

Tyresö kommun
Kommunstyrelseförvaltningen
Peter Hellsten, verksamhetsansvarig
5782 9750

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum

1 (2)

Diarienummer

Kommunstyrelsen

Yttrande angående Regionplaneförslaget som är ute på samråd

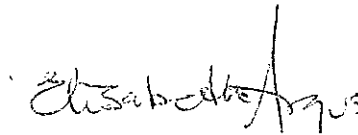
Förslag till beslut

- Att kommunstyrelsen antar det förslag till yttrande som tagits fram av de åtta Södertörnskommunerna gemensamt

Kommunstyrelseförvaltningen



Staffan Isling
Kommunchef



Elisabeth Argus
Stadsbyggnadschef

Beskrivning av ärendet

Förslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFS 2010, är ute på samråd fram till den 28 november. De åtta Södertörnskommunerna har arbetat fram ett förslag till gemensamt yttrande (se bilaga). Därutöver kommer några av Södertörnskommunerna att lämna in egna yttranden, där man tar upp mera kommunspecifika problem eller där den enskilda kommunen har en annan uppfattning i en viss fråga än någon/några av de övriga Södertörnskommunerna. I Tyresös fall finns det enligt stadsbyggnadskontorets uppfattning inte någon sådan kommunspecifik fråga som är av sådan regional betydelse att den skulle påverka utformningen av RUFS 2010.



Stadsbyggnadskontoret föreslår därför att Tyresö nöjer sig med att skriva under det gemensamma yttrandet från de åtta Södertörnskommunerna. Om Tyresö i ett senare skede vill framföra en eller flera synpunkter kommer det att finnas möjlighet till detta under den kommande utställningen av Regionplaneförslaget som beräknas ske september 2009-januari 2010.

Regionplan 2010 – förslag till samrådsyttrande

1. Vad är en regionplan?

Enligt Plan- och bygglagen finns det fyra planformer. Regionplan, översiktsplan, detaljplan och fastighetsplan. Det är enbart i Stockholms län som man upprättar en regionplan som sedan även antas och det är regionplane- och trafikkontoret som lyder under Stockholms läns landsting som gör regionplanen. Planen kan ange grunddragen för användningen av mark- och vattenområden samt riktlinjer för lokalisering av bebyggelse och anläggningar. Det är enbart regeringen som kan överpröva beslutet att anta en regionplan och då enbart om planen berör riksintressen. Själva beslutet att anta regionplanen kan sedan givetvis överklagas till länsrätt och vidare till högre instanser, men då prövas enbart lagligheten i beslutet och inte planens innehåll.

2. Vad har regionplanen för rättsverkan?

Den antagna regionplanen har i Sverige en mycket svag ställning i jämförelse med vad som är fallet i andra länder. I många EU-länder har den regionala planeringen en direkt styrande verkan. En förklaring till den regionala planeringens svaga ställning i Sverige är kommunernas mycket starka ställning inom planeringsområdet (kommunernas planmonopol).

Regeringen lanserade år 1998 en ny arbetsform i den regionala utvecklingspolitiken, regionala tillväxtavtal (RTA), vilka följdes av regionala tillväxtprogram (RTP). Länsstyrelsen hade det övergripande ansvaret inom varje län och utvecklingsarbetet skulle samordnas med processen för infrastrukturinvesteringar. Tanken var nog god, men utan rättsverkan och utan pengar blir alla planer och program i princip tandlösa hyllvärmare. RTA och RTP är sedan 2003 utbytta mot regionala utvecklingsprogram (RUP), som i princip kan innehålla vad som helst och blanda in alla typer av intressenter. Länsstyrelsen har fortfarande ansvaret för den typen av program och utvecklingsarbetet kan bedrivas i nätverksform.

Tyresö kommun

Stadsbyggnadskontoret • Marknadsgränd 2 • 135 81 TYRESÖ

Tel 08-5782 91 00 • Fax 08-5782 90 45

kommun@tyreso.se • www.tyreso.se

tyresö kommun



Sammanfattningsvis kan konstateras att en antagen regionplan inte har någon rättsverkan. Förhoppningsvis påverkar den regeringen och de olika statliga verken som beslutar om investeringsbudgeten för infrastrukturinvesteringar och högskole-/universitetssatsningar..

3. Vad är då huvuddragen i samrådsförslag RUFS 2010?

Vision, mål och strategier (se bilaga 1)

Om man studerar vision, mål och strategier kan bland annat utläsas några viktiga förutsättningar för regionplanen.

