



Anton Västberg
Trafikplanering
08-508 262 59
anton.vastberg@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-09-16

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) – Samrådsförslag. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar paragrafen för omedelbart justerad.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell
Enhetschef

Sammanfattning

Ett förslag till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUF 2010 – har av Regionplane- och trafikkontoret (RTK) skickats ut för samråd. Trafikkontoret konstaterar att RTK:s bedömning av hur regionen kommer att utvecklas stämmer med stadens bild i Vision 2030 och Framtidsutredningen. Kontoret delar också RTK:s bedömning av inom vilka områden det är särskilt viktigt att insatser görs om regionen ska kunna bibehålla sin konkurrenskraft. Det är värdefullt att planen i så hög grad diskuterar storstadens möjligheter och behov för att kunna spela sin viktiga roll för den nationella utvecklingen.

Förslaget redovisar två alternativa planbilder - ”tät” respektive ”fördelad”. Enligt kontorets uppfattning bör alternativ ”tät” prioriteras. Det har bäst förutsättningar att skapa en utveckling i regionen enligt målbilden - regionen ska vara



ekonomiskt, socialt och miljömässigt effektiv, attraktiv och hållbar/robust. ”Tät” ligger också mest i linje med inriktningen för arbetet med stadens översiktsplan.

Kontoret uppskattar vidare att förslaget anlägger ett regionöverskridande perspektiv, något som Stockholms stad tidigare efterfrågat. Den funktionella regionen måste få växa och rörlighet och tillgänglighet vara hög. I den funktionella regionen får de administrativa gränserna minskad betydelse vilket är viktigt inte minst för planering och utbyggnad av den framtida infrastrukturen. Ett väl fungerande transportsystem är en nyckelfråga för utvecklingen och sammanhållningen inom regionen.

Ett viktigt område som samrådsförslaget nästan helt bortser från är diskussionen om hur finansieringen kring de olika objekten och scenarierna skall lösas. Saknas görs även en tydligare koppling till den så kallade Stockholmsöverenskommelsen. Kontoret har även synpunkter på resonemanget kring den kärnstruktur som presenteras i planen.

Det är positivt att spårtrafiken i det storregionala perspektivet föreslås bli det strukturerande trafikslaget. Däremot anser kontoret att gång-, cykel- och busstrafiken får för lite utrymme i planen.

Remissen

”Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) – Samrådsförslag” inklusive ”Förslag till miljökonsekvensbeskrivning” är utsänd på remiss från Regionplane- och trafiknämnden under perioden 13 juni till 28 november 2008. Den har skickats till kommunstyrelsen som i sin tur har remitterat den vidare till Trafik- och renhållningsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Exploateringsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsstyrelsen samt Stadsledningskontoret.

Den 23 juni 2008 inkom remissen till trafikkontoret och remisstiden gentemot kommunstyrelsen sträcker sig fram till den 1 oktober 2008.

Samrådsförslaget har utarbetats i en dialog med regionens aktörer. Berörda förvaltningar från staden har deltagit i arbetet, bland annat trafikkontoret. När synpunkter från samrådet har bearbetats är avsikten att ett förslag ska ställas ut hösten 2009 och att landstingsfullmäktige ska kunna besluta om utvecklingsplanen våren 2010. Planen har formell status som *regionplan* enligt plan- och bygglagen samt som *regionalt utvecklingsprogram* (RUP).

Länsstyrelsen i Stockholms län och Regionplane- och trafiknämnden har beslutat att planen har betydande miljöpåverkan och därför har en miljöprövning

genomförts som en del av planeringsprocessen. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) summerar resultatet från denna.

Hela samrådsförslaget går att läsa på www.rtk.sll.se/verksamhet/RUFS/index.htm.

Bakgrund

Regionplanen för Stockholms län tas fram av Regionplane- och trafikkontoret (RTK). De ansvarar för regionplanering, översiktlig trafikplanering och regionala utvecklingsfrågor i Stockholms län. RTK arbetar på uppdrag av Regionplane- och trafiknämnden (RTN) och tillhör Stockholms läns landsting.

Nuvarande regionplan för Stockholms län är RUFS 2001. Den aktualitetsförklarades 2005 och inriktningen i denna ligger till grund för den nya RUFS 2010.

