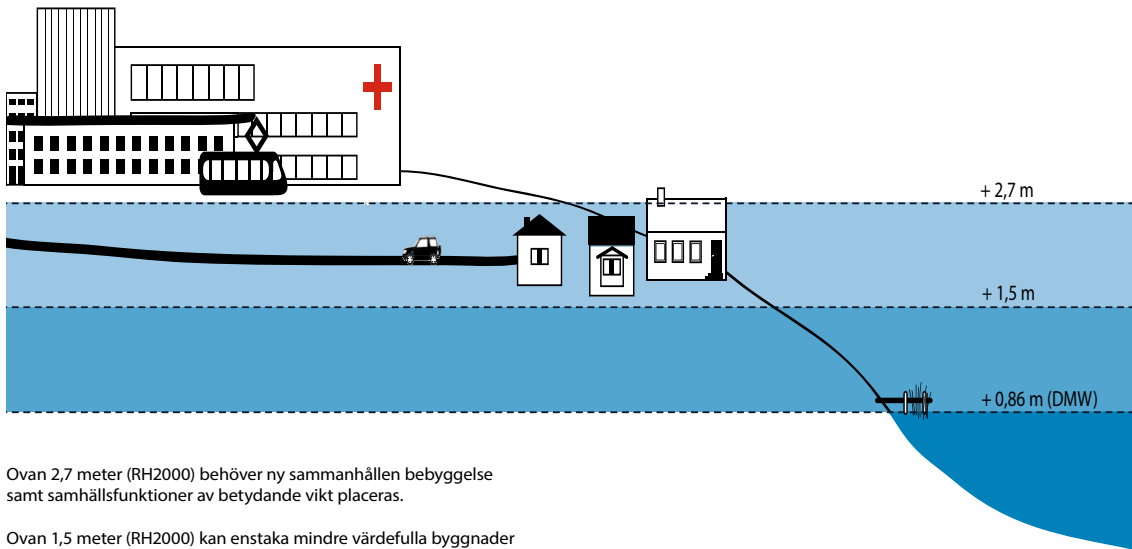


Ovan 2,7 meter (RH2000) behöver ny sammanhållen bebyggelse samt samhällsfunktioner av betydande vikt placeras.

Ovan 1,5 meter (RH2000) kan enstaka mindre värdefulla byggnader såsom exempelvis uthus och garage placeras.

Källa: Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse vid Mälaren – med hänsyn till risken för översvämning. Länsstyrelsen i Stockholms län, Fakta 2015:2

Figur 13. Rekommendationer för byggande vid Östersjökusten i Stockholms län.



Ovan 2,7 meter (RH2000) behöver ny sammanhållen bebyggelse samt samhällsfunktioner av betydande vikt placeras.

Ovan 1,5 meter (RH2000) kan enstaka mindre värdefulla byggnader såsom exempelvis uthus och garage placeras.

DMW=Dagens medelvatten i Mälaren. Alla höjder i RH2000

Källa: Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten i Stockholms län – med hänsyn till risken för översvämning. Länsstyrelsen i Stockholms län, Fakta 2015:14

Dricksvattenförsörjning

Klimatförändringarna och den snabba befolkningstillväxten ökar bland annat vattnets sårbarhet. Mälaren är en av Sveriges viktigaste dricksvattentäkter och kan i ett längre tidsperspektiv (efter år 2100) hotas av stigande havsnivåer. I skärgården är det redan idag problem med havsvatteninträngning i grundvattnet vid för stora uttag. Nya Slussen löser problemet under detta sekel.

Andra exempel på hot är övergödning, medicinrester och miljögifter. För att hela länet ska ha sin dricksvattenförsörjning säkrad även i framtiden krävs regional samverkan, exempelvis genom en regional vattenförsörjningsplan.

Det finns ett stort underhållsbehov för länets olika ledningsnät. Dagvatten och annat tillskottsvatten utgör en stor belastning på avloppssystemen. I glesbygd behöver infrastrukturen utvecklas för att ta hand om och återföra olika avloppsfraktioner i kretsloppet.

Riskhänsyn i fysisk planering

Det finns ett värde i att sätta riskhanteringsfrågor i ett regionplanesammanhang där en långsiktig regional bebyggelseutveckling kopplas till olika riskhänsyn. Regionens bebyggelseutveckling och utbyggnaden av teknisk- och transportinfrastruktur ger stora möjligheter att bygga bort sårbarheter i samhället och bygga ett robust och motståndskraftigt samhälle som kan hantera olyckor och störningar. Ju tidigare risker hanteras i den fysiska planeringen, desto bättre blir förutsättningarna för att kunna utnyttja markanvändningen maximalt och samtidigt uppnå en tillfredsställande säkerhet. Risker som bör beaktas i fysisk planering är till exempel verksamheter som hanterar farliga ämnen, transporter av farligt gods, naturolyckor som översvämningar, samt ras och skred. Det är viktigt att ha en bred syn på risker samt att olika samhällsfunktioner samverkar i den fysiska planeringsprocessen.

Rekommendationer i den fysiska planeringen som är kopplade till bebyggelse intill transportleder för farligt gods antas ha en inverkan på regionens förtättningsutmaningar. Samhället är beroende av transporter av farligt gods, till exempel drivmedel, sjukvårdsmateriel, reservkraftsbränsle, sprängmedel

som används till byggprojekt, samt komponenter till industrier och företag. Farligt gods transporteras på väg, järnväg och i farleder. Förutom ett ökat behov av bostäder, innebär en växande befolkning även att förbrukningen av farligt gods ökar och att det blir ett större behov av transporter. Transportleder för farligt gods har alltså ett stort samhällsintresse och bör skyddas mot förändringar av markanvändningen som minskar deras lämplighet. I en hållbar bebyggelseutveckling beaktas även behovet av transporter med farligt gods i den fysiska planeringen. Platser som är olämpliga att bebygga med hänsyn till dessa risker är ofta bullerutsatta och har dålig luftkvalitet.

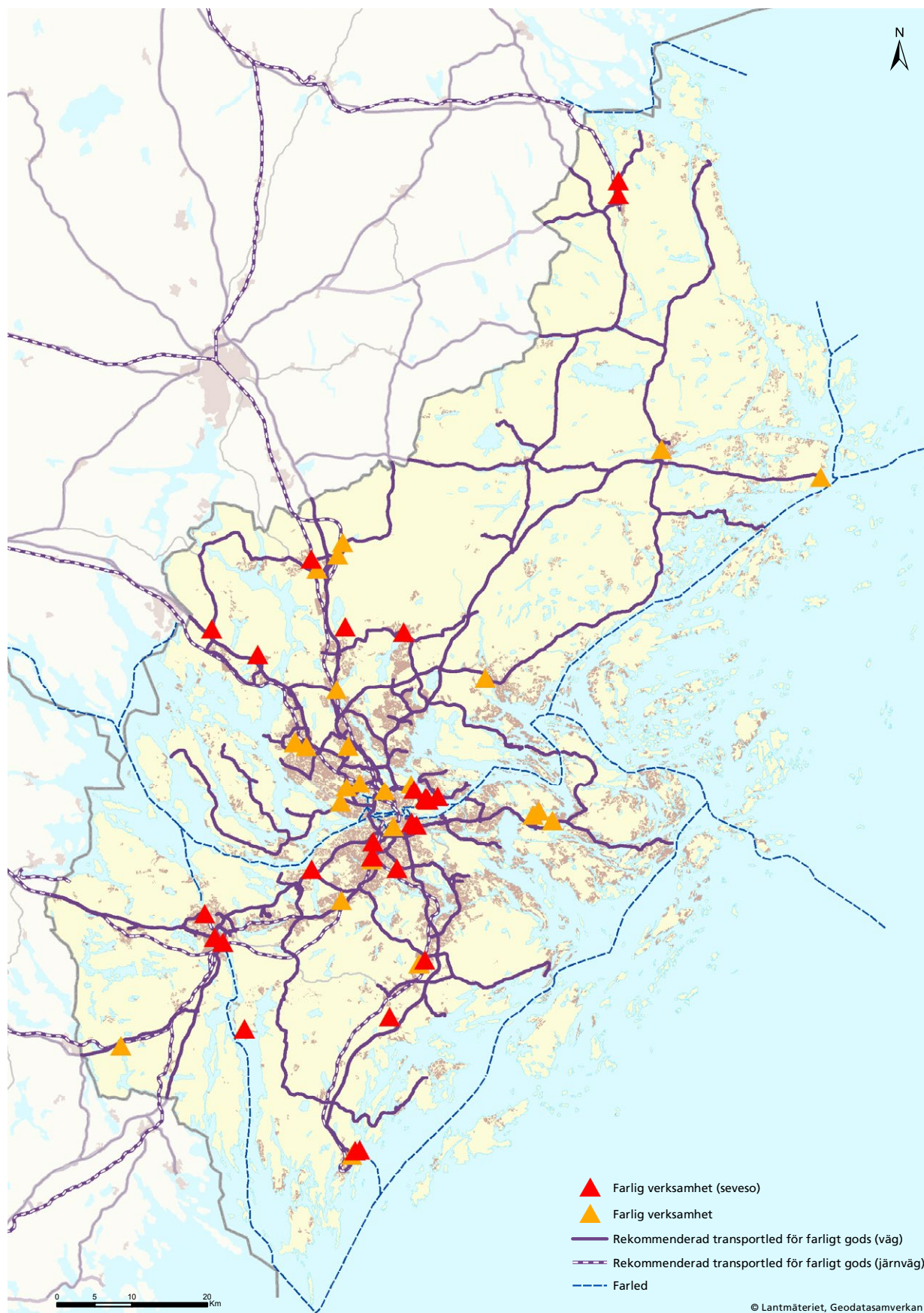
Många samhällsviktiga verksamheter och företag i Stockholms län är även så kallade farliga verksamheter, till exempel flygplatser, oljehamnar, värme- och reningsverk, biogasanläggningar, sjukhusens helikopterflygplatser, läkemedelstillverkning, forskningsanläggningar, bränsledepåer för kollektivtrafik, idrottsanläggningar och ishallar, stadsgasnät och olika tillverkningsindustrier. Det finns även verksamheter som inte klassas som farliga men där riskerna ändå behöver beaktas vid en exploatering i närområdet. Exempel på sådana verksamheter är bensinstationer, sjukhus, kylanläggningar, laboratorier och livsmedelsindustrier.

Frågan om lägen för införsel flytande bränslen till regionen är komplex och berör många aktörer i regionen. Ur ett regionalt perspektiv är det betydelsefullt att samordning sker i tid och rum. Lämpliga alternativ bör säkerställas innan befintliga anläggningarna läggs ner för att motverka sårbarhet i bränsleförsörjningen och att det uppstår nya transportmönster som leder till förändringar i både risknivåer och i antalet transportkilometer på väg.

Livsmedelsförsörjning

Med nuvarande trender i befolkningstillväxten och ändrade kostvanor behöver det produceras 60 procent mer mat i världen till år 2050. Den svenska produktionen av livsmedel har emellertid minskat och Sverige har under de senaste 20 åren utvecklats till ett starkt importberoende. I en värld som präglas av ökad geopolitisk spänning och miljö- och klimatmässig påfrestning kan importberoendet innebära en ökad sårbarhet.

Karta 16. Transporter av farligt gods och farliga verksamheter. Befintliga primära och sekundära transportleder för farligt gods på väg, järnväg och i farleder. Även befintliga farliga verksamheter, inklusive Sevesoanläggningar¹⁹, redovisas. Såväl farligt godsleder som farliga verksamheter ger inverkan på förutsättningarna för bebyggelseutveckling genom den riskhänsyn som krävs.



¹⁹ Sevesoanläggningar är anläggningar där det bedrivs verksamheter som lagrar och hanterar farliga kemikalier och som omfattas av lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (Sevesolagen). I Stockholms län finns cirka 30 anläggningar som omfattas av Sevesolagstiftningen.

8 | Vägval för den rumsliga strukturen

Målen i den kommande planen kan uppfyllas på flera olika sätt. Men olika vägval kan göra det lättare eller svårare att nå vissa av målen och kräver dessutom olika åtgärder. I det här kapitlet presenteras två olika strukturbilder. Syftet med de två bilderna är att de ska vara till hjälp i diskussionerna kring vilka olika åtgärder som krävs för att nå målen och vilka konsekvenser de kan få, men också för att kunna ta ställning till hur tillskottet av bostäder, arbetsplatser och trafikinfrastruktur bäst fördelas i regionen.

Den rumsliga strukturen ska bidra till att nå målen i RUF5 2050. Alla vägval påverkar den fysiska strukturen, vilket i sin tur påverkar strävan mot:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämlik, jämställd och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region

Strukturbilderna ska även ligga till grund för att nå målsättningen om en region utan klimatpåverkande utsläpp år 2050.

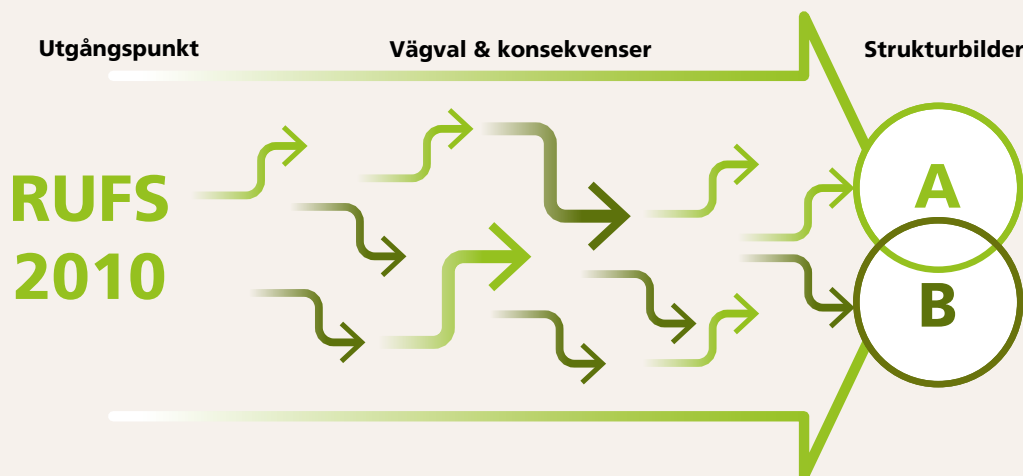
Den rumsliga strukturen är central i den regionala utvecklingsplaneringen. Hur vägar, gator, spår, bebyggelse och grönområden med mera är utformade och relaterar till varandra påverkar tillgängligheten och vilka livsval regionens invånare gör kopplat till arbete,

bostad och fritid. Var bebyggelse och transportinfrastruktur förläggs påverkar invånarnas dagliga liv. Centrala frågeställningar för den regionala rumsliga strukturen är:

- fördelning av bebyggelse (bostäder och arbetsplatser) och dess täthet
- flerkärnigheten och de regionala stadskärnornas funktion
- klimatpåverkan
- tillgänglighet, trafiksystemets utformning och resiliens
- kopplingarna mellan länets centrala delar och omgivande landsbygd.

För att tydliggöra vilka konsekvenser olika strukturer kan medföra, har två regionala rumsliga strukturer tagits fram. De båda strukturbilderna tar sin utgångs-

Figur 14. Strukturbilderna bygger på den regionala strukturen i RUF5 2010, gör vägval och hanterar konsekvenser – främst för bebyggelse och infrastruktur – utifrån nya förutsättningar, och landar i två olika strukturbilder.



punkt i den regionala strukturen i RUFSS 2010. Samrådet ska diskutera och pröva vilken övergripande rumslig struktur som är mest lämplig för Stockholmsregionen. Det innebär inte att en av de två strukturbilderna är den rätta, utan det kan lika gärna vara en kombination av dessa. Till utställningen, hösten 2017, kommer en mer detaljerad plankarta att arbetas fram som visar regionala prioriteringar mellan olika intressen. Den slutliga avvägningen mellan olika intressen görs sedan i efterföljande beslut, främst på kommunal nivå.

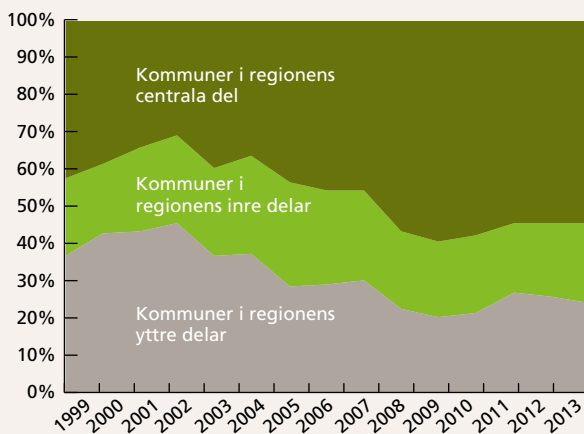
8.1 Varför två strukturbilder?