A. Beräknad befolkningsökning

Fram till år 2030 beräknas Stockholms län öka med mellan 300 000 till 500 000 invånare. En stor del av den uppskattade befolkningsökningen beror på en fortsatt hög invandring. Nettoinflyttningen från övriga Sverige till Stockholms län förväntas även i fortsättningen vara låg.

B. Vidareutveckla en flerkärnig och tät region.

Samrådsförslaget RUFS 2010 bygger vidare på den planbild som redovisades i RUFS 2001, det vill säga målbilden är en flerkärnig och tät region. Genom att bygga tätt och koncentrerat ökar förutsättningarna för att bevara värdefulla kultur- och naturmiljöer. Genom en tätare bebyggelse skapas även ett bättre underlag för kollektiva transportmedel, som är en förutsättning för att de regionala stadskärnorna ska kunna fortsätta att växa.

Företagsetableringar, utbildningar, kultur, teknisk infrastruktur, service och offentlighet ska stimuleras att stödja en flerkärnig struktur. En spridd bebyggelse ska motverkas.

C. Stockholmsförhandlingens åtgärder ingår

Förslaget till ny regionplan innehåller de åtgärder i transportsystemet inom Stockholmsregionen samt Mälardalslänen som beslutades i Stockholmsförhandlingarna. (se bilaga 2) Där ingår bland annat Citybanan, förbifart Stockholm, Södertörnsleden samt förbättrade spår- och vägförbindelser till Nynäshamn.

D. Stärk sammanhållningen och frigör livschanser.

Dessa två strategier handlar till stor del om att bryta boendesegregationen i Stockholmsområdet och göra det möjligt för alla invånare i Stockholms län, oavsett bakgrund, att på lika villkor kunna studera och söka sig ett arbete samt hitta en bostad. Det är något av en överlevnadsfråga för Stockholmsregionen att bli mycket bättre på att utnyttja den mångfald och den kompetens som finns bland invånarna i länet. Detta är särskilt viktigt med tanke på att länets uppskattade befolkningsökning till år 2030 till stor del kommer att kunna hänföras till invandringen.

E. Målbilden på karta

De två målbilderna, det vill säga all tät och fördelad, finns här bifogade (något beskurna i kartbilaga 1). Kartbilagorna, liksom hela samrådsförslaget finns utlagt på Regionplane- och trafikkontorts hemsida, www.rtk.se. Skillnaden mellan de två målbilderna är egentligen inte särskilt stor. Några regionala stadskärnor samt centrala regionkärnan ges en större utbredning på kartorna i alternativ tät. En kraftigt utbyggd kollektivtrafik är helt nödvändig i båda alternativen. Tunnelbanenätet, tvärbanan, pendeltågen och järnvägen föreslås bli utbyggd samt få ökad kapacitet. Även vägnäten föreslås bli utbyggda, bland annat för att knyta ihop de regionala stadskärnorna.

F. Klimatförändringar, koldioxidutsläpp

Det är främst energianvändningen som leder till stora utsläpp av växthusgaser främst koldioxid. Framtidens energiförsörjning är nyckeln till om stockholms län kommer att kunna klara av att begränsa utsläppen. I Stockholms län svarar energianvändningen för över 80 % av utsläppen (se bilaga 3). Även om utsläppen per Stockholmare är låg i förhållande till både övriga landet och i jämförelse med andra storstäder, så blir totalmängden stor med hänsyn till befolkningsantalet. Transporterna står för över hälften av energianvändningen och därav är vägtrafikens andel 85 % (flyg, spår och sjötransporter står för 15 %).

Enligt Stockholmsförhandlingen bör målet vara att sänka utsläppen från vägtrafiken med 30 % mellan 2005 och 2030. Detta ska åstadkommas samtidigt som befolkningen ökar kraftigt (300 000 till 500 000 personer). För till exempel persontransporternas del innebär detta en reducering med 32 %. Enligt de beräkningar som gjorts av regionplane- och trafikkontoret är det endast möjligt att nå målet om en 32 % reducering av koldioxidutsläppen från personbilstrafiken genom en kraftig (fördubblad) höjning av kostnaden för att inneha och köra personbil (se bilaga 4).

4. Gemensamt Södertörnsyttrande

Det förslag till gemensamt yttrande för Södertörnskommunerna som presenteras i bilaga 5 bygger till stora delar på innehållet i ”Regionalt utvecklingsprogram för Södertörn” (SUP), som de åtta kommunerna godkände årsskiftet 2007/2008. Av det gemensamma yttrandet framgår att södertörnskommunerna i stort sett är nöjda med innehållet i förslaget till RUFSS 2010, men att vi gärna vill ha lite mer satsningar på infrastrukturen inom vårt område samtidigt som vi vill att investeringarna i just vår del av länet ska tidigareläggas i förhållande till förslaget. På en punkt framförs dock en tydlig kritik och det gäller frågan om klimatmålet. Södertörnskommunerna ser allvarligt på att klimatmålet inte uppfylls i de scenarier som redovisas i RUFSS 2010. Detta påpekas även i den miljökonsekvensbeskrivning som finns bilagd till samrådsförslaget. (se sammanfattning bilaga 6). Södertörnskommunerna framhåller i det gemensamma yttrandet att det av det slutliga förslaget till RUFSS 2010 måste framgå hur klimatmålet ska uppnås och förslaget redovisa vilka åtgärder som krävs för att nå dit.