Samrådsförslagets upplägg och innehåll

RUFS 2010 har tre tidsperspektiv: ett långt på cirka 40 år för vision, mål och strategier, ett medellångt på cirka 20 år för planbilder, planeringsmål och åtaganden och ett kortare på 10 år för genomförande, bland annat handlingsprogram. Stockholmsregionen har starka geografiska samband med grannlänen och planen berör därför inte bara Stockholms län utan även övriga östra Mellansverige.

RUFS 2010 utgår från en vision: *Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion*. Visionen har konkretiserats i fyra övergripande mål:

- En öppen och tillgänglig region
- En ledande tillväxtregion
- En region med god livsmiljö
- En resurseffektiv region

Dialogen under planeringsprocessen har visat inom vilka områden det är särskilt angeläget att insatser görs. Regionen måste, enligt samrådsförslaget, bli bättre på att hantera integration och brister inom bostads-, transport- och utbildningssektorerna. Dessutom måste regionens klimatpåverkan minskas. Regionen måste ha förmåga att driva flera stora utvecklingsfrågor samtidigt, men finansieringssvårigheter gör det angeläget att bestämma vad som bör prioriteras.

De övergripande målen ska, enligt RTK, uppnås genom att regionens aktörer anammar sex strategier som samtliga leder till ett antal åtaganden för olika aktörer. De sex strategierna är:

1. Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn
2. Utveckla idéer och förnyelseförmåga



3. Säkra värden för framtida behov
4. Vidareutveckla en flerkärnig och tät region
5. Stärk sammanhållningen
6. Frigör livschanser

RUFS 2010 ska bidra till en hållbar utveckling i regionen med avseende på ekonomi, sociala förhållanden och miljö. Som en del i planeringsprocessen genomförs även en miljöbedömning.

Kontoret kommenterar strategier och åtaganden samt regionens rumsliga struktur i den utsträckning de berör Stockholms stad

Regionens rumsliga struktur – målbilder och planbilder

Den fysiska strukturen i länet och i östra Mellansverige har stor betydelse för hur de sex strategierna ska genomföras.

För östra Mellansverige redovisar samrådsförslaget två alternativa målbilder eller vägval för olika grader av koncentration av boende och sysselsättning i den funktionella regionen, ”Städer” och ”Storstäder”. I alternativet ”Storstäder” är bebyggelsen något mer koncentrerad till storstäderna Stockholm-Uppsala, Västerås-Eskilstuna och Linköping-Norrköping än i det andra. I båda alternativen har järnvägen en strukturerande roll.

För Stockholms län redovisar samrådsförslaget två alternativa planbilder – ”fördelad” respektive ”tät”. Båda syftar till att skapa goda utvecklingsförutsättningar i alla regiondelar med hänsyn tagen till utvecklingen under de senaste åren och förändringar i kommunernas översiktsplaner. Båda alternativen tar sin avstamp i RUFS 2001 men i ”tät” har de regionala stadskärnorna Barkarby-Jakobsberg och Kista-Sollentuna-Häggvik sammanförts till en, mer koncentrerad, kärna. Likaså har Skärholmen-Kungens Kurva och Flemingsberg sammanförts till en stadskärna. I ”tät” är även Arlanda en regional stadskärna.

Alternativet ”tät” medför att en relativt större del av bostads- och arbetsplatstillskottet tillkommer i regioncentrum (centrala Stockholm, Solna och Sundbyberg) och i övriga regionala stadskärnor som präglas av hög täthet, energieffektivitet och god tillgänglighet med spårbunden kollektivtrafik.

Alternativ Tät innehåller fler kollektivtrafiksatsningar än alternativ Fördelad, framförallt i tunnelbanesystemet. Istället har man lyft bort Östlig förbindelse innan 2030.

Tidplan

Efter samrådsperiodens slut, i november 2008, tas ytterligare några steg innan RUFSS 2010 är formellt antagen (se figur 1). Först utarbetas en samrådsredogörelse med förslag till hantering av synpunkterna. Denna behandlas i RTN och därefter tas ett utställningsförslag fram till september 2009, som ställs ut fram till januari 2010. Under våren 2010 beslutar landstingsfullmäktige slutligen om utvecklingsplanen.



Figur 1: Planeringsprocessen med RUFSS 2010

RUFSS och relationen till Stockholms översiktsplan

Inom stadsbyggnadskontoret pågår för närvarande arbete med en ny översiktsplan för Stockholms stad. Processen ligger väl i fas med processen för RUFSS 2010.