Aktualiseringsarbetet för RUFSS 2010 visade att det finns ett stort stöd för den rumsliga inriktningen i den gäl-

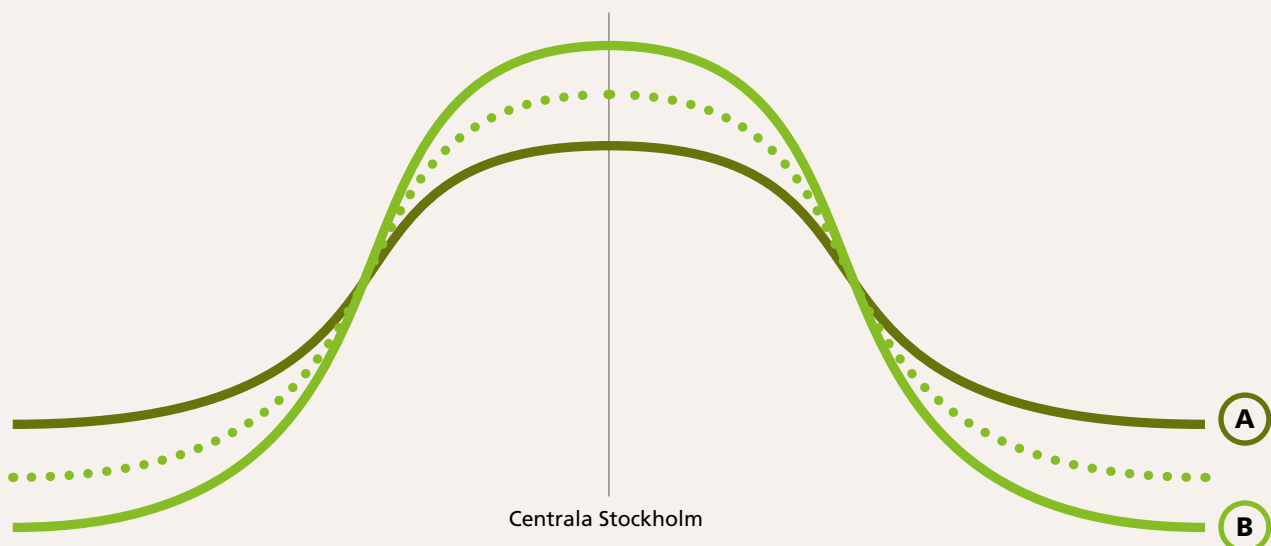
lande regionala utvecklingsplanen. Bebyggelseutvecklingen fram till idag har däremot inte helt legat i linje med den föreslagna utvecklingen i RUFSS 2010, utan det har det skett en större koncentration av befolkningstillväxten till de centrala delarna av länet än till övriga länet. De senaste åren har mer än hälften av befolkningstillväxten i länet tillkommit i de tre mest centrala kommunerna i länet, Solna, Stockholm och Sundbyberg. Analyser har också pekat på att redan täta områden i regionen, framförallt i länets centrala delar, har förtätats ytterligare samtidigt som en utglesning pågår i de redan glesa delarna av regionen.

De två strukturbilderna kallas A och B. I RUFSS 2010 är förtätning i kollektivtrafiknära lägen en strategisk inriktning och det är också fortsatt utgångspunkten för båda strukturbilderna. Däremot skiljer de sig åt i fråga om fördelningen i regionen av tillkommande bebyggelse. Strukturbild A redovisar en utveckling av befolknings- och bebyggelseutveckling i enlighet med RUFSS 2010. I och med att tidsperspektivet flyttas fram, från 2030 till 2050, medför det ett ytterligare tillskott av befolkning och sysselsatta. Andra förutsättningar att förhålla sig till är klimatfrågans ökade betydelse, liksom den faktiska bebyggelseutvecklingen de senaste åren och de beslut som fattats för planerad bebyggelse och trafikinfrastruktur. Strukturbild B bygger på hur den faktiska utvecklingen av befolkningstillväxten de senaste åren har sett ut men ytterligare förstärkt, med en stark koncentration till regionens centrala delar. Den redovisar därför också ett större bebyggelsetillskott i länets mest centrala kommuner. Figur 16 visar skillnaden mellan strukturbildernas befolkningsfördelning i förhållande till den hittills den rådande trenden.

Figur 15. Andel av befolkningstillväxten under 1999–2013. Sedan år 2007 har regionens centrala del stått för mer än hälften av befolkningstillväxten i länet.



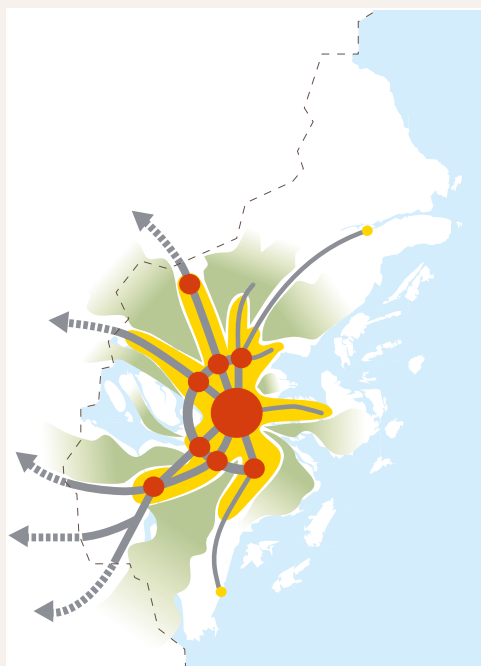
Figur 16. En schematisk bild av hur befolkningstillväxten fördelas, i relation till regionens centrala del, i de två strukturbilderna A och B. Den streckade linjen illustrerar den trendmässiga utvecklingen.



8.2 Viktiga principer för den rumsliga strukturen

Det finns en övergripande rumslig inriktning i RUFSS 2010 om att regionen ska utvecklas så att bebyggelsestruktur, transportinfrastruktur, gröna kilar och vattenstruktur samverkar på ett resurseffektivt sätt, samt berikar och kompletterar varandra. Denna inriktning kan uttryckas som ett antal rumsliga principer som beskrivs nedan. Dessa principer har utvecklats och förstärkts och kommer fortsatt att vara en utgångspunkt för RUFSS 2050.

Figur 17. Den övergripande rumsliga strukturen i RUFSS 2010



Stadsutveckling genom förtätning i kollektivtrafikhärlägen

Genom att förtäta i kollektivtrafikhärlägen ökas möjligheten till god hushållning med mark, bättre tillgänglighet och energieffektivitet, högre kollektivtrafikandel och goda förutsättningar för effektiva och robusta tekniska försörjningssystem. Genom en stadsmiljö utformad med en blandning av arbetsplatser, service och bostäder av olika typer och upplätelseformer, skapas förutsättningar för en god livsmiljö och ökad välfärd för regionens invånare.

Sammanlänkade regionala stadskärnor

Regionen har åtta yttre regionala stadskärnor och en central regionkärna. De yttre regionala stadskärnorna är:

- Arlanda-Märsta
- Barkarby-Jakobsberg
- Flemingsberg

- Haninge centrum
- Kista-Sollentuna-Häggvik
- Kungens kurva-Skärholmen
- Södertälje
- Täby centrum-Arninge

De yttre regionala stadskärnorna skapar förutsättningar för att en snabb och hållbar tillväxt med bostäder, arbetsplatser, högre utbildning samt kommersiell såväl som samhälllig service kan ske utanför den centrala regionkärnan utan att bebyggelsen glesas ut eftersom den funktionella staden har blivit för stor för att vara monocentrisk. De yttre regionala stadskärnorna är prioriterade både för kapacitetsstark kollektivtrafik och för lokalisering av särskilda funktioner med regional eller delregional täckning. De yttre regionala stadskärnorna spelar också en roll i samspelet med den omgivande delregionen, där de kan utgöra centralort och servicecentrum för ett större omland och minska behovet av längre resor in mot den centrala regionkärnan. Samtidigt understöds också en utvidgning av den centrala regionkärnan som också har en fortsatt stor betydelse för Stockholmsregionens utveckling. De regionala stadskärnorna är därför en central utgångspunkt för bebyggelsestrukturen även i samrådsförslaget till RUFSS 2050.

Starkare kopplingar mellan stad och landsbygd

Stockholmsregionen ska vara en region som håller ihop rumsligt. Förutsättningarna för boende i storstadsnära landsbygd och i länets mindre tätorter är en dimension av den rumsliga strukturen som behöver utvecklas. Även glesa strukturer har förutsättningar att förtätas genom att ny bebyggelse, samhällsservice och kollektivtrafiknoder samplaneras i strategiska lägen som kan öka tillgängligheten, livskvaliteten och förutsättningarna för att minska det totala transportarbetet.

Effektiva transportsystem för en region utan klimatutsläpp

Stockholmsregionen behöver en kollektivtrafik som är attraktiv och tillgänglig för alla. För att nå klimatmålsättningen och minska trängseln i vägtrafiken måste kollektivtrafiken utvecklas för att kunna hantera stora resandeflöden och ta marknadsandelar från onödiga bilresor. Det behövs fler förbindelser i både tvär- och diagonalled, särskilt mellan de yttre regionala stadskärnorna. Det behövs också möjligheter att samordna kollektivtrafik med andra transportslag, till exempel gång, cykel och bil, så att hela resan blir så effektiv som möjligt, både i tid och totala utsläpp. Även alternativa transportsystem, som bilpooler, samåkning och efterfrågestyrd kollektivtrafik behöver utvecklas och skapas förutsättningar för.

Regionalekonomisk struktur som skapar hållbar tillväxt

En sammanhållen bostads- och arbetsmarknad ökar den funktionella arbetsmarknadens storlek och därmed ökar också underlaget för både näringsliv och arbetstagare. En sammanhållen och vidgad arbetsmarknadsregion tar bättre tillvara alla invånares potential, och ger förutsättningar till ökad tillväxt och välbefinnande. En vidgad arbetsmarknad förutsätter samverkan och gemensam planering med länen i östra Mellansverige.

En sammanhängande grönstruktur och en robust vattenmiljö

Den regionala grönstrukturen med de tio gröna kilarna skapar unika sammanhängande grönområden i anslutning till stadsbygd och tätorter. Regionens blåstruktur är ett sammanhängande nätverk av sjöar, vattendrag, hav och grundvatten. Både grön- och blåstrukturen är viktiga för regionens attraktivitet och har många funktioner – ekonomiska, ekologiska och sociala såväl som estetiska.

Social sammanhållning i hela regionen

Sammanhållningen i regionen behöver stärkas. Det kan bland annat ske genom att utveckla attraktiva och varierade boendemiljöer inom regionens alla delmarknader, och genom höjd attraktivitet i befintliga mötesplatser och offentliga rum så att fler invånare vill vistas där och har möjlighet att möta varandra.

8.3 Strukturbilderna bygger på strukturanalyser

Strukturbilderna har tagits fram genom så kallade strukturanalyser. De analyserar främst bebyggelse- och transportsystemet och görs med hjälp av datorbaserade lokaliserings- och trafikmodeller. De utgångspunkter och antaganden om befolkning, trafiknät och lokalisering som presenteras nedan läggs in som ingångsvärden i modellerna. Lokaliseringsmodellen räknar fram var framtida bebyggelse hamnar, vilket därefter används för att göra trafikanalyser. Trafikanalysen omfattar simulering i en trafikmodell för tillgänglighet, framkomlighet och trängsel.²⁰ Båda strukturbilderna, A och B, utgår från följande antaganden, dock med olika fördelning och utformning av bebyggelsestillskottet:

- befolknings- och sysselsättningsökning enligt framskrivningar²¹ om 1,1 miljoner fler invånare och

650 000 fler sysselsatta till år 2050 för Stockholms län, respektive 1,4 miljoner fler invånare och 700 000 fler sysselsatta i hela östra Mellansverige.

- övergripande rumsliga inriktningen enligt RUFSS 2010, se figur 17
- antaganden om fördelning av befolknings- och sysselsättningstillskott i olika delar av länet (se tabell 3)
- antaganden om hur stor andel av bostadstillskottet som utgörs av flerbostadshus respektive småhus
- antaganden om en högsta nivå för bebyggelse-tätheten för olika bebyggelse typer, som är högre än i RUFSS 2010
- trafiknät som är antaget i gällande planer fram till år 2030

För perioden efter 2030 och fram till 2050 har i samrådsarbetet ett antal kända men ej beslutade infrastruktursatsningar testats, för att se vilka effekter de ger (se vidare i underlagsrapport Strukturanalyser Stockholm ÖMS 2050). Till utställningsförslaget kommer fler analyser att göras, utifrån bland annat vilken bebyggelsestruktur som samrådet förordar och vilka antaganden som görs för teknikutvecklingen något som har mycket stor betydelse för trafiksystemets funktion.

Antaganden om förtätningsgrad och exploateringsgrad för olika bebyggelse typer har justerats upp i Samrådsförslag RUFSS 2050. Orsaken är den inriktning mot förtätning och centralisering som länets bebyggelseutveckling har haft efter RUFSS 2010, samt den värderingsförskjutning mot urbana kvaliteter i bostadsmiljöerna som har kunnat iaktas. Det går också att se en ökad inriktning mot täthet och stadsmässighet i de flesta av länets kommuners nyligen framtagna planeringsriktlinjer. Ytterligare en anledning till att testa en högre täthet är att Stockholmsregionen i jämförelse med andra storstadsregioner är en relativt gles region.

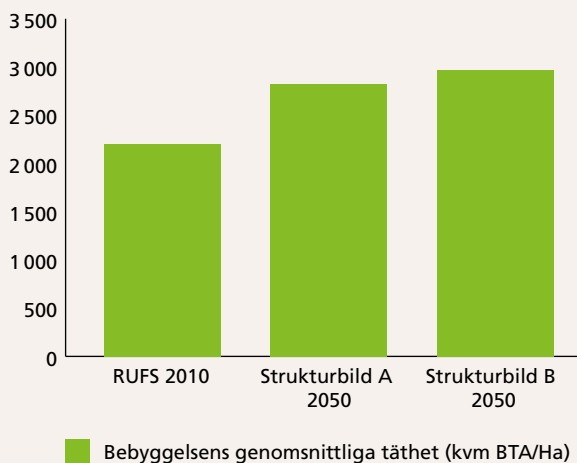
Resultatet av de högre täthetsantagandena ger en genomsnittlig täthet för bebyggelsen i länet som är högre i båda strukturbilderna än i RUFSS 2010. Strukturbild B är dock ytterligare något tätare än strukturbild A.

Fördelningen mellan flerbostadshus och småhus skiljer sig åt mellan strukturbilderna. I strukturbild A används samma antagande som i RUFSS 2010. Strukturbild B har däremot antagit en betydligt lägre andel småhus vilket motiveras av att en större andel av bebyggelsestillskottet finns i den centrala regiondelen och i mycket kollektivtrafiknära lägen.

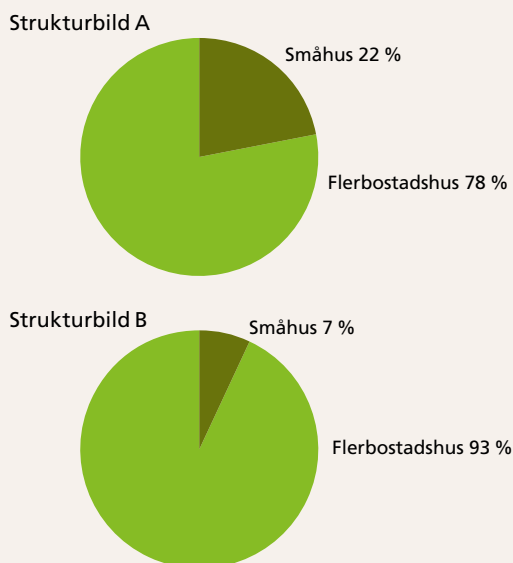
²⁰För mer information om lokaliserings- och trafikanalyser, se arbets-PM Strukturanalyser Stockholm ÖMS 2050 (kommande publikation)

²¹Befolkning, sysselsättning och inkomster i östra Mellansverige - reviderade framskrivningar till år 2050, Rapport 1:2012

Figur 18. Bebyggelsens genomsnittliga täthet i strukturbilderna och i RUF5 2010, mätt i total byggd yta per hektar (kvm BTA/Ha). I strukturbild A är den genomsnittliga tätheten 28 procent högre och i strukturbild B 35 procent högre än i RUF5 2010.