5. Översiktsplan 2008 – Regionplan 2010

Hur stämmer då Tyresös nyligen antagna översiktsplan (ÖP) överens med regionplaneförslaget (RUFSS)? I RUFSS är Bollmoraområdet redovisat som ”Regional stadsbyggd med utvecklingspotential”, vilket nog kan sägas stämma med ÖP. Tyresö berörs inte av några spårutbyggnader (vi vill inte ha tunnelbana) och inte heller av några stora vägutbyggnader, vilket även det är helt i överensstämmelse med ÖP.

Stockholmsförhandlingarnas förslag till infrastrukturutbyggnader har Tyresö redan godkänt. Vad gäller utbygganden av stora tekniska försörjningssystem är vi redan anslutna till ett regionalt nät vad gäller vatten- och anloppssystemet, och fjärrvärmenätet är ihopkopplat med Haninges nät och ytterligare sammankopplingar är att vänta. En förstärkning av elnätet diskuteras och kommer att beröra Tyresö.

När det gäller bostadsbyggandet uppfyller vi kanske inte fullt ut önskemålen från Regionplane- och trafikkontoret som gärna sett både fler bostäder totalt och en kraftigare förtätning. Tyresös i ÖP föreslagna förtätning med bostäder i bland annat Tyresö Centrumområdet och runt Strandtorget stämmer överens med målet att förtäta i områden med bra kollektivtrafik och service. Utbyggnadsplanerna på bland annat Brevikshalvön går dock i stället emot målsättningen i RUFSS, att en spridd bebyggelse ska motverkas.

Vad gäller bevarandet av kultur- och naturmiljöer så överensstämmer ÖP och RUFSS. Det är i och för sig inte särskilt anmärkningsvärt eftersom i stort sett all naturmark och alla kulturområden i Tyresö redan är skyddade genom att områdena är utlagda som nationalpark, naturreservat, parkmark i detaljplan eller byggnadsminnesförklarade. De markområden som i ÖP är utpekade för bostadsändamål, bostadskomplement eller dylikt är i princip redan planlagda för olika typer av bebyggelse.

6. Behöver Tyresö lämna ett eget yttrande?

De synpunkter som förs fram i det gemensamma Södertörnsyttrandet omfattar, enligt min uppfattning, de delar av RUFSS som det är väsentligt för Tyresö att yttra sig om. Förslagsvis lämnar vi i det här läget inget eget yttrande utan nöjer oss med att skriva under det bilagda förslaget till gemensamt yttrande för Södertörnskommunerna. Om vi i ett senare skede skulle komma på att vi vill framföra synpunkter inom något särskilt delområde är det fullt möjligt att återkomma under utställningen av RUFSS som äger rum september 2009 – januari 2010.