Stockholmsöverenskommelsen

Båda alternativa planbilderna för regionens rumsliga struktur utgår från den överenskommelse som Stockholmsförhandlingen mynnat ut i. Det innebär att trafikobjekten för de båda alternativen är väldigt lika fram till och med 2019. Däremot skiljer de sig en del gentemot varandra gällande de utblickar som föreslogs i Stockholmsöverenskommelsen.

Trafikkontorets synpunkter

Övergripande synpunkter

Trafikkontoret anser att samrådsförslaget har tagits fram med utrymme för stor delaktighet för regionens kommuner. Det ger förutsättningar för att RUFSS 2010 kan bli ett sektorsövergripande dokument som kan ligga till grund för de regionala aktörernas gemensamma eller enskilda planering. Kontoret konstaterar att RTK:s bedömning stämmer med stadens bild av utvecklingen i Vision 2030 och Framtidsutredningen av hur regionen kommer att påverkas av den globala utvecklingen och inom vilka områden det är särskilt viktigt att insatser görs om regionen ska kunna bibehålla sin konkurrenskraft. Det är värdefullt att planen i så hög grad diskuterar storstadens möjligheter och behov för att kunna spela sin viktiga roll för den nationella utvecklingen.



Kontoret uppskattar vidare att RUFSS 2010 anlägger ett regionöverskridande perspektiv, något som Stockholms stad tidigare efterfrågat. I den funktionella regionen får de administrativa gränserna minskad betydelse vilket är viktigt inte minst för planering och utbyggnad av den framtida infrastrukturen. Kontoret vill poängtera vikten av att åstadkomma kapacitetsförbättringar över Saltsjö-Mälarsnittet både gällande väg- och spårtrafik. En sådan förbättring är nödvändig både ur ett lokalt och ett regionalt perspektiv och för att bättre integrera regionhalvorna med varandra.

Enligt kontorets uppfattning bör alternativ "tät" prioriteras. Det har sannolikt bäst förutsättningar att skapa en utveckling i regionen enligt målbilden - regionen ska vara ekonomiskt, socialt och miljömässigt effektiv, attraktiv och hållbar/robust". "Tät" ligger också mest i linje med inriktningen för arbetet med stadens översiktsplan. Detta utvecklas mer nedan under "Mål- och planbild". Stadens strategi för stadsbyggande är att "bygga tät", vilket bland annat innebär att förtäta där det är möjligt samt att bygga på redan exploaterad mark. Detta för att minimera långa transporter, utglesning etc.

Samrådsförslaget tar enligt RTK avstamp från nu gällande RUFSS 2001. För att få perspektiv på regionplanearbetet i stort vore det därför värdefullt om man i planen hade tagit med ett kapitel om hur RUFSS 2001 svarat upp mot verkligheten samt uppställda planeringsmål.

Ett viktigt område som samrådsförslaget nästan helt bortser från är hur finansieringen av de olika objekten och scenarierna skall lösas. Kontoret efterlyser en diskussion kring finansieringen för de olika scenarierna som beskrivs och då i synnerhet genomförandeaspekterna.

När det gäller varuförsörjning i regionen anser kontoret att det generellt sett behövs beskrivningar hur RTK tänker sig denna utveckling. Att enbart skriva i planen att man skall säkra mark för olika ändamål är inte tillräckligt och knappast någon planeringsinriktning. Detta gäller särskilt för terminalområden. Upptagningsområde samt funktion och samband mellan områdena efterlyses.

Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildning, transporter och bostadssektorn (strategi I)

Kontoret delar de allmänna synpunkterna på behovet av utbyggd infrastruktur i samrådsförslaget. Busstrafiken får däremot generellt sett en alltför liten roll. Den beskrivs snarare som ett komplement till, eller i väntan på, att spårtrafik kommer. Framförallt gäller detta för stombussnätet och BRT-lösningar, dvs. buss med framkomlighet liknande spårtrafik, och då i huvudsak lokala förbindelser som avlastar tunnelbanan, dvs. i innerstaden.

Kontoret saknar ett resonemang om lokala båtförbindelser som avlastning över Saltsjö-Mälarsnittet, vilket tas upp i stadens ”Stockholm Vision 2030”. Likaså saknas en diskussion kring samspelet mellan de tre ekonomiska styrmedlen: trängselskatten, parkeringsavgifter och SL-taxan samt dess relation till bensinpriset.