Figur 19. Fördelning av flerbostadshus och småhus i tillkommande bebyggelse i strukturbild A och B.



8.4 Regionens utveckling i en föränderlig värld

Många förändringar och osäkerheter i omvärlden påverkar den regionala utvecklingsplaneringen, vilket också beskrivs i kap 4.3 om Stockholmsregionens särskilda förutsättningar och utmaningar. Här nedan redovisas de osäkerheter och förändringar som bedöms ha särskilt stor betydelse för regionens fysiska utveckling och regionala struktur:

- Befolkningsutveckling
- Ekonomisk utveckling
- Teknikutveckling

Befolkningsutveckling

De senaste åren har länet haft en mycket hög befolkningsökning och enligt befolkningsframskrivningar fortsätter den trenden. I framskrivningarna görs bedömningen att Stockholms län har mellan 700 000 till 1,1 miljoner fler invånare år 2050, men som i alla långsiktiga prognosverktyg finns det stora osäkerheter. Därför har även ett scenario med en låg befolknings-tillväxt tagits fram. Framskrivningarna ska uppdateras under 2016 med hänsyn till *Långtidsutredningen 2015* och SCB:s senaste befolkningsprognos.

Befolkningsstillväxten ger ett större skatteunderlag samtidigt som det medför ett ökat behov av resurser till investeringar, drift och samhällsservice för regionens invånare.

Ekonomisk utveckling

Den ekonomiska utvecklingen påverkar hur regionen kommer att utvecklas och är svår att förutse. Tillväxten i regionen är en viktig förutsättning för vilka resurser som finns tillgängliga för investeringar och drift av viktiga samhällsfunktioner. Den ständigt pågående automatiseringen och digitaliseringen påverkar arbetsmarknaden och den ekonomiska utvecklingen i hög grad. De senaste åren har Stockholmsregionen haft en något starkare tillväxt än många andra regioner inom OECD, se vidare kapitel 4 och kapitel 7.5. I framskrivningarna finns antaganden om den ekonomiska utvecklingen, där tillväxttakten beräknas vara två procent per år. I strukturanalysen är därför den ekonomiska tillväxten satt till två procent per år, men ett lågalternativ, där tillväxten är satt till 1,5 procent per år, testas också.

Teknikutveckling

Hur snabbt fossilfria drivmedel och energieffektiva fordon utvecklas avgör om regionen ska klara målsättningen om att vara utan nettoutsläpp av klimatpåverkande gaser år 2050. För att gå i den riktningen behövs därför starka styrmedel som driver teknikutvecklingen mot fordon som drivs av förnyelsebar energi och är mycket mer energieffektiva än dagens fordonspark. Styrmedel som driver på teknikomställningen bedöms vara ett mer effektivt sätt att styra mot klimatmål än att enbart bygga ut kollektivtrafik. Idag saknas dock beslut om styrmedel som går i den riktningen.

Tillgången på koldioxidneutral energi till rimliga priser har stor betydelse för den framtida inriktningen på länets bebyggelse- och transportinfrastruktur. Men det råder stor osäkerhet om den långsiktiga tillgången till och därmed priset på sådan energi. På grund av osäkerheten i hastigheten i den tekniska utvecklingen av fordon och bränslen har analyserna av strukturbil-

derna utgått från två skilda scenarier som syftar till att spegla osäkerheterna. I ett scenario har den tekniska utveckling drivit fram fordon som är klimatneutrala men med höga kostnader. Bristen på energi medför höga bränslepriser som sammantaget ökar kostnader för en bilresa med sextio procent i jämförelse med nuvarande upplevda kostnader för att köra bil. Det andra scenariet har en mer optimistisk inställning och utgår från att teknikutvecklingen löser bränsleproblemet och gör det möjligt att köra bil till ungefär samma upplevda kostnad som med dagens fordon.

Annan teknisk utveckling som kan komma att påverka resandet är om människor och verksamheter i högre grad använder digital teknik i stället för fysiska möten. Behovet av infrastrukturutbyggnad och tillgängligheten i regionen kan även påverkas av utvecklingen av autonoma fordon och hur delat ägande förändrar antalet fordon i regionen. Även här är osäkerheten om hur snabb utvecklingen kommer att vara stor. I analyserna har det antagits att regionen år 2050 kommer ha en ökad kapacitet på motorvägar med tio procent, tack vare en ökad andel autonoma fordon.

8.5 Två strukturbilder och dess konsekvenser

Merparten av dagens bostäder, lokaler och infrastruktur kommer att finnas även år 2050 och är därmed en grundförutsättning för utvecklingen av den rumsliga strukturen. I en växande region som Stockholmsregionen finns det samtidigt en unik möjlighet att påverka i vilken riktning den rumsliga strukturen ska utvecklas. Nedan presenteras de grundläggande skillnaderna mellan strukturbild A och B.

Skillnader i bebyggelsestruktur och täthet

Länets kommuner har i analysarbetet delats in i tre zoner: kommuner i den centrala delen av regionen, kommuner i de inre delarna av regionen och kommuner i de yttre delarna av regionen.

Stockholm, Solna och Sundbyberg tillhör den centrala delen. I inre delarna ingår Järfälla, Sollentuna, Täby, Danderyd, Lidingö, Nacka, Tyresö och Huddinge. I de yttre delarna ingår Upplands-Bro, Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna, Norrtälje, Österåker, Vaxholm, Värmdö, Haninge, Nynäshamn, Botkyrka, Södertälje, Nykvarn, Salem och Ekerö.

Andelarna av befolknings- och sysselsättningstillskottet är i strukturbild A fördelat på samma sätt som i RUFSS 2010 men volymerna är högre då tidsperspektivet är framflyttat till år 2050. Strukturbild B har ett större tillskott av befolkning och sysselsättning i kommunerna i regionens centrala del, och i de yttre regionala stadskärnorna som har en storregional koppling,

men tillskottet är avsevärt mindre i de kommuner som ligger i de yttre delarna av länet. Se tabell 3.

Tabell 3. Antaganden om fördelning av befolkning och sysselsatta i Stockholms län till 2050, se karta 20.

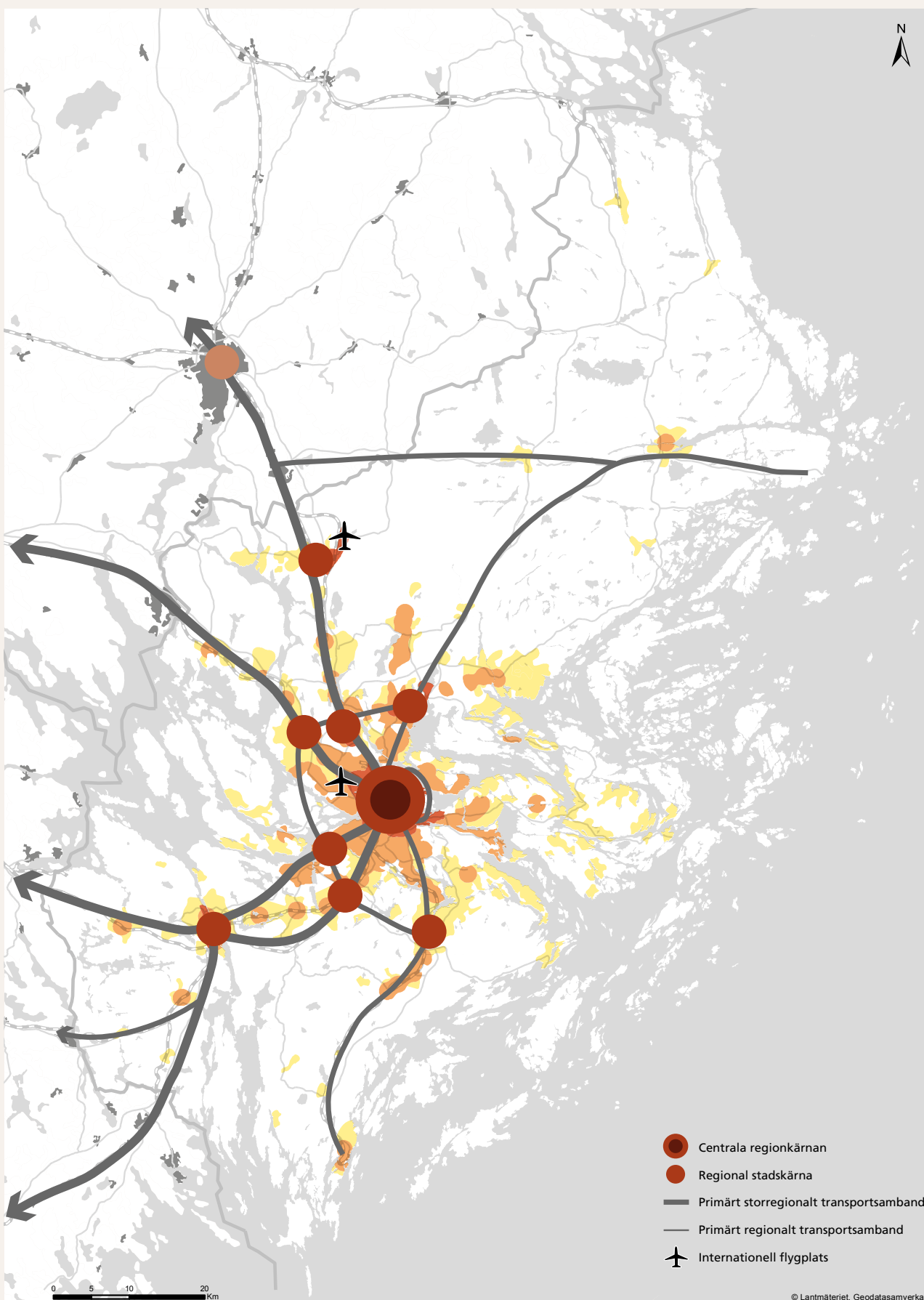
| Befolkningsfördelning | | |
|--------------------------------|---------------------|---------------------|
| | Struktur- bild A | Struktur- bild B |
| Kommuner i länets centrala del | 40 % | 60 % |
| Kommuner i länets inre delar | 25 % | 30 % |
| Kommuner i länets yttre delar | 35 % | 10 % |

| Sysselsättningsfördelning | | |
|--------------------------------|---------------------|---------------------|
| | Struktur- bild A | Struktur- bild B |
| Kommuner i länets centrala del | 45 % | 60 % |
| Kommuner i länets inre delar | 30 % | 30 % |
| Kommuner i länets yttre delar | 25 % | 10 % |

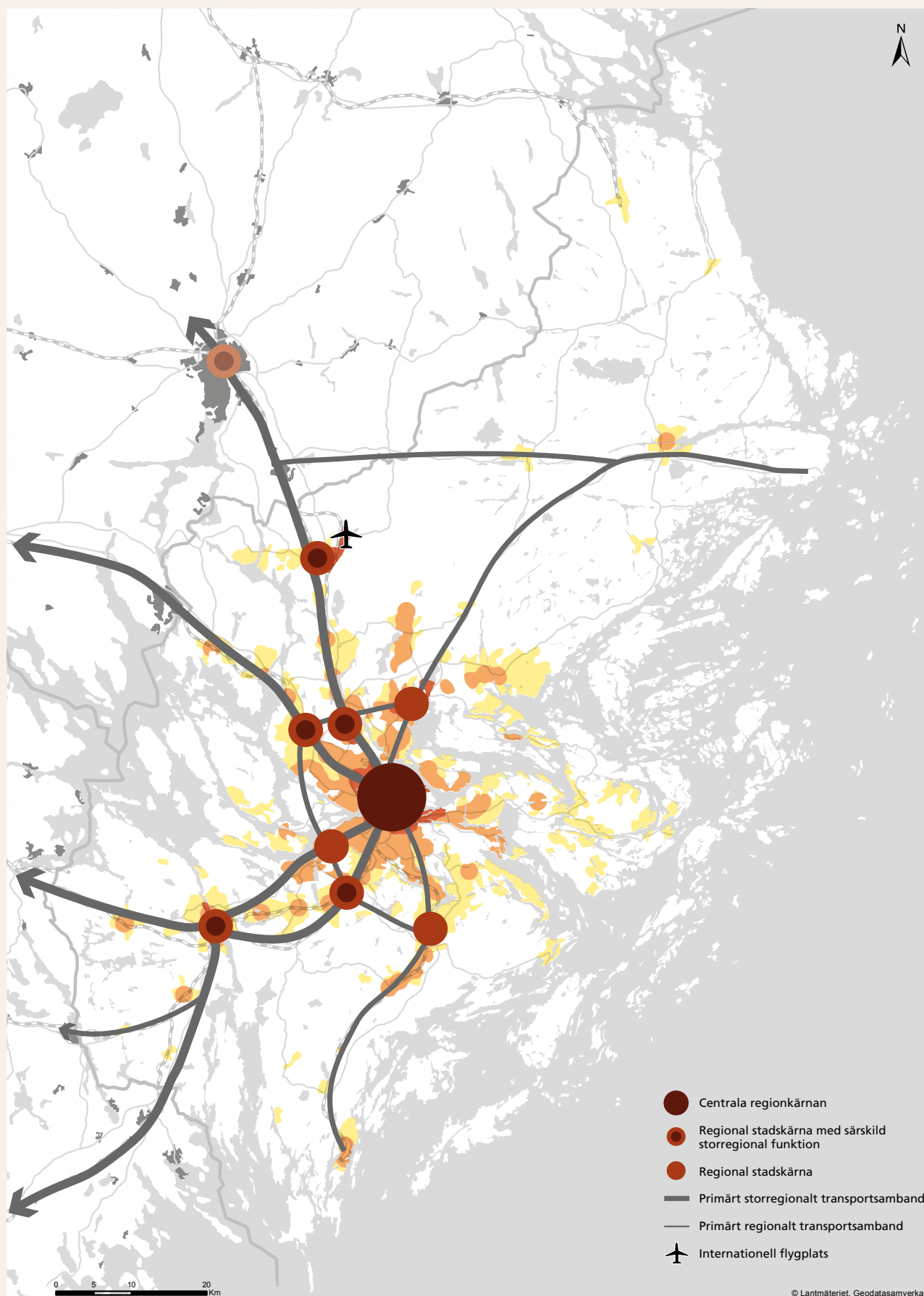
Båda strukturbilderna kännetecknas av en struktur som är yteffektiv, och tar förhållandevis lite ny mark i anspråk, i förhållande till befolkningsutvecklingen. I Stockholms län ökar befolkningen med drygt 50 procent fram till 2050 i jämförelse med 2015. Den yta som behöver tas i anspråk för bebyggelse bedöms öka med tjugo procent i strukturbild A och med tio procent i strukturbild B. Det största tillskottet av bostads- och lokalyta tillkommer i den centrala delen av regionen, framförallt i strukturbild B, men med litet anspråk på ny mark då bebyggelsestillskottet i huvudsak tillkommer genom förtätning i den befintliga bebyggelsen. Den främsta skillnaden mellan markanspråken i strukturbilderna finns i den yttre delen av regionen där strukturbild A har en betydligt större andel av sitt bebyggelsestillskott i jämförelse med strukturbild B och där en betydande andel av bostadstillskottet är småhus som tar mer mark i anspråk.

