

Bilaga 1: Sammanfattning av RUFS

RUFS 2050 bygger vidare på inriktningen i nuvarande regionplan för Stockholms län, RUFS 2010. RUFS 2050 är ett komplext dokument som innehåller många olika delar. Det finns en vision, övergripande mål, delmål, prioriterade åtgärder, förhållningssätt samt strukturbilder för regionens rumsliga utveckling. Till strukturbilderna är dessutom olika infrastrukturobjekt knutna. Nedan presenteras de olika delarna samt målen i ÖMS.

RUFS 2050 har fyra olika 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.

Mål och målstruktur för Stockholm 2030–2050

RUFS 2050 utgår från en vision: *Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion*. Visionen har konkretiserats i fyra övergripande mål:

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

De övergripande målen har underliggande delmål som ska uppnås till 2030. Nedan presenteras de delmål som har mest bäring på stadsbyggnad och transporter.

En tillgänglig region med god livsmiljö

- Minst 9000 och upp till 16 000 bostäder ska färdigställas varje år fram till 2030

- Minst hälften av regionens invånare når minst 55 procent av länets arbetsmarknad inom 45 minuter med kollektivtrafik
- Cykelandelen ska öka till 20 procent av samtliga resor i enlighet med Regional cykelplan för Stockholms län.
- Kollektivtrafikandelen (andel av motoriserade resor med kollektivtrafik i länet) ska öka med 5 procentenheter jämfört med idag.
- 70 procent av nya bostäder ska tillkomma inom gångavstånd till kollektivtrafikens stomnät.
- Hälften av regionens invånare har högst 1000 meter till tätortsnära natur i grön kil.

En resurseffektiv och resilient region

- De direkta utsläppen av växthusgaser ska vara mindre än 2,3 ton per invånare.
- Utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras.
- Den totala energianvändningen i Stockholmsregionen ska uppgå till högst 40 TWh.
- Andelen förnybar energi ska vara minst 75 procent.
- De genomsnittliga resorna per person och dygn med bil ska vara högst 6,5 km.

Dessutom anges hållbarhet, resiliens, fokus på människan och en region utan klimatutsläpp som förutsättningar för att kunna förverkliga visionen för regionen. RUFS 2050 tillämpar ett förhållningssätt till hållbar utveckling där; Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling. Parallellt med RUFS 2050 tas det fram en klimatifärdplan för Stockholms läns landsting. I praktiken innebär detta uppdrag att det finns en målsättning om att vara utan klimatpåverkande utsläpp vid RUFS 2050:s horisontår.

Mål och målstruktur för östra Mellansverige 2030–2050

Prioriterade noder: För en flerkärnig och förstorad arbetsmarknad genom det storregionala (kollektiv-) trafiksystemet prioriteras Stockholms centrala regionkärna (inkluderar delar av Solna, Sundbyberg och Nacka), Sollentuna-Kista-Häggvik, Barkarby-Jakobsberg, Arlanda-Märsta, Flemingsberg, Södertälje, Uppsala, Gävle, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping-Skavsta, Norrköping och Linköping.

Storregional tillgänglighet: Tåget ska ha kortare restid än bilen i alla storregionala stråk. Ambitionen är en minskning av restiderna med tåg om 30–50 % beroende av sträcka och tidsperspektiv. Inomregional tillgänglighet: Minst 55 % (2030) resp. 60 % (2050) av boende i varje ÖMS-län ska nå närmaste storregionala nodstad

inom 30 minuters restid (inkl. gång-, åk-och bytestid) med kollektivtrafik.

Internationell tillgänglighet: År 2030 ska minst 60 % och år 2050 minst 70 % av arbetsplatser och boende i ÖMS nå Arlanda eller Skavsta inom 60 minuters restid (inkl. gång-, åk-och bytestid) med kollektivtrafik (nuläge=43%). Högst 60 minuters restid ska gälla med snabb kollektivtrafik mellan Arlanda och Skavsta senast 2030.

Marknadspotential: År 2030 ska minst 50 % och 2050 minst 60 % av regionens befolkning nå minst 40 % av regionens arbetstillfällen inom 60 minuters restid med kollektivtrafik.