För vägtrafiken borde enligt kontoret prioriteringen vara en effektivisering av vägnätet, och att öka genomströmning av människor och gods, inte fordon som samrådsförslaget fokuserar på. Vidare anser kontoret att om vi inte från början använder oss av principen att kollektivtrafiken och yrkestrafiken prioriteras i de nya stadskärnorna riskerar vi att skapa samma problem som i city.

Gång och cykel är i samrådsförslaget enbart med som komplement till andra trafikslag eller för att minska miljöpåverkan, inte som egna trafikslag med potential. Även om dessa trafikslag inte har några större andelar av det totala trafikarbetet i länet har de en viktig roll och utvecklingspotential, framförallt lokalt men även på en delregional nivå. Rollen för dessa trafikslag att avlasta i kritiska snitt liksom för ITS och mobility management saknas helt i detta kapitel.

Utveckla idéer och förnyelseförmåga (strategi 2)

Kontoret vill påpeka Arlandas roll där antalet direktlinjer till andra städer i världen är väsentligt för att behålla och utveckla Stockholms position som en internationellt konkurrenskraftig kunskapsregion. Det är därför viktigt att ge utrymme för detta genom att tillse att resenärer och anställda kan färdas till och från Arlanda på ett sätt som minimerar utsläpp så att inte marktransporterna begränsar utrymmet för flyget genom att ta allt för stor del av utsläppstaket.

Säkra värden för framtida behov (strategi 3)

I Stockholmsförhandlingen beräknas koldioxidutsläppen öka med 80 procent fram till år 2030 om inte resebeteendet och transportmönstret ändras. För att uppnå gällande utsläppsmål anser kontoret att det är nödvändigt att sträva efter en utveckling där energianvändningen kan minska inom transportsektorn. En del av denna minskning kan förväntas ske genom ny teknik med en övergång från fossilt bränsle till alternativ teknik. Förmodligen krävs även en beteendeförändring i vårt resande.

Vidareutveckla en flerkärning och tät region (strategi 4)

Samrådsförslaget diskuterar inte närmare den önskvärda utvecklingen *inom* den centrala regionkärnan. Kontoret vill emellertid påminna om regionkärnans betydelse för utvecklingen i regionen som helhet och utgår från att city ska ha en unik position men att också utbud av handel, kultur etc. ska stärkas i andra delar av staden. På samma sätt som det är viktigt att stödja god kollektivtrafik mellan



regionkärnorna är det viktigt med förbättrade kollektiva tvärförbindelser i ytterstaden.

Den regionala spårtrafikens utveckling är av stor vikt men de regionala spårförbindelserna med exempelvis snabbpendel får inte försämra för den lokala trafiken. Med detta menas att snabbpendeln som tas upp i samrådsförslaget från städer runt Mälardalen inte försämrar kapaciteten för Stockholms förorter som är beroende av ett väl fungerande pendeltågsnät.

Samrådsförslaget beskriver för- och nackdelar med de två alternativa planbilderna men inte vilka förutsättningar som måste skapas – mer än transportnoder – för att en kärna ska kunna utvecklas och efterlyser en beskrivning av erfarenheterna av vad som skett sedan RUFS 2001 beslutades samt en djupare analys. Utvecklingen går snarare mot att det växer fram ett stråk av tyngdpunkter som binds ihop till flera band längs med ny och befintlig infrastruktur.

Den i förslaget presenterade kärnstrukturen pekar ut strategiska områden men har enligt kontoret en del brister. I alternativ ”tät” integreras exempelvis Skärholmen-Kungens Kurva med Flemingsberg, vilket som intention är positivt. Däremot saknas ett resonemang kring hur detta på ett konkret sätt ska gå till. Områdena ligger förhållandevis långt ifrån varandra och skiljs åt av bland annat ett naturreservat. Detsamma gäller för ett flertal av kärnorna. Gemensamt för kärnorna är i stället att de innehåller hög grad av externhandel med stora parkeringsytor, vilket inte kan eller bör vara kärnans viktigaste funktion. För denna typ av kärnor är det dessutom svårt att ur ett trafikperspektiv åstadkomma ett hållbart resmönster.