I Strukturbild B lokaliseras en betydligt högre andel av den tillkommande bebyggelsen i lägen med hög kollektivtrafiktillgänglighet jämfört med strukturbild A. Anledningen är främst att bebyggelsestillskottet i strukturbild B är högre i den centrala delen, där kollektivtrafiken är mer utbyggd, än i strukturbild A. Men också på att bebyggelsestillskottet i strukturbild B till större del består av flerbostadshus, som är mer yteffektiva och

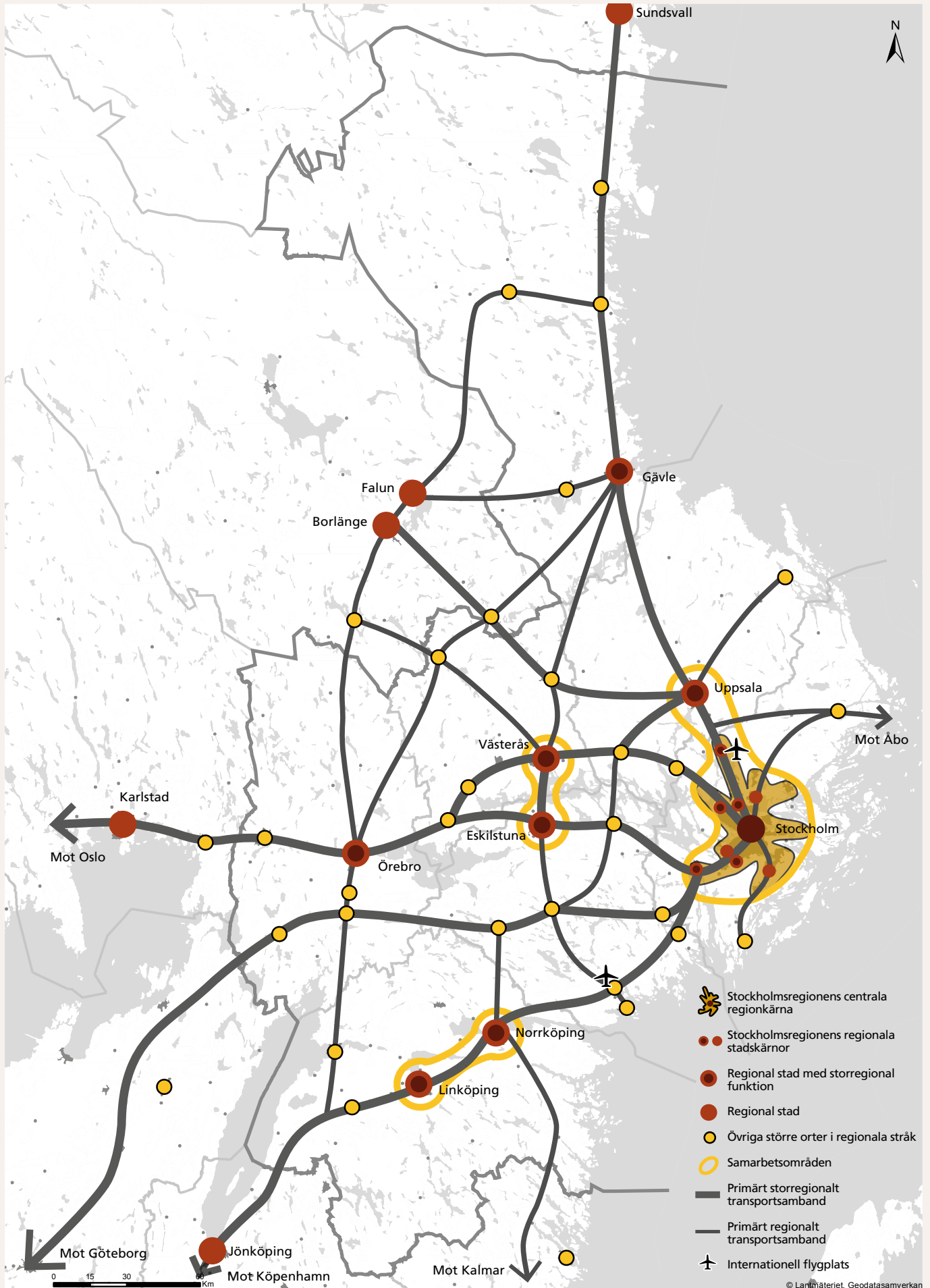
Karta 17. Strukturbild A illustrerar utvecklingen av den rumsliga strukturen till 2050, framförallt bebyggelsestrukturen och de primära regionala transportsambanden. Strukturbild A är en fortsatt utveckling av RUFSS 2010 fram till 2050. Flerkärnighet inom regionen är ett centralt perspektiv och de regionala stadskärnorna har alla en likvärdig utveckling. Transportsystemet fram till 2030 är gemensamt för de båda strukturbilderna och utgår från redan beslutade åtgärder. Efter 2030 skiljer sig transportsystemet åt i de båda strukturbilderna.



Karta 18. Strukturbild B illustrerar utvecklingen av den rumsliga strukturen till 2050, framförallt bebyggelsestrukturen och de primära regionala transportsambanden. Strukturbild B bygger på den faktiska utvecklingen de senaste åren med en koncentration till regionens centrala delar. Flerkärnighet inom regionen är ett centralt perspektiv, men det storregionala perspektivet har också en stark betydelse. Som en följd av detta får de regionala stadskärnor som har en storregional koppling, en ökad betydelse. Transportsystemet fram till 2030 är gemensamt för de båda strukturbilderna och utgår från redan beslutade åtgärder. Efter 2030 skiljer sig transportsystemet åt i de båda strukturbilderna.

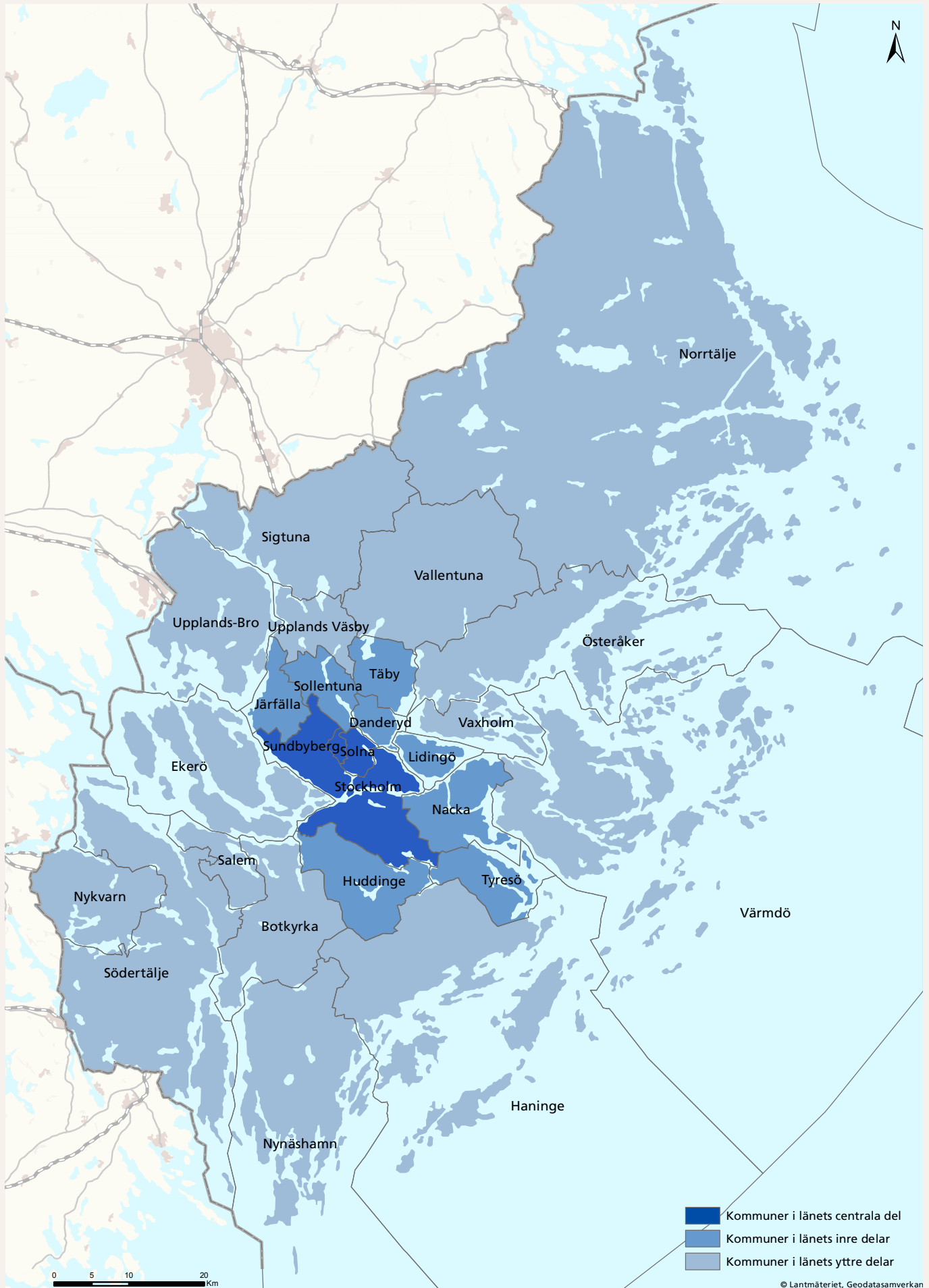


Karta 19. Strukturbild för östra Mellansverige

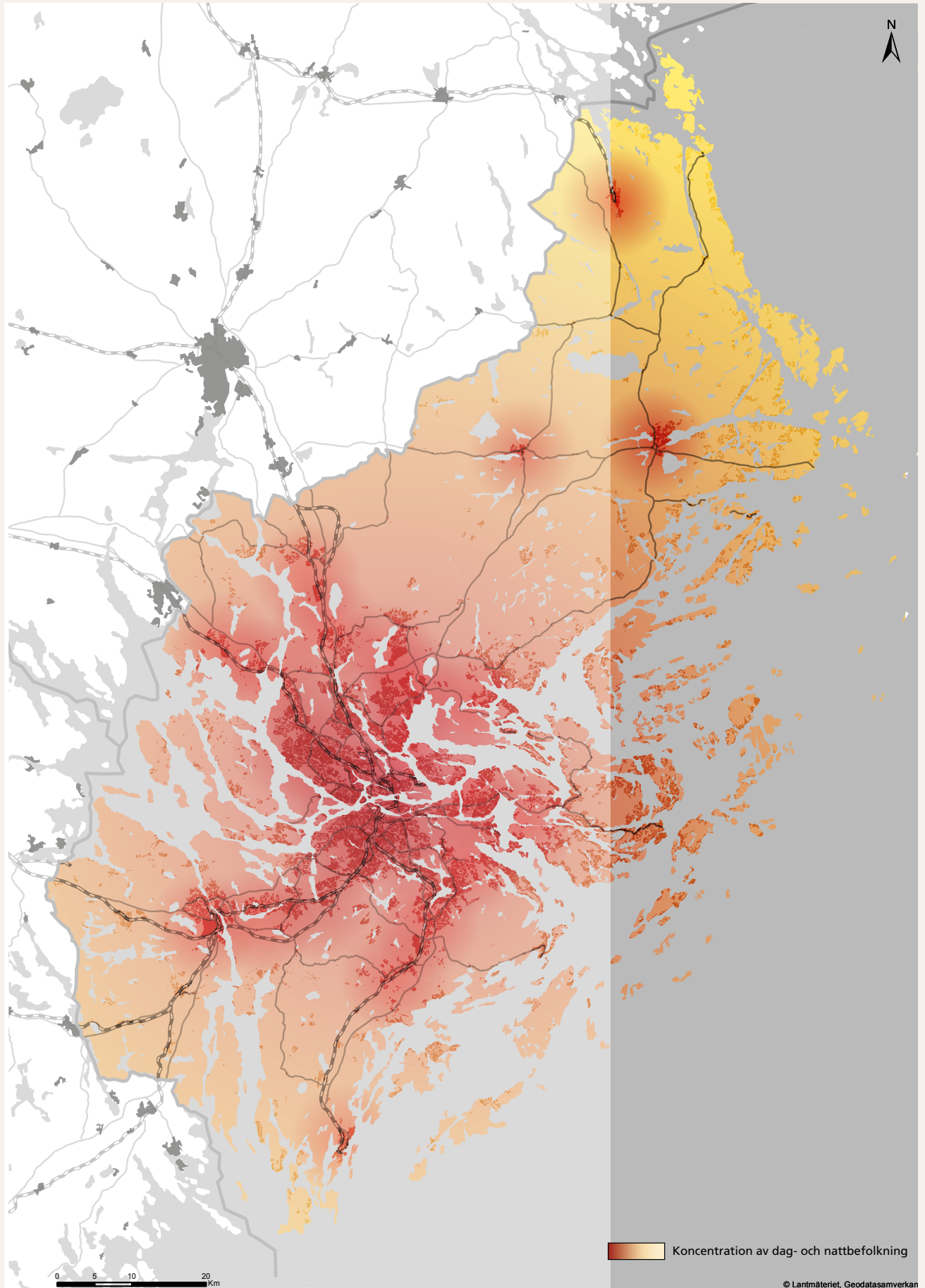


Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

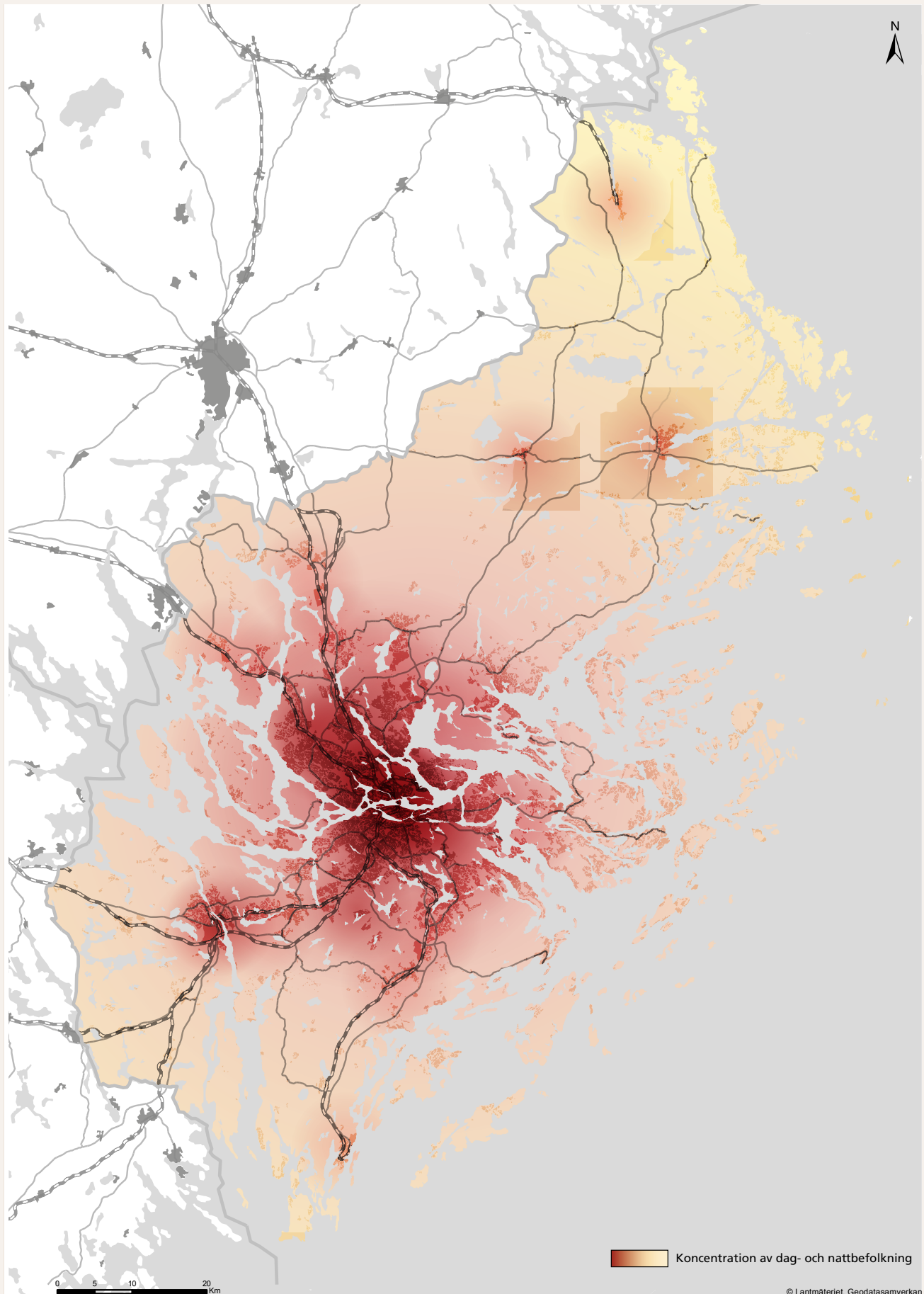
Karta 20. Länets tre zoner i strukturanalyserna



Karta 21. Fördelning av tillkommande befolkning och sysselsättning i länet. Kartbilden illustrerar fördelningen av tillkommande befolkning och sysselsättning i länet för strukturbild A. Ju mörkare färg i kartan desto högre är tillskottet. I strukturbild A är bebyggelse-tillskottet mer jämnt fördelat i länet än i strukturbild B.