Prioriterade åtgärder

Planen beskriver ett antal åtgärder som den säger behöver uppmärksamhet på kort sikt (2018-2026). Åtgärderna är samlade utifrån inriktning. Åtgärderna under de två mest relevanta inriktningarna presenteras nedan:

Knyt ihop regionen och bygg tätt, varierat och kollektivtrafknära.

- Bygg ut bostäder i enlighet med det regionala behovet samt prioriteringarna i Stockholmsförhandlingen 2013 och samverka så att Sverigeförhandlingen samspelar med RUFS 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 RUFS 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.
- 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.

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

- Identifiera och utför nödvändiga klimatanpassningar i bebyggelse, infrastruktur och viktiga samhällsfunktioner så de klarar förväntade klimatförändringar, exempelvis översvämningar och bräddning vid kraftiga regn.
- 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.
- Klargör och peka ut de regionala behoven på mark för logistikområden och depåer samt konkretisera alternativ för bränsletransporter och transporter av farligt gods.

Förhållningssätt

Förhållningssätten är tänkta som långsiktiga regionala spelregler för utvecklingsplanering som olika aktörer ska tillämpa.

Förhållningssättet till bebyggelsestruktur kommer att utvecklas till en plankarta inför utställningen av RUFS 2050.

Transportsystemet berörs mest av förhållningssätt inom följande områden; klimatpåverkan, bebyggelseförsörjning, transportsystemet. Nedan presenteras ett urval av de förhållningssätt som är relevanta för transportsystemet.

Klimatpåverkan

- 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
- Utveckla en resurseffektiv energianvändning och en fortsatt energieffektivisering i bebyggelse, transporter, verksamheter och hushåll.
- Fasa ut fossila energikällor inom alla sektorer till förmån för förnybara som till exempel biobränslen, sol, vind, vatten m fl.

Bostadsförsörjning

- Stärk sambanden mellan bebyggelseutveckling och utbyggnad av kollektivtrafiken.
- Planera för ett varierat bostadsbyggande i kollektivtrafikhöga 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.

Transportsystemet

Förhållningsättet för att utveckla ett transportsystem med god tillgänglighet, tillräcklig kapacitet och utan klimatpåverkan kräver framförallt av 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 transporterna 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.

Regionens rumsliga struktur

Den fysiska strukturen i länet och östra Mellansverige har stor betydelse för hur lätt eller svårt det blir att uppnå målen för regionen.

Två regionala rumsliga strukturer har tagits fram, A och B. Båda utgår ifrån förtätning i kollektivtrafiknära läge men skiljer sig i hur den tillkommande bebyggelsen fördelas i regionen. Strukturbild A redovisar en befolkningsutveckling i linje med RUFS 2010 som försöker minska kärnans dragningskraft och fördela ut befolkningstillväxten jämnare över hela länet. Strukturbild B bygger istället på hur den faktiska utvecklingen av befolkningstillväxten de senaste åren har sett ut, men ytterligare förstärkt, med stark koncentration till regionens centrala delar. A har en större andel småhus än B och tar också mer mark i anspråk.

Ett viktigt mål med strukturbilderna är att visa olika sätt för regionen att nå klimatmålet för transporter om inga nettoutsläpp av klimatpåverkande gaser år 2050. Därför skisseras två olika scenarier för hur regionen att nå klimatmålet.

- Ett teknikoptimistiskt alternativ som innebär att teknikutvecklingen och mängden fossilfritt bränsle inte begränsar antalet fordonskilometer och körkostnad därför är ungefär som dagens.
- Ett teknikpessimistiskt alternativ där mängden fossilfritt bränsle är en begränsande faktor för trafikarbetet. Bristen på energi ger höga bränslepriser som innebär att kostnaden för en bilresa ökar med sextio procent.

I båda scenario A och B provas nya snitt där trängselskatt tas ute runt Stockholm efter 2030. Avgifterna är högre för A än för B. Också parkeringsavgifterna antas höjas jämfört med idag. Højningen hänger samman med tåtheten hos bebyggelsen - ju højre tåthet, desto højre parkeringskostnad. I scenario B finns dessutom en tåthetsberoende boendeparkeringsavgift.