Stadsbyggnadskontoret 2008-11-11

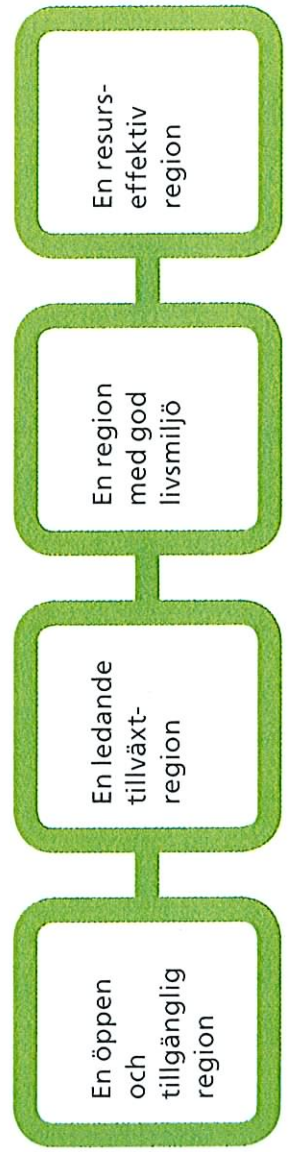
Peter Hellsten

Verksamhetsansvarig

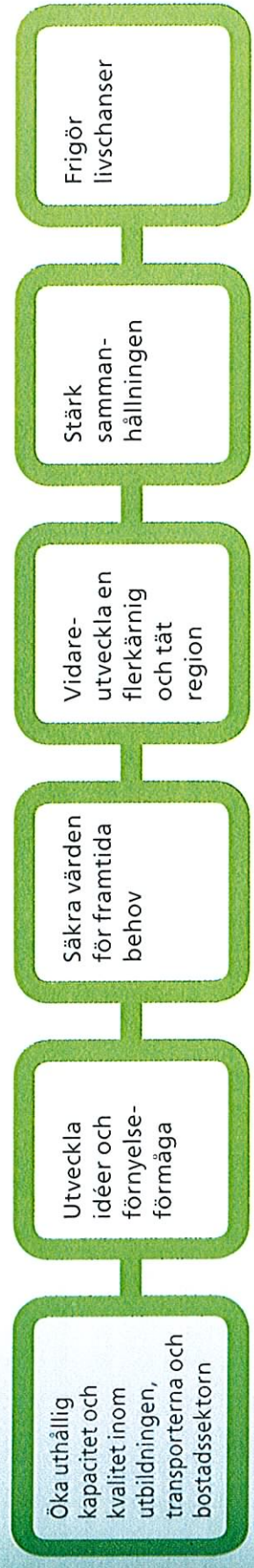
VISION

Europas mest attraktiva storstadsregion

MÅL



STRATEGIER



Tabell 14: **Infrastrukturinvesteringar i kollektivtrafiknät Stockholms län fram till 2030. Jämförelse mellan alternativen Fördelad och Tät samt Stockholmsförhandlingens åtgärder**

Objekt	Fördelad	Tät	Stockholmsförhandlingen 2008–2019	Stockholmsförhandlingen 2020–
<i>Järnväg</i>				
Citybanan; Södra stn–Tomtebodan	x	x	x	
Ombyggnad Stockholm C	x	x		
Västerhaninge–Nynäshamn, ökad kapacitet	x	x	x	
Vega stn	x	x	x	
nytt godsspår Berga–Norvik	x	x		
Södertälje hamn–Södertälje C	x	x	x	
Roslagspilen; Solna stn–Roslags Näsby–Arninge	x			x
ArningevÅkersberga	efter 2030			
Ostkustbanan; Stockholm C–Sörentorp	x	x	x	
Stockholm Nord; Häggvik	x			
Stockholm Nord; Sollentuna		x		
Märsta stn flyttning mot centrum	x	x		
nytt godsspår kombiterminal Rosersberg	x	x	(x)	
Mälärbanan; Tomtebodan–Barkarby, dubbelspår via Sundbyberg	x		x	
via Kista		x		
Barkarby–Kallhäll, dubbelspår	x	x	x	
Kallhäll–Kungsängen, dubbelspår	x	x		
Stockholm Väst; Barkarby	x	x		
Ostlänken; Järna–länsgränsen	x	x		
Svealandsbanan, ökad kapacitet	x	x		
<i>Tunnelbana</i>				
Akalla–Barkarby		x		t-bana/spårväg
Odenplan–Karolinska	x	x	x	
Mörby C–Täby C		x		
Täby C–Arninge		efter 2030		
Kungsträdgården–Forum Nacka	x	x		x
Forum Nacka–Orminge	beredskap			
Universitetet/Albano–Odenplan–Liljeholmen		x		
Hagsätra–Älvsjö		x		
<i>Spårväg</i>				
Akalla–Barkarby	x			t-bana/spårväg
Alvik–Solna stn	x	x	x	
Solna stn–Bergshamra–Universitetet	x	x	x	
Ulvsunda–Kista	x	x	x	
Kista–Akalla–Häggvik	x			
Kista–Sollentuna–Häggvik		x		
Häggvik–Roslags Näsby	x	x		
Universitetet–Ropsten	x			
Lidingöbanan; Ropsten–Gåshaga upprustning	x	x	x	
Saltsjöbanan konverteras och ansluts till tvärbanan	x	x	x	
Djurgården–Centralen	x	x		
Spårväg syd; Älvsjö–Flemingsberg	x	x	x	
<i>Lokaljärnväg</i>				
Roslagsbanan; upprustning/uppgradering ytterdelar dragning via Arninge	x	x	x	

() = ingår ej i Stockholmsförhandlingen

För Ostkust-, Mälärs-, Svealandsbanan samt Ostlänken förutsätts utbyggd spårkapacitet även utanför länsgränsen.