Karta 22. Fördelning av tillkommande befolkning och sysselsättning i länet. Kartbilden illustrerar fördelningen av tillkommande befolkning och sysselsättning i länet för strukturbild B. Ju mörkare färg i kartan desto högre är tillskottet. I strukturbild B är tillskottet större i länets centrala del än i strukturbild A.



därför till större del går att lägga i kollektivtrafiknära lägen.

Eftersom nuvarande avtal för Bromma flygplats löper ut 2038, vilket ligger inom planperioden (se avsnitt 7.3), finns Bromma kvar som flygplats i strukturbild A. I strukturbild B öppnas området upp för ny bebyggelse efter 2038. Motivet till detta är att strukturbild B har ett högre tillskott av befolkning och sysselsatta i regionens centrala del. Flygplatsens influensområde leder till ett minskat bebyggelsestillskott i regioncentrum på grund av buller. Brommafältet möjliggör storskalig stadsbyggnad i ett centralt läge och skapar också underlag för en ny tunnelbanegren över Bromma som ger kortare restider för personer i yttre västerort, områden som idag har relativt lång restid in mot centrum. Strukturanalyserna visar dock att flygplatsområdet inte behöver bebyggas för att det antagna befolknings- och sysselsättningstillskottet ska rymmas i lägen med god kollektivtrafiktillgänglighet

Arbete med att ta fram en rumslig struktur för landsbygden pågår och i samrådsförslaget skiljer sig därför inte inriktningen för landsbygden åt mellan strukturbilderna.

Skillnader för grönstrukturen

I både strukturbild A och B är exploateringsanspråken på den regionala grönstrukturen, de gröna kilarna, marginell. Det är främst andra typer av mark som tas i anspråk än obebyggd mark i de gröna kilarna, bland annat genom förtätning och omvandling av redan ianspråktagen mark.

När bebyggelsestillskottet i första hand sker inom eller i direkt anslutning till befintlig bebyggelse, påverkas istället den lokala grönstrukturen. Var och hur förtätningen och omvandlingen sker, har stor betydelse för människors livsmiljö, regionens attraktivitet och resiliens. Stadsbyggande och investeringar är kraftfulla verktyg i dessa processer.

Bedömningen är att tillgången till den regionala grönstrukturen i stort sett bibehålls och att det i första hand är den lokala grönstrukturen som påverkas vid bebyggelseutveckling i länet enligt strukturbilderna.

Skillnader för de regionala stadskärnor och dess funktion

De åtta yttre regionala stadskärnorna med sina respektive unika regionala och delregionala funktioner finns med i båda strukturbilderna. Den centrala regionkärnan utgörs av de mest centrala delarna av Stockholm, Solna, Sundbyberg och Nacka.

Täthet och koncentration är grunden för de regionala stadskärnorna i båda strukturbilderna. I strukturbild A är bebyggelsestillskottet fördelat mellan kärnorna på samma sätt som i RUFSS 2010, i strukturbild B har några kärnors funktioner därutöver förstärkts.

I strukturbild A är *flerkärnighet inom regionen* det centrala perspektivet och alla de yttre regionala stadskärnorna antas få en likvärdig utveckling. Hälften av tillskottet av bostads- och lokalyta lokaliseras till regionala stadskärnor varav knappt sextio procent av detta tillskott lokaliseras till den centrala regionkärnan. Till de yttre regionala stadskärnorna lokaliseras funktioner med både regional och delregional betydelse. De regionala stadskärnorna samspelar med de regionala städerna med storregional funktion²² i östra Mellansverige och den rumsliga storregionala strukturen, framför allt regionala stadskärnor med god storregional tillgänglighet.

Även i strukturbild B är flerkärnighet *inom regionen* ett centralt perspektiv, men det *storregionala* perspektivet antas också få en starkare betydelse i en växande storregion. Som en följd av detta får de regionala stadskärnor med en storregional koppling ytterligare ökat bebyggelsestillskott. I strukturbild B lokaliseras sextio procent av tillskottet av bostads- och lokalyta till regionala stadskärnor. Nästan två tredjedelar av detta tillskott lokaliseras till den centrala regionkärnan. För de yttre regionala stadskärnorna differentieras tillskotten så att regionala stadskärnor med storregional koppling (Kista-Sollentuna-Häggvik, Barkarby-Jakobsberg, Flemingsberg, Arlanda-Märsta och Södertälje) får ett något högre tillskott än i strukturbild A. De regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge, Skärholmen-Kungens kurva samt Haninge centrum får samma bebyggelsestillskott i båda strukturbilderna.

I jämförelse med nuläget ökar tillgängligheten med kollektivtrafik till de yttre regionala stadskärnorna väsentligt i båda strukturbilderna på grund av att kollektivtrafiken byggs ut, samt att ny bebyggelse tillkommer i kollektivtrafiknära lägen. Generellt är ökningen större i strukturbild B än i A, vilket beror på att en högre andel av regionens befolkning finns i kollektivtrafiknära lägen i strukturbild B.

Teknisk utveckling av bränslen och fordon

För att driva på en teknikutveckling mot energieffektiva fordon som drivs av förnyelsebar energi, och mot en utfasning av fossila bränslen behövs en kraftfull, tydlig och långsiktig styrning mot en sådan omställning. Ju snabbare teknikutvecklingen sker och imple-



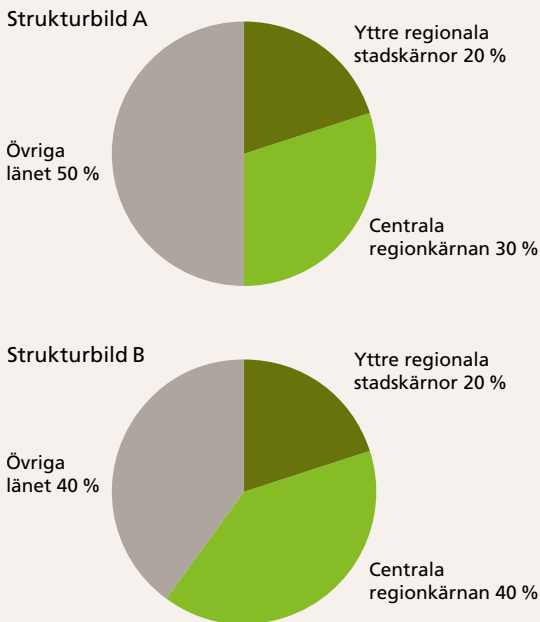
De regionala stadskärnorna



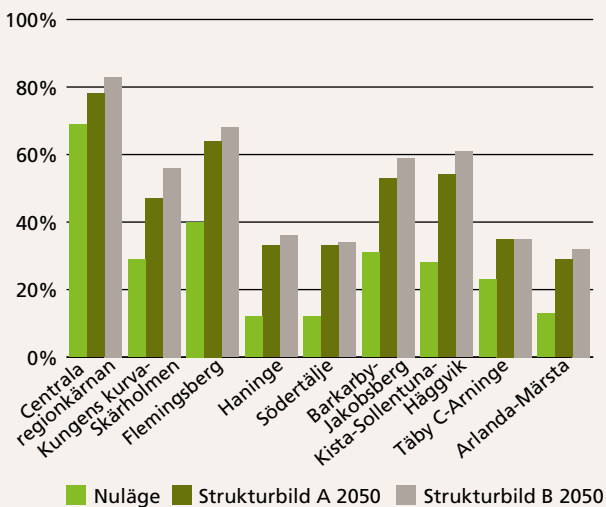
Gröntypologi
se www.rufs.se

22 Eskilstuna, Linköping, Norrköping, Örebro, Västerås, Uppsala.

Figur 20. Fördelning av befolkningstillskottet i de regionala stadskärnorna.



Figur 21. Andel boende i länet som når de yttre regionala stadskärnorna inom 45 minuter med kollektivtrafik.



menteras, desto mindre kommer vägtrafikbegränsande åtgärder, i syfte att minska utsläpp, att behövas under tiden fram till 2050.

Samtidigt som en omställning till förnybara bränslen sker i regionen, måste tillgängligheten säkerställas i regionen. Tillgången på fossilfri energi, och hur många energieffektiva fordon som används, kommer därför att vara avgörande för den framtida utvecklingen av

länets bebyggelse- och transportinfrastruktur. Om regionen inte klarar av en relativt snabb omställning till fordon utan fossila utsläpp behöver regionens struktur i ännu högre grad sträva mot att bli mer yteffektiv och transportsnål. Det är idag svårt att se att enbart teknikutveckling kan lösa klimatutmaningen. För att klara målsättningen om begränsade klimatutsläpp krävs därför att de fossila bränslena fñas ut genom att styrmedel, såsom trängselskatter, parkeringsavgifter med mera används i ökad omfattning. I kombination med en osäkerhet om tillräcklig tillgång på fossilfria bränslen, kommer det sammantaget att innebära en snabbare kostnadsutveckling för biltrafik relativt alternativa färdssätt. Effekten skulle kunna bli ett väsentligt lägre bilinnehav och bilåkande. Strukturbild B ger i ett sådant läge bättre förutsättningar för en god tillgänglighet och regional sammanhållning än strukturbild A. Detta beror på att strukturbild B ger bättre förutsättningar för en tillgänglighet baserad på kollektivtrafik samt för en planering för ett transportsnålt samhälle med en ökad gångtrafik och cykeltrafik.

Bebyggelsestrukturen kan skapa tillgänglighet

Genomförda strukturanalyser visar att genom att optimera var tillkommande bostäder och arbetsplatser lokaliseras kan behovet av infrastrukturinvesteringar minska. Lokaliseringen av tillkommande bebyggelse har stor betydelse för i vilken grad mål om tillgänglighet kan nås. En bebyggelsestruktur med stora transportbehov innebär en välfärdslust i form av sämre tillgänglighet samt generellt sett sämre förutsättningar för den regionala utvecklingen.

Avgörande för en resurseffektiv regional struktur är att en så stor del som möjligt av tillkommande bebyggelse lokaliseras i de bästa kollektivtrafiklägena. Detta gäller i båda de analyserade strukturbilderna. Analyserna visar också att det inte bara är bebyggelsens täthet som är viktig utan även graden av centralitet, där en högre andel tillkommande bebyggelse centralt i regionen ger en högre total²³ tillgänglighet.

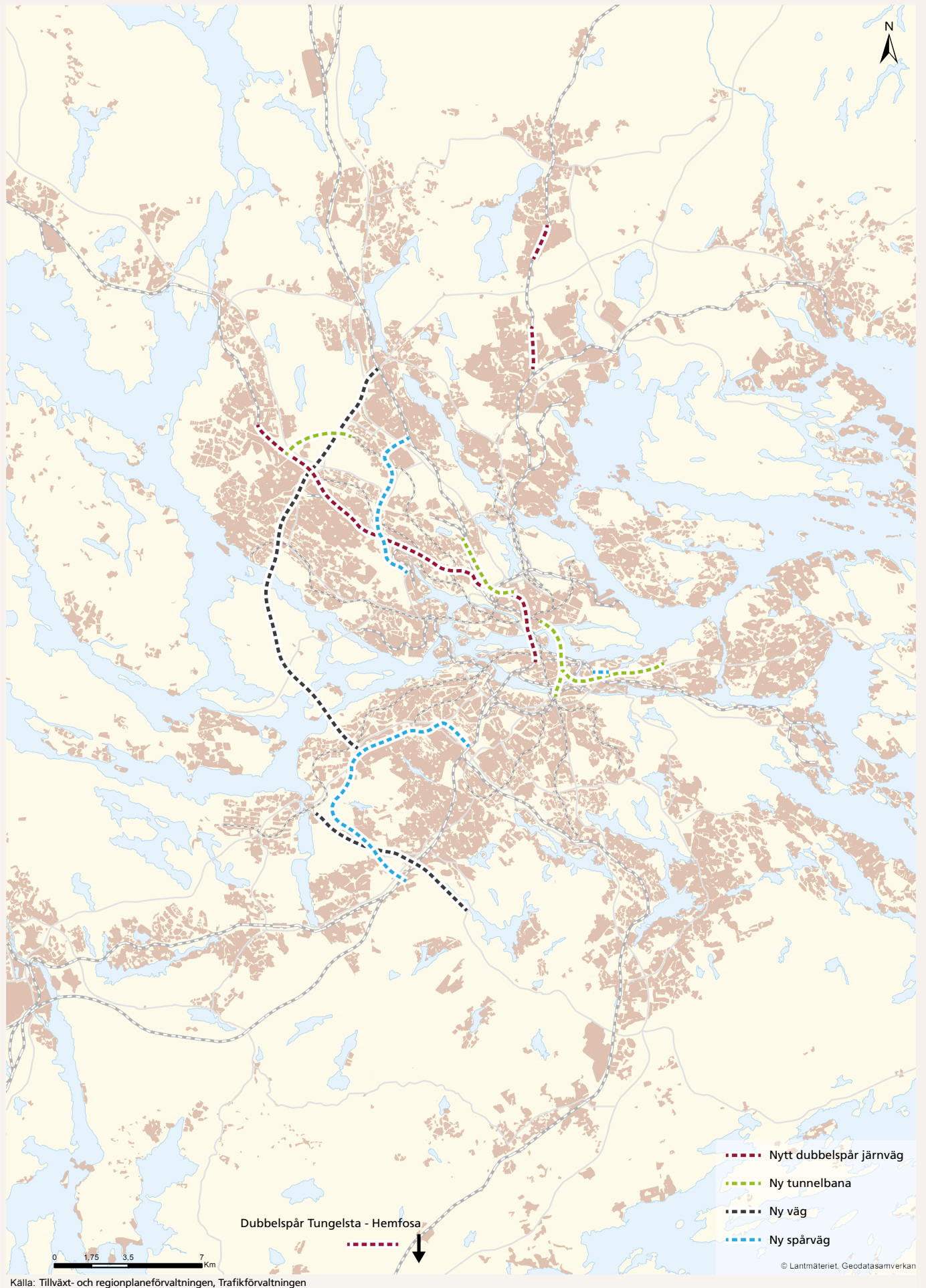
Utbyggnad av infrastruktur i strukturbilderna

Fram till 2030 är transportsystemet gemensamt för de båda strukturbilderna och bygger på redan fattade politiska beslut. Det betyder att analyserna bygger på att pågående och beslutade transportinfrastrukturinvesteringar som ligger i gällande investeringsplaner²⁴ genomförs, se underlagsrapport *Strukturanalyser Stockholm ÖMS 2050*. Utbyggnaderna till 2030

²³ Den totala tillgängligheten är den sammanlagda nyttan av alla aktiviteter som möjliggörs av transportsystemet och lokaliseringen av verksamheter och bostäder

²⁴ Framför allt Nationell plan, Länsplan för regional transportinfrastruktur, Trafikförvaltningens investeringsplan.

Karta 23. Transportsystemet 2030 för både strukturbild A och strukturbild B.



medför att kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet förstärks för både spår och väg. Utbyggnaden av Citybanan, nya signalsystem på tunnelbanans röda linje, utbyggnad av tunnelbanenätet enligt Stockholmsöverenskommelsen, samt utbyggnad av Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn är några av de viktigaste tillskotten i transportsystemet i planeringen.

När det gäller utbyggnader av transportnätet efter år 2030 finns inga beslut att utgå ifrån. För utbyggnader efter 2030 av transportnätet har heller inga analyser gjorts för att säkerställa att de analyserade åtgärderna är de mest optimala. Istället har – med utgångspunkt från de åtgärder som bland annat har diskuterats i den nu pågående Sverigeförhandlingen – ett antal investeringsobjekt förts till till den strukturbild som bedömts passa bäst utifrån skillnaderna i bebyggelsefördelning.

Det finns vissa principiella skillnader i utbyggnaden av kollektivtrafik mellan de båda strukturbilderna:

- Tunnelbanan och de centrala spårvägarna har utvecklats mer i strukturbild B än i A, på grund av den högre koncentrationen av resor centralt i B. Strukturbild B innehåller bland annat en ny tunnelbaneförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet. I strukturbild A byggs kollektivtrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet istället ut med en spårförbindelse som samför läggs med en östlig vägförbindelse.
- I strukturbild B utformas ytnätet i regionens centrala delar delvis som ett spårnät för att klara en större resandefterfrågan. I A ligger stombussnätet kvar då antalet resande inte förväntas öka så att det av kapacitetsskäl motiverar spårutbyggnad.
- I både strukturbild A och B kopplas nordost till City med spårtrafik.
- I både strukturbild A och B förväntas ett ökat tvärsande mellan de regionala stadskärnorna, vilka därför knyts ihop med snabba och turtäta förbindelser bland annat på Yttre Tvärleden. Detta är än mer accentuerat i strukturbild A än i B.