Konsekvensbedömningen som gjorts visar att det ur ett regionalt perspektiv finns många fördelar med en tät bebyggelsestruktur, där den centrala regionkärnan utvecklas starkt. Resultaten visar att markåtgången för ny bebyggelse kan begränsas, att nyttan av ny (och befintlig) kollektivtrafik är høj och att en tät och central utveckling skapar goda förutsättningar till ökade stads-kvaliteter.

Struktur B ger högre kollektivtrafik-, cykel- och gångandelar samt lägre bilandelar jämfört med strukturbild A. Bl a innebär B att delmål om ökad kollektivtrafikandel uppfylls. Strukturbild B kan därför betraktas som den mest transportsnåla strukturen jämfört med strukturbild A.

Infrastrukturobjekt

Fram till 2030 är transportsystemet gemensamt för de båda strukturbilderna och utgår från i huvudsak redan beslutade objekt. Efter 2030 skiljer sig infrastrukturstrukturobjekten åt. Det är viktigt att betona att objekt som skisseras för de olika strukturbilderna efter 2030 endast är analysunderlag och inte åtgärdsförslag. Det storregionala trafiksystemet har samordnats med En bättre sats processen (EBS) och den inriktning som skisserats för östra Mellansverige med sikte på 2030. Trafiknät och trafikering följer också EBS indikation för utvecklingen fram till 2050.

Vissa principiella skillnader i utbyggnaden av kollektivtrafik finns mellan de båda strukturbilderna efter 2030:

- I strukturbild B behövs centralt en mer kraftfull utveckling av tunnelbanan och spårvägar jämfört med A, detta föranlett av den högre koncentrationen av resor centralt i B. B innehåller bland annat en ny tunnelbaneförbindelse i över Saltsjö-Mälarsnittet. I strukturbild A byggs kollektivtrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet istället ut med en spårförbindelse samförslagd med en östlig vägförbindelse.
- I strukturbild B utformas ytnätet i regionens centrala delar delvis som ett spårnät för att klara en större resandeefterfrågan. I A där resande inte förväntats öka så att det av kapacitetsskäl motiverar spår ligger stombussnätet kvar.
- I både strukturbild A och B kopplas nordosektorn (Täby) till City med spårtrafik.
- I båda strukturbilderna förväntas ett ökat tvärresande mellan de regionala stadskärnorna, vilka knyts ihop med snabba och turtäta förbindelser bland annat på Yttre Tvärleden (dvs. förbifarten, norrortsleden, södertörnsleden). Detta resande är mer accentuerat i A än i B.

Strukturbild B innehåller inga ytterligare utbyggnader av vägnätet efter 2030. I strukturbild A byggs vissa delar av vägnätet ut för att klara av den ökade efterfrågan på bilresor. Vägnätet förutsätts bland annat 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.

Till utställningsförslaget kommer transportnätet att analyseras vidare utifrån vilken bebyggelsestruktur som eftersträvas.

Det planeras redan för stora investeringar i transportsystemet fram till 2030, omkring 150 miljarder kronor. Efter 2030 ökar skillnaderna mellan strukturbilderna eftersom strukturbild B endast omfattar större investeringar i kollektivtrafik. Knappt 30 miljarder mer läggs på investeringar i kollektivtrafiken i B än A. I stället har A investeringar i större objekt i vägnätet för drygt 30 miljarder kronor.

För investeringar efter 2030 fram till 2050 har kostnaderna för investeringar uppskattats till 90 miljarder kronor vilket innebär omkring 6 miljarder kronor per år. Något högre i strukturbild A och något lägre i strukturbild B.

Driftskostnaderna per invånare för kollektivtrafiken kan komma att öka med över 35 procent fram till 2050. Skillnaderna mellan strukturbilderna är små. Ökningen per invånare kan fram till 2030 komma att närmare sig 50 procent.

Utredningen konstaterar att de ökade kostnaderna för såväl investering som drift illustrerar behovet av att se över finansieringen av utbyggnad och drift av kollektivtrafiken i regionen.