Tabell 15: **Infrastrukturinvesteringar vägnät Stockholms län fram till 2030.**
Jämförelse mellan alternativen Fördelad och Tät samt Stockholmsförhandlingens åtgärder

Objekt	Fördelad	Tät	Stockholmsförhandlingen 2008–2019	2020–
<i>Europavägar</i>				
E18 Hjulsta–Rinkeby–Kista inkl ny tpl Hjulsta	x	x	x	
E18 Jakobsberg–Hjulsta breddning o ombyggn. tpl Barkarby	x	x		x
E4 Upplands Väsby–Arlandaavfarten breddning	x	x		x
E4/Lv 273 tpl Måby	x	x	x	
E4 tpl Rosersberg	x	x	x	
E4 Norrtull–Kista breddning, ombyggn. Järva krog	x	x	x	
E4-länken Karlberg–Frösunda		x		x
E4/E20 Tomtebodavägen–Norra stn–Haga breddn./koppl. N:a länken	x	x	x	
E18 Danderyds kyrka–Arninge, nya busskörfält	x	x	x	
E18 tpl:er Roslags Näsby och Viggbyholm	x	x	x	
E4/E20 Södertälje–Hallunda breddning inkl ny bro Södertälje	x	x	x	
<i>Riksvägar</i>				
Rv 76 Lommarleden, förbifart Norrtälje	x	x	x	
Rv 77 länsgränsen–Rimbo–Rösa ombyggnad inkl förbifart Rimbo		x	x	x
Rv 73 Älgviken–Fors ombyggnad, delvis ny sträckning	x	x	x	
Rv 57 förbifart Järna	x	x		
<i>Lansvägar</i>				
Lv 261 Nockeby–Tappström breddning	x	x	x	
Lv 267 Rotebroleden breddning	x	x	x	
Lv 268 Grana–Hammarby ombyggnad, delvis ny sträckning samt planskildhet Vallentuna centrum	x	x	x	
Lv 276 Röllingbyleden, förbifart Åkersberga	x	x		
Lv 260 Danviksbron breddning	x	x		
Lv 222 Lugnets tpl/Henriksdal ombyggnad inkl tunnel	x	x		
Lv 222 Värmdöleden; Skurubron breddning	x	x	x	
Lv 222 Mölnvik–Ålstäket breddning	x	x	x	
Lv 226 planskild tpl Huddinge/Rågsvedsv.	x	x		
Lv 226 planskilda tpl:er Huddinge/Ågestav. resp Lännav.	x	x		x
Lv 226 förbifart Tullinge	x	x		
Lv 225 Lövstalund–Ösmo upprustning	x	x		x
<i>Ringen</i>				
E18/E20 Frescati–Bergshamra breddning/anslutn. N:a Länken	x	x	x	
Norra länken; Norrtull–Roslagstull–Lidingövägen	x	x	x	
Österleden	x	efter 2030		(x)
<i>Yttre tvärleden</i>				
Norrortsleden; Häggvik–Rosenkälla	pågår	pågår	pågår	
Förbifart Stockholm; Hjulsta–Häggvik	x	x	x	
Förbifart Stockholm; Skärholmen–Hjulsta	x	x	x	
Södertörnsleden; Sundby–E4/E20 inkl Masmolänken	x	x	x	
<i>Ovriga objekt</i>				
Huvudstaleden i tunnel till Huvudstabilen	x			(x)

() = ingår ej i Stockholmsförhandlingen

i Stockholmsförhandlingen finns dessutom ett ospecificerat ekonomiskt utrymme inom vilket åtgärder ryms avseende bl.a. Lugnets trafikplats.