En utbyggnad av vägnätet efter 2030 sker endast i strukturbild A medan strukturbild B inte innehåller några ytterligare åtgärder i det tidsperspektivet.

- I strukturbild A kommer vissa delar av vägnätet att behöva byggas ut för att klara av den ökade efterfrågan på bilresor. Bland annat förutsätts vägnätet byggas ut med en förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet öster om de centrala delarna av innerstaden samt därutöver ytterligare ett antal kapacitetshöjande åtgärder i det halvcentrala bandet både norr och söder om regioncentrum.

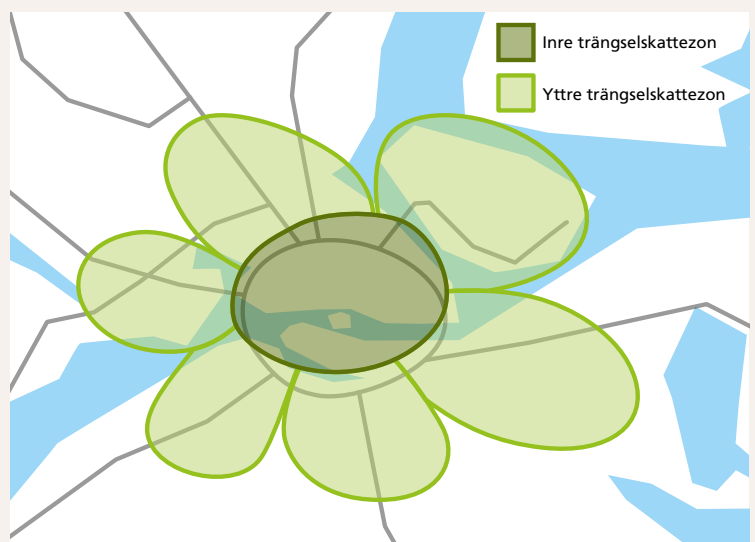
I strukturbild A utgörs flygplatssystemet av Bromma och Arlanda. I strukturbild B förutsätts däremot att Bromma läggs ner och att flygplatssystemet istället utgörs av Arlanda och Skavsta. I strukturbild B ingår utbyggd höghastighetsbana till Skavsta. Analyser har visat att höghastighetsbanan har liten betydelse för bebyggelsestrukturens fördelning inom länet.

Styrmedel avgörande för transportsystemets klimatomställning

Utöver styrmedel som driver på transportsystemets klimatomställning behövs styrmedel även för att effektivisera vägtrafiken och tillgodose en god framkomlighet speciellt för nyttotrafiken. Trängselavgifter behöver utvecklas i båda strukturbilderna för att öka framkomligheten men även för att påverka och styra om efterfrågan på bilresor. År 2050 bedöms trängsel-skatten behöva utvidgas med avgifter på Södra och Norra länken samt på en eventuell östlig förbindelse i kombination en höjning av avgiftsnivåerna utöver indexuppskrivning. Om teknikutvecklingen medför att kostnaden för att köra bil upplevs som på samma nivå som i dag, så behöver trängsel-skatt även tillkomma i yttre delar av regionen och på innerstadssnittet, utöver avgifterna på den inre ringen.

I alla täta områden kommer det att bli aktuellt att införa parkeringskostnader för boende och besökare. Både för att utrymmet för parkeringsplatser minskar som en del av stadsutvecklingen, men också i syfte att påverka färdmedelval. Det gäller båda strukturbilderna men behoven är större i strukturbild B än i A, då B innehåller fler täta miljöer. Oavsett strukturbild kommer regleringar också att behövas för att prioritera

Figur 22. Schematisk figur som illustrerar framtida trängselkattesnittet, inre och yttre ringen.



framkomligheten i det övergripande vägnätet framför det lokala nätet, t ex genom påfartsregleringar. Regleringar behövs även för att prioritera kollektivtrafik och näringslivets transporter framför privatbilismen, till exempel genom busskörfält.

Färdmedelsfördelning

De skilda egenskaper som de två bebyggelsestrukturerna har i form av täthet och centralitet innebär att de ger olika konkurrenskraft för de olika trafikslagen och därmed principiellt skilda utvecklingsbehov för vägtrafik, kollektivtrafik, gång och cykel. För att hålla samman regionen behöver transportsystemet byggas ut med i första hand kollektivtrafiken som grund och med bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Biltrafiken har fortsatt påtaglig betydelse enligt båda strukturbilderna men får en större omfattning i strukturbild A än i B. Men biltrafikens förutsättningar att i ett långsiktigt perspektiv bidra till den regionala tillgängligheten beror också på hur snabb utvecklingen av fordon och bränslen blir och vad det kommer att kosta att köra klimatneutralt.

Den viktigaste skillnaden mellan de båda strukturbilderna är att det totalt sett bor fler människor i tät miljöer och i kollektivtrafknära lägen i strukturbild B jämfört med strukturbild A. Det leder till ett lägre bilinnehav och lägre efterfrågan på bilresor i B jämfört med A och därmed omvänt större efterfrågan på resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Den tätare strukturen ger högre kostnader för att inneha bil, till exempel genom parkeringsavgifter, och högre kostnader för att köra bil, till exempel genom trängselskatter. Samtidigt är avstånden kortare, likaså resorna, vilket ger

större potential för att kunna välja gång eller cykel som transportmedel. Cirka 70 procent av bilresorna i de båda strukturerna år 2050 bedöms bli kortare än 10 kilometer, vilket motsvarar cirka en tredjedel av transportarbetet med bil.

Kollektivtrafikutbyggnader bör prioriteras

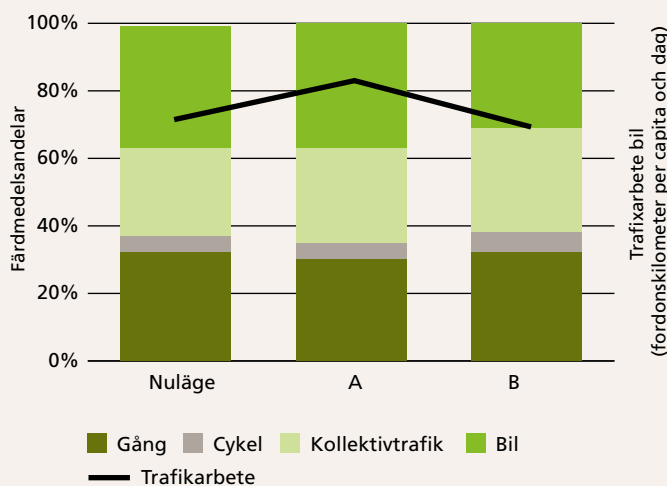
Antalet påstigande i spårtrafiken bedöms öka kraftfullt fram till 2050 i båda strukturbilderna. Strukturbild B väntas få störst ökning, framför allt inom tunnelbanesystemet. Utbyggnaderna i spårsystemet fram till 2030 bedöms inte kunna täcka kapacitetsbehovet fram till 2050. Ytterligare kapacitetsförstärkningar, i både pendeltågssystemet och tunnelbanesystemet, behövs oavsett teknisk utveckling av fordon och bränslen. Om befolkningsutvecklingen och den ekonomiska utvecklingen däremot inte får samma starka tillväxt som antagits påverkas även transportsystemets utvecklingsbehov. Analyserna visar att med en lägre ekonomisk tillväxt är spårsystemets utbyggnader till år 2030 även tillräckliga fram till 2050.

Med nya spårinvesteringar i kombination med åtgärder som ytterligare ökar kapaciteten och användningen av tunnelbana och pendeltåg kan trängseln i kollektivtrafiken minskas i båda strukturbilderna jämfört med idag. Detta förutsätter dock en effektiv användning av kollektivtrafiksystemets centrala delar år 2050.

För vägtrafiken medför utbyggnaderna fram till 2030 att kapaciteten förstärks speciellt över Saltsjö-Mälarsnittet. I strukturbild A förutsätts att vägnätet fortsätter att byggas ut efter 2030 bland annat med en förbindelse öster om de centrala delarna av staden. Vägförbindelsen förbättrar tillgängligheten för bil framför allt till och från ostsektorn. Om teknikutvecklingen är långsam med följden att kostnaderna för att köra bil ökar högst väsentligt kan vägutbyggnader efter 2030 ifrågasättas. I strukturbild B bedöms inte större väginvesteringar behöva genomföras efter 2030. I båda strukturbilderna kan ett utvecklat trängselskattesystem ge motsvarande framkomlighet i vägnätet som idag.

Sammantaget är företrädesvis åtgärder inom kollektivtrafiken som bör prioriteras efter 2030. Analyserna visar att detta gäller oavsett om samhället går mot en framtid där invånarna kan köra bil som i dag med ungefär likvärda kostnader per kilometer eller om samhället och individerna kommer att påverkas av ökade kostnader. Främst är det utbyggnader för att öka kapaciteten i pendeltågs- och tunnelbanesystemet som behöver prioriteras. Hur stora behoven av investeringar totalt sett är kopplar till de stora osäkerheterna om teknikutveckling, ekonomisk tillväxt och befolk-

Figur 23. Trafikarbete per capita, hur färdmedelsandelar och trafikarbetet bedöms förändras från nuläge till år 2050, i strukturbild A respektive B.



ningstillväxt. Vilka åtgärder som är mest effektiva för att lösa spårkapacitetsbristen över Saltsjö-Mälarsnittet bör utredas och även prövas gemensamt med en eventuell framtida höghastighetsbana.

Framtida investerings- och driftskostnader

Det behövs stora investeringar för transportsystemets utveckling. Översiktligt beräknas investeringarna uppgå till omkring 150 miljarder kronor under de kommande 15 åren. Det ger ett årligt behov på cirka 10 miljarder kronor för investeringar före 2030. För investeringar efter 2030 fram till 2050 uppskattas kostnaderna för investeringar till 90 miljarder kronor i dagens penningvärde. Det innebär omkring 6 miljarder kronor per år, något högre i strukturbild A och något lägre i strukturbild B.

Fram till 2030 ligger fokus på kollektivtrafiken i båda strukturerna med omkring två tredjedelar av den totala investeringsnivån. Därefter ökar skillnaderna mellan strukturbilderna eftersom strukturbild B endast omfattar investeringar i kollektivtrafik. Knappt 30 miljarder mer läggs på investeringar i kollektivtrafiken i strukturbild B än i A. I stället antas investeringar i vägnätet för drygt 30 miljarder kronor i strukturbild A.

Driftskostnaderna per invånare för kollektivtrafiken kan öka med över 35 procent fram till 2050. Skillnaderna mellan strukturbilderna är små. Ökningen per invånare fram till 2030 kan närma sig 50 procent. De ökade kostnaderna för såväl investeringar som drift illustrerar behovet av att se över finansieringen av utbyggnader och för drift av kollektivtrafiken i regionen.

Förutsättningar för en god livsmiljö

Både strukturbild A och B skapar förutsättningar för goda livsmiljöer i olika avseenden. I strukturbild B ökar andelen aktivt resande genom fler resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik, vilket är en konsekvens av den ökade tätheten i bebyggelsen. Det ger betydande hälsovinster för samhället och dess invånare tack vare ökad fysisk aktivitet. De allt kortare reslängderna med bil ger ytterligare potential för att öka det aktiva resandet. Givet förtätningen, finns behov av mer kunskap om den ökade täthetens konsekvenser för livsmiljö och välbefinnande, till exempel möjligheterna till lek och odling i en tätare stadsbygd.

Bullerstörning och utsläpp av emissioner beror i stor utsträckning på den framtida teknikutvecklingen. En ökad andel elfordon minskar bullret från motorer vid låga hastigheter, men däckbuller vid högre hastigheter kvarstår. Elfordon ger inte några direkta utsläpp men det är osäkert vilka övriga fossilfria förbränningsmotorer som kommer att finnas och vilka utsläpp de har. Strukturbild B ger lägre andel transportarbete.

Teknikutvecklingen, hastighetsnivåer och andel motorfordon är avgörande faktorer för trafiksäkerhetsnivån. I strukturbild B antas att tillåtna hastigheter i regioncentrum sänks som en del av stadsutvecklingen, något som väntas ge positiva trafiksäkerhetseffekter. I strukturbild B väntas andelen bilar minska vilket ökar trafiksäkerheten ytterligare, i synnerhet inom tätbebyggda områden. Teknikutvecklingen beräknas även leda till säkrare fordon, bättre efterlevnad av hastighetsbegränsningar, ökad trafiknykterhet och ökad användning av säkerhetsutrustning.

Klimat och energi

Båda strukturbilderna innebär att målsättningen om att regionen ska utan nettoutsläpp av växthusgaser år 2050 uppfylls. Detta genom en kombination av utökad kollektivtrafikkapacitet och ekonomiska styrmedel som styr mot förnybar energi och från icke förnybara fordonstyper. Troligtvis behövs mer styrmedel i början av planperioden för att kraftfullt driva på utvecklingen i den riktningen.

I de tätbebyggda delarna av både strukturbild A och B kommer en förbättrad kollektivtrafik i kombination med styrmedel som riktas mot parkering, och åtgärder för bland annat cykelpendling att styra mot en minskad energianvändning för transporter. Energianvändningen i ny bebyggelse kommer generellt att minska genom att hårdare krav ställs både på EU-nivå och på nationell nivå. I strukturbild A, med en glesare struktur i framför allt de yttre delarna, blir det viktigt att verka för småskaliga förnybara energisystem samt smarta elnät. I strukturbild B och i tätare delar av strukturbild A skapar täta bebyggelsestrukturer möjlighet till effektiva fjärrvärmesystem för uppvärmning samtidigt som även lokalt producerad el från exempelvis solceller kan bidra till förnybar elektricitet.

Näringsliv, utbildning och arbetsmarknad

Båda strukturbilderna präglas av ett kunskapsintensivt näringsliv, högutbildad befolkning, innovationskraft och digitalisering. Näringslivets utveckling i regionens landsbygd och skärgård är samma i båda strukturbilderna.

De båda strukturbilderna innebär en kraftig förbättrad tillgänglighet till både arbetsplatser och högre utbildning jämfört med i idag, även om bilderna delvis skiljer sig åt. Den förbättrade tillgängligheten är viktigt mot bakgrund av att Stockholmsregionen är en kunskapsintensiv tjänsteregion, byggd på interaktion mellan människor. Befolkningsmässigt stora och täta strukturer ger förutsättningar för regionala skalffördelar med högproduktiv verksamhet. Tillgänglighet och marknadspotential återverkar på förmågan att attra-

hera kompetens samt att utveckla företag och nya verksamheter.

Tillgänglighet till arbetsplatser med kollektivtrafik ökar påtagligt fram till 2050 i bägge strukturbilderna, men med en större ökning i strukturbild B än i strukturbild A. Orsaken är den ökade koncentrationen av arbetsplatser i den centrala regionkärnan. I huvudsak förklaras tillgänglighetsökningen av en tätare bebyggelse som i högre grad lokaliserats till goda kollektivtrafiklägen samt av en stor utbudsökning i kollektivtrafiksystemet. Tillgängligheten med kollektivtrafik till länets arbetsplatser från regionala stadskärnor förbättras också jämfört med nuläget och gäller för båda strukturbilderna. Bäst tillgänglighet till arbetsplatserna har även fortsättningsvis boende i den centrala regionkärnan. De relativa tillgänglighetsförbättringarna jämfört med nuläget är störst i Haninge och Södertälje. Tillgängligheten är i alla stadskärnor något bättre i strukturbild B än i strukturbild A.

Tillgängligheten till arbetsplatser med bil ökar i bägge strukturbilderna, men med en större ökning i strukturbild A genom ett utbyggt vägnät och att fler arbetsplatser lokaliserar utanför den centrala regionkärnan.

Möjligheten att nå länets högskolor och universitet förbättras i bägge strukturbilderna, med en något större förbättring i strukturbild B. Andelen arbetsplatser inom länet som når Arlanda inom 60 minuter med kollektivtrafik ökar också i bägge strukturbilderna, där ökningen är något högre i strukturbild B.