Regionens rumsliga struktur

Kontoret konstaterar att de två alternativen ”fördelad” och ”tät” skiljer sig mer i grad än i art. Enligt förslaget finns det utrymme för betydligt mer bebyggelse i den centrala delen av regionen jämfört med tidigare antaganden. Kontoret delar denna bedömning både vad gäller bostäder och arbetsplatser.

Det är positivt att spårtrafiken i det storregionala perspektivet föreslås bli det strukturerande trafikslaget. Det är det enda rimliga sättet att få regionen att fortsätta att växa rent geografiskt samtidigt som klimatpåverkan minimeras. Att fler får en ökad tillgänglighet till regionens arbetsplatser är dessutom positivt för tillväxten.

Att jämföra de två alternativa planbilderna enbart på länsnivå är enligt kontoret inte tillräckligt utan påverkan på regioncentrum behöver också finnas med.

Mål- och Planbild

Kontoret förordar målbild Storstäder då denna struktur är tätare och lättare att bygga upp ett välfungerande kollektivtrafiknät både inom, mellan och in till Stockholm.

Kontoret anser att alternativ Tät med ett ökat bostads- och arbetsplatsutbyggnad i de centrala delarna av regionen är det alternativ som ger bäst förutsättningar för en växande region utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Detta i kombination med en ökad förtätning kring de regionala kärnorna. Resonemanget baseras på följande:

- En tät stadsbyggd med arbetsplatser och bostäder ger ökade förutsättningar för ett effektivt och utbyggt kollektivtrafiksystem, såväl för den spårbundna trafiken som för busstrafiken. Detta innebär i sin tur att bilresorna skulle kunna minska då fler resor kan ske med kollektivtrafiken.
- En tät struktur ger högre tillgänglighet till arbetsplatsområden och kortare restider.
- Det ökar även möjligheterna för människor att transportera sig med cykel och att gå. Då resorna blir kortare ökar konkurrenskraften för dessa färdmedel.
- Fler människor på mindre ytor ger även ökade möjligheter för ett brett och mångfaciterat serviceutbud. Detta innebär i sin tur att en del resor kan undvikas då behovet kan lösas inom det lokala området.
- En tät stadsbyggd ger ökade förutsättningar att bibehålla större grönområden som exempelvis de gröna kilarna.
- Avfallshanteringen och teknisk försörjning som exempelvis utbyggd fjärrvärme underlättas med en tätare struktur.

Trafikobjekt

RTK konstaterar att större infrastruktursatsningar fungerar strukturerande och ska därför vara strategiska. Kontoret vill därför betona vikten av att Kista, som ett av regionens viktigaste utvecklingsområden, får stöd av effektiva kollektivtrafikförbindelser. En järnvägsutredning om förstärkning av Mäljarbanan på sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll pågår för närvarande. I alternativ "tät" visas att detta kan ske genom att två spår dras Tomtebodavägen-Solna-Kista-Barkarby. Om förstärkningen istället görs utmed den befintliga banan (som illustreras i alternativ "fördelad") är det särskilt angeläget att den föreslagna förlängningen av tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby kommer till stånd. Kontoret stödjer också att tvärsparvägen förlängs från Ulvsunda till Kista. Kontoret vill också understryka vikten av att Stockholm Nord placeras så att den effektivt stödjer utvecklingen i Kista – Sollentuna – Häggvik.



Förlängningen av den blå tunnelbanelinjen från Kungsträdgården vidare ut mot Nacka finns med i Stockholmsöverenskommelsens utblickar efter 2020. Kontoret anser att detta objekt är strategiskt mycket viktigt och bör komma till ett så snart genomförande som möjligt.

Förslaget i alternativ "tät" att förlänga tunnelbanan från Liljeholmen via Odenplan till Universitetet förefaller intressant och bör förtjäna att studeras vidare. Kontoret vill vidare påpeka att en östlig förbindelse bör finnas med i alternativ "tät" före år 2030. Kontoret anser att finansieringslösningar bör utredas mer i detalj så att projektet kan tidigareläggas.

När det gäller de föreslagna trafikobjekten i samrådsförslaget till RUFSS 2030 är utgångspunkten för staden fram till 2019 i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen. Därför kommenteras dessa inte utan anses som givna. Nedan följer objekt som ligger efter överenskommelsen 2019.