Diagram 10. Utsläpp av växthusgaser inom Stockholms län år 2003, sektorer

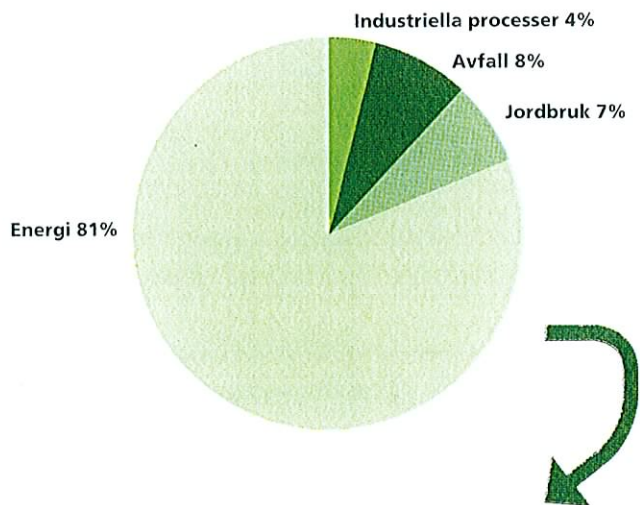


Diagram 11. Utsläpp av växthusgaser inom Stockholms län år 2003, energisektorn

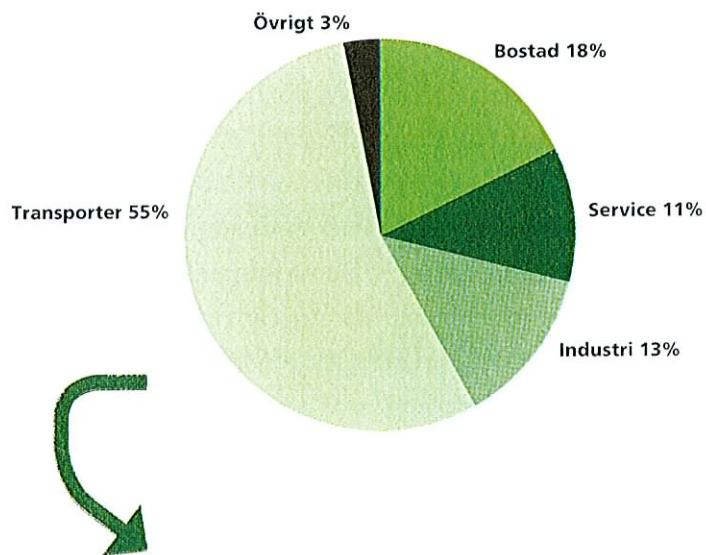


Diagram 12. Utsläpp av växthusgaser inom Stockholms län år 2003, transporter

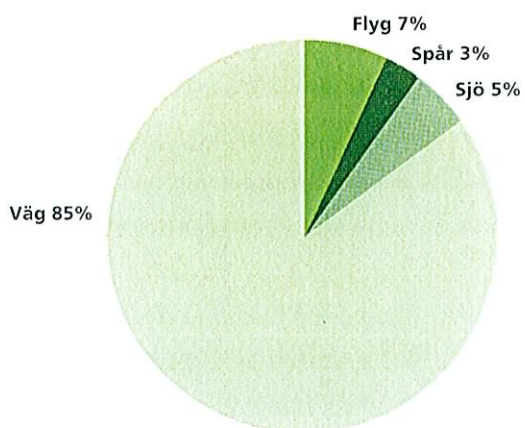
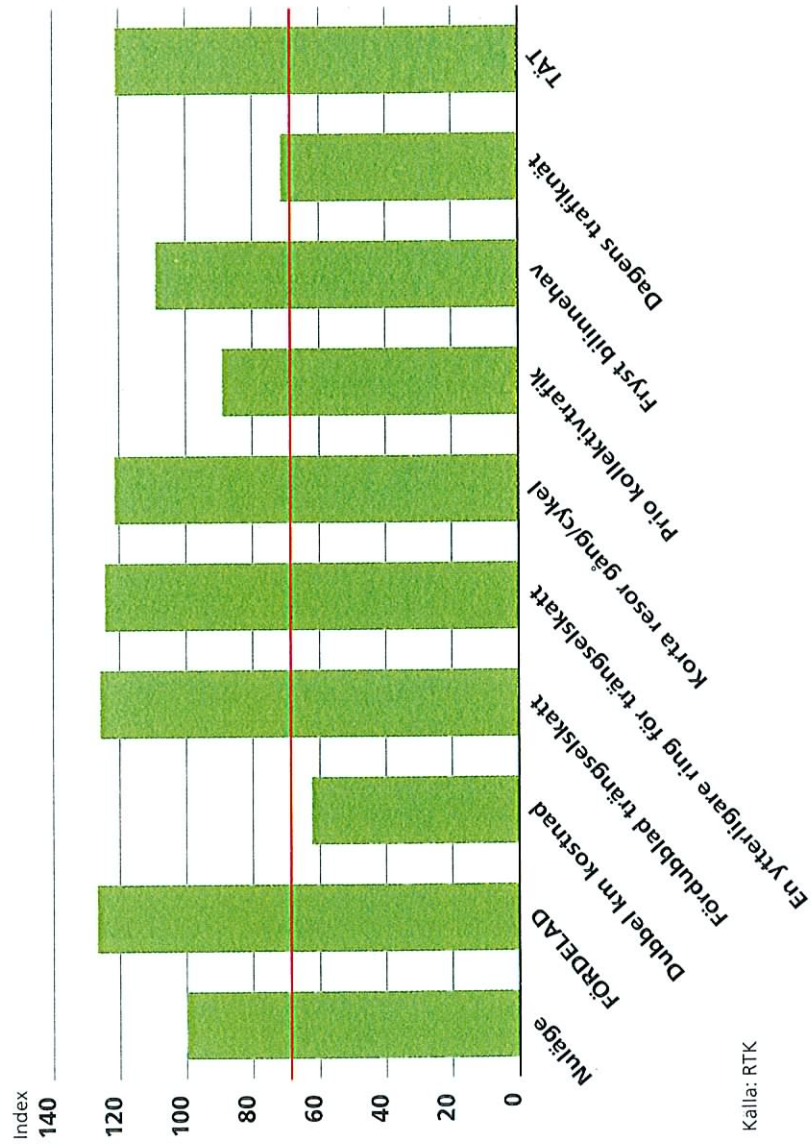