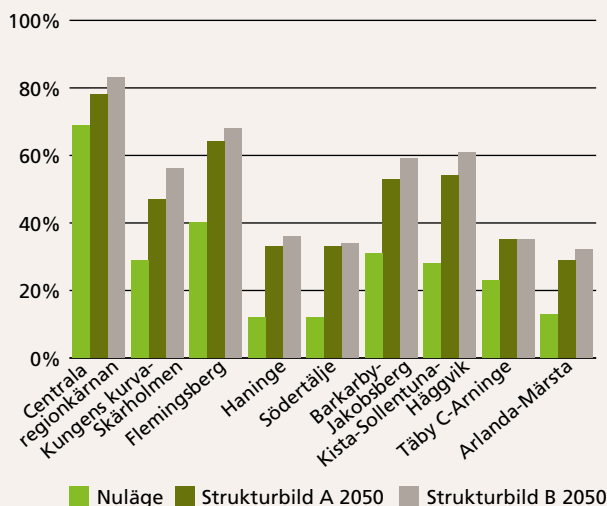
Den ökade tätheten och koncentrationen av befolk-

ning och sysselsättning kan innebära ökade priser i den centrala regionkärnan såväl som de regionala stadskärnorna i båda strukturbilderna, men med en troligen högre prisuppgång i strukturbild B. Prisuppgången kan försvåra för ett varierat bostadsbyggande i dessa områden. Verksamheter med lägre lönsamhet eller ingen lönsamhet alls kommer också att ha svårare att etablera sig vid en prisuppgång.

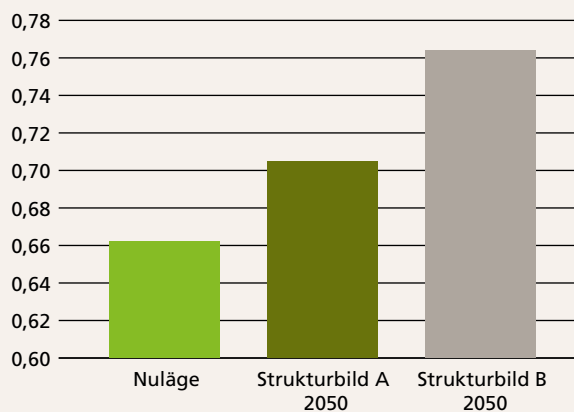
För att potentialen med regionförstoring ska kunna tas tillvara bygger det på att regionen förstärker sina länkar och i ett storregionalt perspektiv sker det i första hand med fysiska investeringar i spår och i ökad trafikering. I ett Stockholms läns perspektiv handlar det om att utveckla samarbetet mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor. Befolkningmässigt har stora och täta strukturer ett positivt samband med tillväxt genom regionala skalfördelar, tillgänglighet och marknadspotential. Regionförstoring och regionförstärkning är ett sätt för små regioner att få en större global konkurrenskraft. Såväl regionalt som storregionalt finns denna idé med i båda strukturbilderna, men mer i B än i A på grund av skillnader i tillgänglighet till storregionala noder och restidsförbättringar. I strukturbild B finns förutsättningarna att storregionalt attrahera och behålla fler beslutsfatarfunktioner i näringsliv, akademi och förvaltning.

Bägge alternativen gör det möjligt för kvinnor och män att kombinera arbets- och familjeliv. Strukturbild B gör långväga arbetspendling i ett storregionalt perspektiv något enklare.

Figur 24. Andel arbetsplatser inom länet som nås inom 45 minuters kollektivtrafik från de regionala stadskärnorna.



Figur 25. Andel arbetsplatser i länet som nås med kollektivtrafik inom 60 minuter från Arlanda flygplats.



Sociala konsekvenser

För regionens socioekonomiska struktur, vilken redovisas i den socioekonomiska kartan, kapitel 3.3, ger båda strukturbilderna förutsättningar för att förtäta bostadsområden med ett relativt lågt socioekonomiskt läge (baserat på låg andel förvärvsarbete, hög andel ekonomisk bistånd och hög andel utan gymnasiekompetens). I båda strukturbilderna lokaliseras drygt 20 procent av bebyggelsestillskottet i områden som har lägst socioekonomiskt index. De flesta av dessa områden har god kollektivtrafiktillgänglighet.

Strukturbild A kommer att ge ett något större tillskott i områden med lägst socioekonomiskt läge jämfört med strukturbild B. För båda strukturbilderna krävs medvetna strategier för exempelvis blandade upplåtelseformer och funktioner inom, och förbindelser mellan, dessa områden och resten av regionen för att utvecklingen av den rumsliga strukturen ska minska de inomregionala socioekonomiska skillnaderna.

9 | Samlad konsekvensbedömning

Konsekvensbedömningsprocessen är ett stöd i arbetet med att stärka hållbarhetsaspekterna i den kommande regionala utvecklingsplanen RUF5 2050. Konsekvensbedömningen har gjorts parallellt med processen att ta fram samrådsförslaget, och en konsekvensbeskrivning har gjorts utifrån det färdiga samrådsförslaget, i det här kapitlet görs en sammanfattning av den samlade konsekvensbeskrivningen som också är en bilaga till samrådsförslaget RUF5 2050.

RUF5 2050 har stärkt hållbarhet som fokus med mål som eftersträvar ett integrerat hållbarhetsperspektiv för såväl social, som miljömässig, och ekonomisk hållbarhet. Enligt lagstiftningen ska en regionplan alltid miljöbedömas och bedömningen ska dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB-förordningen, SFS 1998:905). Med tanke på att den regionala utvecklingsplanen RUF5 2050 har en mycket bred omfattning – i tid, i rum och i sak – vore det orimligt att inte göra en bedömning av de konsekvenser som planen kan antas få, och att dessutom göra det i ett bredare perspektiv än enbart kopplat till miljöaspekter. Det har därför beslutats att göra en samlad konsekvensbedömning av RUF5 2050, som hanterar alla aspekter av hållbarhet. Som en särskild fristående rapport har ett förslag till samlad konsekvensbeskrivning tagits fram, som sammanfattas här nedan. Den samlade konsekvensbedömningen fortsätter under hela planprocessen och utgör ett stöd i arbetet med att integrera stärkt hållbarhet i RUF5 2050.

9.1 Avgränsning av konsekvensbedömningen

Den samlade konsekvensbedömningen har inriktats på de konsekvenser av planen som kan anses betydande och relevanta, givet planens syfte och omfattning. Analysen har avgränsats tidsmässigt, geografiskt och ämnesmässigt.

Tid

När det gäller avgränsningen i tid så är bedömningarna fokuserade på läget år 2050, det vill säga samrådsförslagets horisontår för hela planen. Där så är lämpligt så

har analysen kompletterats med resonemang kring tiden 2018-2026 (planens giltighet) och 2030 (målår för delmålen).

Rum

Den påverkan som ett genomförande av regionala utvecklingsplanen har kan sträcka sig olika långt beroende på vilken påverkan som behandlas. Stockholms län är administrativ gräns för regionplaneuppdraget och de regionala utvecklingsfrågorna, men det finns även funktionella samband som sträcker sig utanför länets gränser. I termer av geografisk avgränsning så har bedömningen principiellt hanterats utifrån två geografiska nivåer:

1. Länsgränsen
2. Influensområdet, det vill säga det område som bedöms påverkas av ett visst ställningstagande. Influensområdet varierar beroende på vilken effekt man talar om.

Sak

Den samlade konsekvensbedömningen är bred och ämnesövergripande. Avgränsningen i sak har styrts av planens huvudsakliga syfte och rådighet. Bedömningen av påverkan på regionala system och samband begränsas till analys för fyra rumsliga strukturer: transportsystemet, bostäder och bebyggelse, tekniska försörjningssystem, samt grön- och blåstruktur. Dessa är system som den regionala utvecklingsplaneringen historiskt haft betydande påverkan på, och för vilka beslut idag får konsekvenser långt in i framtiden.

De konsekvenser som bedömts relevanta att analy-

sera för de boende och verkande i regionen redovisas utifrån konsekvenser för individer och hushåll, konsekvenser för grupper, konsekvenser för den sociala sammanhållningen, samt konsekvenser för näringslivets aktörer.

De övriga konsekvenser som bedömts relevanta att inkludera i analysen är konsekvenserna för naturmiljö och ekosystemtjänster, kulturmiljö, vatten, markanvändning och hushållning, samt klimatet. Dessutom beskrivs samrådsförslagets syn på risk och osäkerheter. De miljökonsekvenser som behöver beskrivas enligt kraven på miljöbedömning har integrerats i den valda modellen. Avgränsningen har gjorts i samråd med länsstyrelsen.

9.2 Metod och bedömningsmodell

Det saknas idag etablerade sätt att genomföra samlade konsekvensbedömningar av planer och program, både vad gäller process och sätt att dokumentera resultaten. Den modell som använts är en kombination av de behov och frågeställningar som landstinget har pekat ut som relevanta för planprocessen, de krav som miljölagstiftningen ställer på miljöbedömning av planer och program, samt de generella krav på planeringen som formuleras i plan- och bygglagen (2010:900). Processmässigt har arbetet följt den modell för miljöbedömning av planer och program som miljölagstiftningen föreskriver.

Det övergripande syftet med konsekvensbedömningen har varit att arbetet ska bidra till helhetssyn och kvalitetssäkring i samrådsarbetet. Ambitionen har varit att säkerställa att de samlade konsekvenserna av samrådsförslaget fått en adekvat behandling och tillåtit påverka samrådsförslagets inriktning och ställningstaganden. Arbetet har letts av en konsultgrupp och genomförts i samarbete med landstingets ansvariga tjänstemän. Konsekvensbedömningen har fungerat som en integrerad del i planeringen, inte bara som en revision eller efterhandsbedömning av det färdiga samrådsförslaget. Landstingets sakområdesexperter och planerare har sedan tidigt 2015 löpande involverats i arbetet med fokus på vägval och inriktningar längs vägen. Konsekvensbedömningen har på detta sätt påverkat planens inriktning och prioriteringar redan i programskedet.

Två oberoende granskningar av preliminära versioner av samrådsförslaget gjordes under hösten 2015. Konsultens expertgrupp har vid dessa tillfällen levererat konkreta rekommendationer vad gäller såväl samrådsförslagets innehåll och ställningstaganden som dess utformning.

Den modell som använts för att strukturera analysen och redovisningen bygger på de behov och frågeställningar som funnits under planarbetet. Den kombinerar frågor som rör planens konsekvenser för dem som påverkas av den ("vad händer om planen genomförs?"), med frågeställningar kopplade till de aktörer som ska genomföra planen ("hur lätt är det att få detta att hända, och vad kommer det att kosta?").

Modellen bygger på fem övergripande frågeställningar:

- I. Hur väl kommer den färdiga fysiska strukturen fungera - hur kommer planen påverka regionala system och samband?
- II. Vilka konsekvenser får planen för de som bor och verkar i regionen – hur påverkas hälsa, livsmiljö och andra lokala förhållanden?
- III. Vilka konsekvenser får planen för natur- och kulturmiljövärden och för miljöförhållanden utanför regionen?
- IV. Hur genomförbar är planen och vilka faktorer styr och påverkar genomförbarheten?
- V. Vilka ekonomiska effekter får planen – för samhället, för den offentliga ekonomin och för hushåll och företag?

För att svara på dessa frågor har var och en av dem brutits ned i en handfull underkategorier som belyser olika aspekter av respektive frågeställning. Dessa aspekter finns summerade i en bilaga till konsekvensbeskrivningen. Modellen, se nedan, har en struktur i vilken riktade analyser av specifika perspektiv (exempelvis barn, jämställdhet, konkurrenskraft, tillgänglighet i transportsystemet) kan inordnas utan att strukturen i sig måste göras om. I en bilaga till konsekvensbeskrivningen finns också en detaljerad redovisning där miljölagstiftningens krav på innehållet i en MKB för planer och program sorteras i förhållande till modellen.

| | Kategorier | Underkategorier | | Avgränsning i analys av RUF5 2050 |
|----|--|--|---|--|
| 1. | Påverkan på regionala system och samband | 1.1. | Transporter och tillgänglighet | Tillgänglighet, trängsel, framkomlighet. T.ex. andel av befolkning som når utvalda målpunkter inom viss tid, andel av trafiksystemet med trängsel osv. |
| | | 1.2. | Bostäder och bebyggelse | Variation i upplåtelseform, storlek, och kostnad. Lokalisering i goda kollektivtrafiklägen. |
| | | 1.3. | Teknisk försörjning | Förutsättningar för effektiva system-lösningar för teknisk försörjning. Samordning. Värnande av lägen för terminaler och anläggningar. |
| | | 1.4. | Grön och blå struktur | Grönstruktur; utbredning, kvalitet och sårbarhet, svaga samband. Blå struktur; samband och kvalitet |
| 2. | Konsekvenser för de som bor och verkar i regionen | 2.1. | Individer och hushåll | Fungerande vardagsliv (närhet till service och kommunikationer), kvalitet i boendemiljön, god hälsa (frånvaro av buller, tillgång tysta områden, luftkvalitet) |
| | | 2.2. | Grupper | Kvinnor/män, åldersgrupper, inkomstgrupper |
| | | 2.3. | Social sammanhållning | Inomregionala skillnader för utvalda socio-ekonomiska parametrar |
| | | 2.4. | Näringslivets aktörer | Tillgång till lokaler och logistik, arbetskraft, lokal och internationell marknad |
| 3. | Konsekvenser för natur- och kulturvärden | 3.1. | Naturmiljö och ekosystemtjänster | Riksintressen, gröna länkar i större landskap, skyddad natur |
| | | 3.2. | Vattenmiljöer och -system | Påverkan från markanvändning och teknisk försörjning. Skydd av dricksvattenresurser. Grundvatten. |
| | | 3.3. | Kulturmiljö och kulturhistoriskt värdefulla miljöer | Skydd, bevarande och utveckling av existerande värden. Riksintressen. Även bebyggelse i bredare bemärkelse. |
| | | 3.4. | Markanvändning och hushållning med resurser | Löpande tillämpning av hushållningsperspektivet |
| | | 3.5. | Miljöpåverkan utanför regionen | Klimatpåverkan från vägtrafiksystemet samt om möjligt övrig klimatpåverkan. |
| | | | Risker och störningar | Sektorsövergripande analys av hur risk, osäkerheter och resiliens hanteras |
| 4. | Genomförbarhet | Samlad bedömning baserad på regionens rådighet och påverkansförmåga samt måluppfyllelsens beroende av teknikutveckling och andra aktörers investeringar och prioriteringar | | |
| 5. | Ekonomiska effekter | Samlad bedömning utifrån samhällsekonomiska effekter, effekter på offentlig ekonomi och taxor över tid (inkl. skuldsättning) samt ekonomiska effekter på hushåll, företag, andra aktörer | | |

Stor vikt har lagts vid att i analysen fånga de stora dragen i både påverkan och effekter, att inte tynga texten med för många detaljer och bakgrundsbeskrivningar. Bedömningen har därför inriktats på effekterna av de strategiska ställningstaganden planen gör - dess primära påverkan och effekter samt de delar där man erfarenhetsmässigt kan säga att regionplanen tenderar att ha stort genomslag. Många frågors detaljeringsgrad gör att de bättre eller mer ändamålsenligt hanteras, analyseras och belyses i kommande beslutsprocesser (t.ex. i första hand översiktsplanering och infrastrukturplaneringen).

9.3 Jämförelsealternativ

Lagstiftningen ställer krav på att en miljökonsekvensbeskrivning regionplan ska innehålla ”en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs”. Ofta benämns denna utveckling som nollalternativ eller jämförelsealternativ – framtiden utan planen. Praxis i dessa sammanhang är att utgå från den gällande planen och bygga ett resonemang kring att den föreslagna planen inte antas och att den gamla planen då fortsätter att gälla. Samrådsförslaget innehåller inga separata planalternativ, därmed definieras inte heller något referensscenario eller nollalternativ. Som stöd för diskussionerna i samrådet har dock två strukturbilder tagits fram, tänkta att fungera som verktyg för att diskutera olika rumsliga strukturer för att nå de uppsatta målen för regionen. Även om de två strukturerna båda ska ge förutsättningar för måluppfyllelse kan de skilja sig i termer av vilka konsekvenser de får. De två strukturbilderna ska inte ses som planalternativ utan har som syfte att illustrera olika principer för rumslig fördelning av tillkommande bebyggelse, och transportinfrastruktur behöver kompletteras med olika uppsättningar av

styrmedel för att regionens mål ska kunna uppnås. I konsekvensbeskrivningen återfinns ett avsnitt med en diskussion om hur samhället och miljön troligen utvecklas om planen inte antas.