E4-länken: Objektet finns med i RUFSS alt. Tät samt i Stockholmsöverenskommelsen som en utblick efter 2019. Då E4/E20 Tomtebodanorra Station-Haga Södra samt Förbifart Stockholm finns med i båda RUFSS alt. är detta objekt inte prioriterat fram till 2030. En större systemstudie för hur trafiken i västerort ska hanteras på bästa sätt bör påbörjas. Hit hör både detta objekt och Huvudstaleden.

Huvudstaleden: Objektet finns med i RUFSS alt. Fördelad men inte i Stockholmsöverenskommelsen. Om detta objekt ska få önskad effekt krävs att det utvidgas att även gälla sträckningen till Ulvsundavägen samt vidare mot Åkeshov/Brommaplan, vilket staden tidigare påpekat. Med nuvarande sträckning förskjuts trafikproblemen till Ulvsundavägen samt vidare in i Västerort. Objektet i den form som presenteras här är inte prioriterat till 2030. Se även under E4-länken ovan.

Roslagspilen: Objektet finns med i RUFSS alt. Fördelad samt i Stockholmsöverenskommelsens utblick. Roslagspilen är ett av flera tänkbara alternativ för att skapa ett kapacitetsstarkt spårbundet kollektivtrafiksystem för nordostsektorn. Förstudien från 2008 pekar på att det finns mer intressanta lösningar för att lösa situationen i nordost än just Roslagspilen.

Stockholm Nord: Det är av största vikt att ett nytt Stockholm Nord placeras så att den effektivt stödjer utvecklingen i Kista – Sollentuna – Häggvik.

Spårväg Djurgården-Centralen: Objektet finns med i bägge RUFSS-alt. och bör omfatta hela projektet "Tvärbana City", dvs även mot Ropsten i öster och

Nordvästra Kungsholmen i väster. Att enbart ha med en del av ett projekt är inte optimalt.

T-bana Mörby C-Täby C: Objektet finns med i RUFSS alt. Tåt men ej i Stockholmsförhandlingen och är ett alt. till Roslagspilen. Förutsätter även t-bana Liljeholmen-Albano/Universitetet. Detta objekt är ett viktigt projekt att utreda närmare.

T-bana Liljeholmen- Albano/Universitetet: Objektet finns med i RUFSS alt. Tåt men inte i Stockholmsöverenskommelsen. Detta objekt är ett viktigt projekt att utreda närmare då det avlastar Saltsjö-Mälarsnittet och befintligt system runt Östermalmstorg.

Trafikobjekt som saknas i samrådsförslaget

Förslaget tar inte upp möjligheterna att konvertera busslinjer i innerstaden till spårvagn. Särskilt linje 4 skulle med fördel kunna ersättas av spårvagn. Enligt stadens prognoser skulle den kunna ta runt 100 000 resenärer per dag och på ett kraftfullt sätt bidra till att stärka kapaciteten över Mälaren.

En tunnelbaneförlängning av röda linjen från Ropsten till Lidingö C saknas liksom en förlängning av gröna linjens gren från Karolinska mot Solna eller Täby.

Stegen framåt

Kontoret saknar en tydligare koppling till Stockholmsöverenskommelsen och hur det fortsatta arbetet för att nå fram till det överenskommelsen slår fast och som ligger till grund för RUFSS 2010, fram till 2019, ska gå till.

Kontoret anser att det är önskvärt om det mer sektorsövergripande transportslagsneutrala arbetet och planeringen på den regionala nivån ytterligare utvecklas. Detta för att mer effektivt kunna hantera de mycket komplexa frågor som regionen måste kunna hantera.

Miljökonsekvensbeskrivning av samrådsförslaget

Samrådsförslaget får i miljökonsekvensbeskrivning kritik för att inte i tillräcklig grad svara upp mot att vara klimatanpassad. Problemet med detta är enligt miljökonsekvensbeskrivning framförallt att det finns med en del större satsningar på vägtrafik, i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen som både staden och regionen står bakom och som ligger som grund för RUFSS 2010.

Miljökonsekvensbeskrivning är generellt sett svåröverskådlig. För att i någon mån få ett grepp om effekterna av planförslaget borde miljökonsekvensbeskrivningen ges formen av en matris med plus noll och minus som vägledning eller bedömning av planförslaget. I miljökonsekvensbeskrivningen avhandlas främst



stadsmiljö och kulturmiljö men begränsat om effekter med olika utbyggnadsalternativ och såsom konsekvenser med luft och buller.

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen och förklarar paragrafen för omedelbart justerad.

Slut