Diagram 21. **Koldioxid från persontransporter i olika alternativ och vid olika typer av förändringar**, nuläge index=100. Horisontell linje markerar mål om 32 procent minskning i linje med Stockholmsförhandlingen



Källa: RTK

2008-11-05

Landstingets Regionplane- och trafiknämnd

RUFS 2010 - gemensamt Södertörnsyttrande

Under hösten 2008 pågår ett omfattande regionalt samråd om förslag till ny Regional Utvecklingsplan för Stockholms län – RUFS 2010. Många berörs av huvudstadsregionens utveckling och kommuner inom och utanför Stockholms län har fått planförslaget för yttrande. Sedan många år har Södertörnskommunerna Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö ett organiserat samarbete kring verksamhetssamverkan och regional utveckling. Vi åtta kommuner har i det här yttrandet samlat våra gemensamma uppfattningar om RUFS 2010.

Generella synpunkter

De åtta södertörnskommunerna har en gemensam syn på utvecklingsfrågor som är viktiga för Södertörns sammantagna utveckling och som därmed också är viktiga för stockholmsregionens utveckling. Samsynen finns dokumenterad i "Regionalt utvecklingsprogram för Södertörn" (SUP), som kommunerna fattade beslut om kring förra årsskiftet. De gemensamma ståndpunkterna i utvecklingsprogrammet är utgångspunkten för det här samrådsyttrandet över RUFS 2010.

Vi åtta kommuner vill i vår vision att:

" Kommunerna på Södertörn är en attraktiv del av Stockholm-Mälarenregionen, med en halv miljon invånare, som med tillväxt, mångfald och handlingskraft skapar livskvalitet och en långsiktigt hållbar utveckling"

RUFS vision, mål och strategier är principiellt sett bra utformade och väl i linje med Södertörnskommunernas uppfattningar enligt SUP. Det gör också inriktningen att tydligare koppla utvecklingen i Stockholms län till den i Östra Mellansverige. Upplägget och innehållet har utvecklats på ett bra sätt i förhållande till gällande RUFS 2001.

Även om det nya förslaget är bättre än gällande RUFS finns fortfarande svårigheter att läsa av kopplingarna mellan målbilden och den fysiska planbilden. Bidrar exempelvis den föreslagna infrastrukturen till målet ökad sammanhållning? Vilken kärnstruktur av de två föreslagna ger bäst uppfyllelse av målet om att säkra värden för framtida behov? Här kan RUFS 2010 som dokument utvecklas vidare.

Det är dessutom allvarligt att klimatmålen för 2030 inte uppnås i något av de scenarier som RUFS skisserar. Miljökonsekvensbeskrivningen pekar på problem med den i RUFS skisserade utvecklingen. Det är angeläget att detta påverkar den slutliga versionen av RUFS. Syftet med RUFS måste vara att visa vägen och föreslå åtgärder som leder till måluppfyllelse.

I vilken riktning regionens utveckling kommer att gå – vilken målbild som faktiskt nås – avgörs inte minst av i vilken ordning olika typer av insatser genomförs. Södertörnskommunerna välkomnar här förslaget i RUFSS om att arbeta med handlingsprogram för genomförande av regionala åtaganden inom olika sektorer.

Regionstruktur och kärnor

RUFSS håller fast vid en flerkärnig struktur – detta överensstämmer också bra med södertörnskommunernas uppfattning. Vi ser de fyra regionala kärnorna på Södertörn som tillväxtmotorer, var och en med sina specifika utvecklingsförutsättningar, och med Flemingsberg som nationellt nav inom utbildning och forskning.

Den fysiska plandelen visar två alternativa framtida målbilder, Tät och Fördelad. Södertörnskommunerna ser dem som två olika varianter av en flerkärnig utveckling. Av allt att döma har infrastrukturens utbyggnad den avgörande betydelsen för vilken utveckling som faktiskt nås.