9.4 Sammanfattning av den samlade konsekvensbeskrivningen

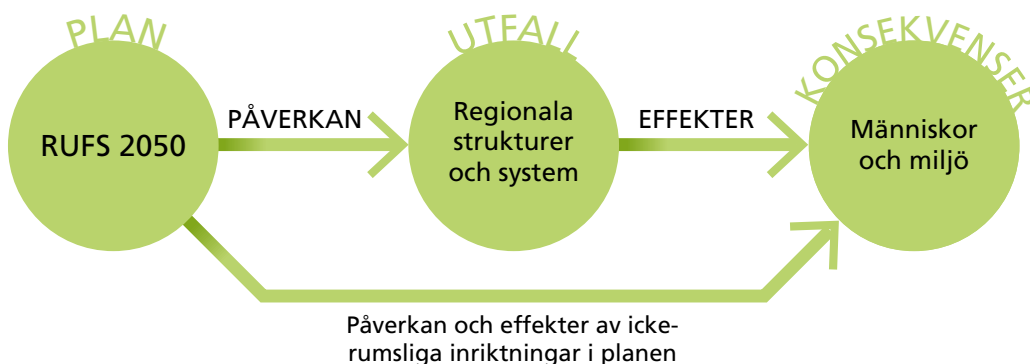
Samrådsförslagets påverkan på regionala system och samband

Samrådsförslaget påverkan på regionala system och samband görs med avseende på transporter och tillgänglighet, bostäder och bebyggelse, teknisk försörjning samt grön- och blåstruktur. För transportsystemet kan konstateras att samrådsförslaget bygger på nationella transportinfrastrukturplaner och förhandlingsöverenskommelser som är finansierade i det korta perspektivet. Utvecklingen i det medellånga perspektivet är mycket svår att bedöma. Om regionen år 2050 ska vara utan klimatpåverkan kommer svåra val att behöva göras vad gäller framtida investeringar i transportsystemet redan i närtid, vilket samrådsförslaget kunde vara tydligare med.

Det är omöjligt att bedöma i hur stor utsträckning samrådsförslaget kommer att bidra till att fler bostäder byggs. För regionen har en regionplan en roll att göra avvägningar mellan allmänna intressen, kommunala, regionala och nationella målsättningar. Detta behöver stärkas till utställningsförslaget av RUFSS 2050.

För grönstrukturen visar samrådsförslagets analyser att det är möjligt att tillföra de volymer av ny bebyggelse som behövs utan att grönstrukturen påverkas. Att detta är möjligt i teorin är dock ingen garanti för att utvecklingen lokalt kommer att följa denna princip. Starkt mellankommunalt samarbete, fortsatt fördjupade kunskapsunderlag, samt en tydlig regional målbild krävs för att grönstrukturens utbredning, värden

Figur 27. Figur som illustrerar skillnaden mellan planens utfall och konsekvenser.



och kvaliteter ska kunna bevaras och utvecklas samtidigt som regionens befolkning växer kraftigt.

Samrådsförslaget påverkar i sig inte blåstrukturens utbredning. Det ökade trycket på resursen som en växande befolkning innebär kompenseras delvis av förbättringar i de tekniska försörjningssystemen (t.ex. i avloppsreningsverk) och en i minskande grad miljöbelastande dagvattenhantering.

Konsekvenser för de som bor och verkar i regionen

De konsekvenser samrådsförslaget skulle få för dem som bor och verkar i regionen analyseras från fyra perspektiv: konsekvenser för individer och hushåll (där även påverkan på hälsa hanteras), konsekvenser för olika samhällsgrupper, konsekvenser för den sociala sammanhållningen i stort, samt konsekvenser för näringslivets aktörer, företagen.

Samrådsförslaget har en uttalad ambition att sätta människan i fokus i regionens utveckling. I många avseenden görs just detta, inte minst i de delar som rör mål för utbildning och deltagande på arbetsmarknaden. När det gäller den fysiska miljöns påverkan på individer och hushåll behöver mål, åtgärder och förhållningssätt kompletteras med tydligare skrivningar och ställningstaganden avseende den lokala livsmiljön, t.ex. vad gäller luftkvalitet och frånvaron av buller.

Samrådsförslagens innehåll svarar mot många olika gruppers behov och förutsättningar. Fokus ligger i första hand på socioekonomiska grupper och jämställdhet mellan män och kvinnor, äldre- och barnperspektiven är mindre uttalade. En förtätning av regionen bedöms innebära både utmaningar och möjligheter för alla bedömda grupper. Dock behöver samrådsförslaget utvecklas med avseende på lokala livsmiljöer för barn, både vad gäller tillgången till natur och närhet till skola och annan social service. På samma sätt behöver äldres behov och förutsättningar framgå i åtgärder och förhållningssätt. Det arbete för att kartlägga inomregionala socioekonomiska skillnader som inletts av landskapet behöver fortsätta. Slutsatserna från arbetet bör i högre utsträckning än nu påverka samrådsförslagens prioriteringar och ställningstaganden.

Sammantaget bedöms samrådsförslagens åtgärder och förhållningssätt innebära en styrning mot en mer socialt sammanhållen region. Olika former av socioekonomiska analyser är viktiga för att tidigt i planeringen kartlägga övergripande sociala behov och förutsättningar. Sådana analyser bör komplettera samrådsförslagens prioriterade åtgärder, att utveckla kunskapen om hur den fysiska planeringen kan skapa förutsättningar för social sammanhållning, samt att genomföra hållbarhetsbedömningar i bostadsplaneringen.

Bedömningen är att planförslaget tydligt har satt det internationellt konkurrensutsatta näringslivets behov i fokus. Den roll som näringslivet och arbetsmarknadens funktion har för att uppnå sociala målsättningar är mindre tydligt artikulerad. Ett tydligare uppmärksammande av de behov som nystartade, små eller medelstora företag har skulle stärka planförslaget.

Miljökonsekvenser

Samrådsförslagens övergripande karaktär gör att dess konsekvenser för naturmiljö, kulturmiljö och ekosystemtjänster är mycket svåra att bedöma. Ambitionerna i samrådsförslaget är dock höga. Den tydliga inriktningen på bevarande av de gröna kilarna, stärkande av svaga samband och koncentration av bebyggelse till kollektivtrafiknära lägen ger generellt sett en bra grund att stå på. Det finns risk för en påtaglig påverkan på regionens naturmiljöer när en stor mängd ny bebyggelse och transportinfrastruktur ska tillföras under kort tid. Förtätningen kan få konsekvenser för kulturmiljön då ursprungliga stadsplanekvaliteter med bebyggelse i samspel med natur riskerar att försvinna. Arbetet med att ta tillvara och vårda kulturmiljön behöver genomsyra all fysisk planering. Samrådsförslaget saknar tydliga och konsekventa ställningstaganden i detta avseende, vilket behöver utvecklas.

Frågor som rör vatten hanteras på flera olika ställen i samrådsförslaget, vilket i sig kan innebära en risk att frågorna i efterföljande planering inte får den uppmärksamhet de förtjänar. Bortsett från den prioriterade åtgärden att minska läckaget av näringsämnen till Mälaren och Östersjön saknas mål och delmål som tydligt pekar på behovet av att uppmärksamma vattenfrågorna i kommande planering och byggande.

De båda strukturbilderna innehåller båda omfattande förslag på ny bebyggelse och infrastruktur. Ett bevarande- eller hushållningsperspektiv saknas i beskrivningen av strukturbilderna, där frågor kring ytsnålhet och avståndsoptimering dominerar. Detta bör utvecklas. Samrådsförslagens föreslagna förhållningssätt till regionens blå- och gröna strukturer innehåller dock redan idag viktiga ställningstagande av hushållningskaraktär.

Jämfört med tidigare planer måste samrådsförslaget sammantaget sägas ha höjt ambitionerna rejält för såväl klimatpåverkan som annan miljöpåverkan. Genom målsättningen att år 2050 vara en region utan klimatpåverkande utsläpp görs klimatfrågan till en ram inom vilken resten av planförslaget utformas. Detta är positivt och ligger i linje med nationell och internationell politik.

Samrådsförslaget upprepar tidigare ställningsta-

ganden för risker och sårbarheter rörande behovet av klimatanpassning i bebyggelse och för infrastruktur. För de nya risker som identifierats så är skrivningarna än så länge svaga och ingen ny kunskap tillförs. Samrådsförslagets troliga konsekvenser eller genomslag i detta avseende måste anses mycket begränsade.

Genomförbarhet och ekonomiska effekter

Planens genomförbarhet och ekonomiska effekter är svårbedömda eftersom flera konkreta avvägningar och ställningstaganden skjuts till senare planering. Överlag bedöms dock samrådsförslaget vara minst lika genomförbart som den nu gällande planen RUFSS 2010. I konsekvensbeskrivningen förs principiella resonemang om de samhällsekonomiska effekterna, effekterna på den offentliga ekonomin, samt effekterna på regionens hushåll och företag.

Samlad bedömning

Sammanfattningsvis speglar delmålen för 2030 relativt väl de långsiktiga ambitionerna för 2050. Mot bakgrund av de stora förändringarna i omvärlden just nu är dock bedömningen om målluppfyllelse 2050 behäftad med stora osäkerheter. Som riktningsskiss och som grund för prioriteringar torde dock delmålen kunna fungera tämligen väl.

Sammantaget bedöms samrådsförslaget styra mot en jämlik region. Kopplingen mellan förslagets mer allmänna resonemang om jämlikhet, dess målbilder och delmål, åtgärder och förhållningssätt brister dock bitvis. Det finns därför behov av att speciellt bevaka hur jämlikhetsperspektivet hanteras i efterföljande planering.

Samrådsförslaget har högt satta ambitioner på miljöområdet. De miljömässiga konsekvenserna om planen i slutändan inte antas gå inte att bedöma utan att ägna sig åt ren spekulation. Bedömningen är dock att en framtid utan en ny RUFSS 2050 innebär risk för att miljöförhållandena på sikt försämrats. Detta gäller såväl miljöpåverkan kopplad till regionala system (transporter, energi, teknisk försörjning) som miljöpåverkan som uppstår vid ny eller ändrad markanvändning.

Den samlade bilden av bedömningen är att samrådsförslagets negativa konsekvenser är begränsade och står i proportion till de stora nyttor som uppstår för de som bor och verkar i regionen om planen genomförs. Bedömningen försvåras av att samrådsförslaget är generellt skrivet och har mycket breda mål- och åtgärdsformuleringar. Detta gör det goda med sig att många aktörer kan ställa sig bakom planen. Baksidan är att svåra avvägningar och prioriteringar mellan motstående intressen skjuts till senare beslutsfattande.

Risken är då att beslut fattas under större tidsnöd och med sämre underlag än under RUFSS-processen. En stor utmaning i regionens utveckling framöver är att omsätta höga ambitioner på det sociala området i konkreta åtgärder som ger resultat. Vidare att säkerställa att investeringar i bebyggelse och infrastruktur bidrar till att sociala mål nås.

När det gäller markanvändning har samrådsförslaget flera förtjänster, inte minst eftersom inriktningen är att tillväxten ska ske utan att intrång görs i den regionala grönstrukturen. Förhållningssättet för den byggda miljön präglas dock av ett starkt fokus på tillväxt och kapacitetshöjningar. En viktig fråga under samrådet blir därför hur ställningstaganden kan skärpas, i första hand gällande kvaliteter i boendemiljön, avvägningen mellan olika allmänna intressen kopplade till markanvändning, samt utpekande av värden eller geografiska områden som bör undantas ny eller ändrad bebyggelse.

I samrådsförslaget saknas en analys av i vilken mån de redan beslutade och resurskrävande överenskommelser och investeringsplaner som inarbetats i planen är anpassade till samrådsförslagets sociala och miljömässiga målsättningar. Det är angeläget att så snart som möjligt inleda ett arbete med att samordna mål och underlag för planeringen så att regionala och statliga aktörer utgår från målsättningar och prognoser som inte i väsentliga avseenden skiljer sig åt.

Slutligen konstateras i konsekvensbedömningen att det är ett stort steg framåt jämfört med tidigare planering att samrådsförslaget bland delmålen lyfter behovet av att minska den indirekta klimatpåverkan som konsumtionen ger upphov till. Även denna fråga behöver fördjupas.

9.5 Fortsatt arbete

Den nu genomförda konsekvensbeskrivningen är, liksom hela samrådsförslaget av RUFSS 2050, föremål för samråd. Processen med den samlade konsekvensbedömningen kommer att fortsätta under hela planprocessen och en ny samlad konsekvensbeskrivning kommer att göras för utställningsförslaget till RUFSS 2050 och ligga kvar som den slutliga planens konsekvensbeskrivning.

10 | Fortsatt process fram till antagen plan

Samrådsförslaget är en del i en lång planprocess. Arbetet påbörjades under 2013 med ett aktualitetsarbete av den nuvarande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2010. År 2018 ska RUFSS 2050 kunna antas av landstingsfullmäktige.

Gällande regionplan och regionala utvecklingsprogram för Stockholms län, RUFSS 2010, antogs av landstingsfullmäktige respektive länsstyrelsen 2010. En aktualitetsbedömning, baserad på en bred remiss, genomfördes 2013. Samrådsredogörelsen godkändes slutligt av landstingsfullmäktige 2015. Då beslöts också att RUFSS 2010 är fortsatt aktuell och ska gälla under hela giltighetsperioden. Landstingsfullmäktige hade redan 2014 beslutat att en ny regional utvecklingsplan för Stockholms län skulle tas fram. Programmet för arbetet med en ny plan, benämnd RUFSS 2050, antogs av landstingets tillväxt- och regionplanenämnd i augusti 2015.

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar den 22 mars 2016 att sända ut ett samrådsförslag om RUFSS 2050 på remiss till den 30 september. Till förslaget hör ett av planeringsorganen i östra Mellansverige (ÖMS) gemensamt framtaget dokument om de storregionala perspektiven – ÖMS 2050, samverkan och planering i östra Mellansverige. I Stockholms län sänds detta dokument som bilaga till Samrådsförslag RUFSS 2050 till samtliga remissinstanser inklusive länets kommuner. I övriga ÖMS-län, sänder Stockholms läns landsting endast ut Samrådsförslag RUFSS 2050 till kommunerna, och ÖMS-dokumentet sänds ut gemensamt av de planeringsansvariga organen i ÖMS-länen till kommunerna i ÖMS-länen.

Hösten 2016 görs en samrådsredogörelse och beslutas om inriktningen på arbetet inför utställningen. Eftersom den för östra Mellansverige gemensamma delen inte behöver följa plan- och bygglagens regelverk kommer den att kunna antas redan i detta skede, såväl i Stockholms läns landsting som i de andra länen.

Under våren 2017 fortsätter arbetet med att färdigställa en utställningsversion av RUFSS 2050, som beräknas sändas på remiss under tre månader hösten 2017. Landstingsfullmäktige kommer då före sommaren 2018 kunna fatta beslut om att anta en ny regional utvecklingsplan för Stockholms län, RUFSS 2050.

Beslut om genomförande av den regionala utvecklingsplanen sker löpande i olika sammanhang, av olika organ och av olika slag. Processen är komplex och präglas av mångfald avseende perspektiv och sammanhang. Målstrukturen i RUFSS 2050 är utformad för att stödja en sådan mångfald av ofta långsiktiga processer. Landstinget kommer årligen att följa upp genomförandet och på olika sätt, genom till exempel handlingsprogram för viktiga insatsområden, medverka till att Stockholmsregionen är och förblir Europas mest attraktiva storstadsregion.

**Välkommen att samråda om förslaget
till nästa regionala utvecklingsplan
för Stockholmsregionen**

RUFS 2050

Landstingets tillväxt- och regionplanenämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2016 att skicka samrådsförslaget på remiss. Remissperioden pågår fram till och med den 30 september 2016. Till samrådsförslaget hör också ett förslag till samlad konsekvensbeskrivning, samt en bilaga om de storregionala perspektiven som Stockholms läns landsting har tagit fram tillsammans med planeringsorganen i östra Mellansverige.

Visionen är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion.

Alla intresserade är välkomna att delta i samrådet och att senast den 30 september 2016 lämna synpunkter. Mer information om samrådet och fördjupande underlag finns på www.rufs.se