Mångfald och olikhet

RUFSS 2010 ger sammantaget stöd för Södertörnskommunernas inriktning på att bättre matchning på arbetsmarknaden är en nyckelfråga och att mångfald i de offentliga organisationerna är ett viktigt medel att arbeta med.

Södertörnskommunernas uppfattning är att bättre och snabbare processer för att nyttja tillgänglig kompetens hos medborgarna i regionen – integration på arbetsmarknaden – är avgörande för den ekonomiska utvecklingen. Denna viktiga fråga i vårt utvecklingsprogram har en annan behandling i RUFSS, där resonemangen främst är samlade under strategin "Frigör livschanser". Där Södertörnskommunerna främst har ett tillväxtperspektiv har RUFSS främst ett individperspektiv. RUFSS bör inte se ensidigt på integrationsuppgiften utan omfatta båda perspektiven.

Högskola och näringsliv

RUFSS pekar på behov av en kraftig utbyggnad av den högre utbildningen, för att möta kommande behov och kompetenskrav. Södertörnskommunerna delar denna uppfattning. RUFSS pekar också på dilemmat att den stora potentialen i studentunderlag finns i södra regiondelen medan de stora och internationellt högpresterande lärosätena finns i centrala regionen med dragning norrut. Trots det saknas ett tydligt inriktningsförslag. För Södertörnskommunerna är det oerhört viktigt att mer högre utbildning också framöver lokaliseras till Södertörn.

Det är också viktigt att en sådan utbyggnad inte bara omfattar eftergymnasial grundutbildning utan att den också innehåller forskarutbildning kopplat till innovationsmiljöer. Med en kraftig utbyggnad, som RUFSS föreslår, behöver satsningar på Södertörn inte ställas i motsatsställning till att bibehålla den miljö som idag byggts upp i den centrala regiondelen. Ett tydligt önskemål i den riktningen är att Södertörns Högskola ges universitetsstatus.

Flemingsberg har speciella utvecklingsförutsättningar med sina två universitet och sin högskola på plats, men det är också väsentligt att campusmiljöerna i Hanninge och Södertälje kan utvecklas i nära samverkan med näringslivet.

För Södertörnskommunerna är en höjning av utbildningsnivån generellt också en viktig regional utvecklingsfråga. Vi delar också RUFs-inriktningen att en förbättrad regional samverkan behövs kring vuxenutbildningen.

RUFs 2010 har en tydlig inriktning på en utveckling och förnyelse av näringslivet kopplad till innovationsmiljöer, forskning, tjänsteexport och andra inslag i den så kallade kunskapsekonomin. Samtidigt har Södertörn en starkt utvecklad tillverkningsindustri, liksom andra delar i Mälarenregionen. Sett till antalet anställda är tillverkningsindustrin inte längre dominerande men sett till förädlingsvärden, exportandelar, som beställare till uppdragssektorn och liknande känns betydelsen underskattad. Södertälje profilerar sig med sin forskningsintensiva exportindustri inom läkemedels- och fordonsbranscherna och utgör en av de viktigaste arbetsmarknadsnoderna i Stockholm-Mälarenregionen. Villkoren för den avancerade tillverkningsindustrin behöver behandlas mer utförligt i RUFs.

Infrastruktur och kommunikationer

RUFs innehåller i princip den utbyggnad av trafikinfrastrukturen på Södertörn som vårt eget utvecklingsprogram förutsätter ska tillkomma. Tidshorisonerna är dock olika och södertörnskommunerna har hittills koncentrerat sig på att ha en gemensam bild för utvecklingen fram till omkring 2020.

RUFs-förslaget bygger på resultatet av Stockholmsförhandlingen, som Södertörnskommunerna haft synpunkter på när det gäller utbyggnadsordningen:

Större prioritet måste läggas vid de investeringar som utvecklar och binder samman de regionala kärnorna och andra målpunkter i den södra delen av regionen. Kommunerna planerar för att möjliggöra en stark utveckling av de fyra regionala stadskärnorna. En av de främsta framgångsfaktorerna för denna utveckling är en förbättrad infrastruktur. Sker detta snabbt signalerar det tydligt ändrade lägesförutsättningar till investerare och andra marknadsaktörer. Det räcker inte med en balanserad slutbild för infrastrukturen - ordningsföljden vid genomförandet av olika utbyggnader är avgörande för hur olika delar regionen utvecklas. När vi inte bättre samband riskerar Stockholmsregionen att fortsätta glida isär i två hälfter. Då hotas konkurrenskraft och ekonomisk tillväxt i regionen som helhet.

För en hållbar samhällsutveckling är det också angeläget att minska det sammantagna transportbehovet. Av dessa skäl är det också viktigt att göra en fördelning av investeringarna i infrastruktur, så att tillväxten balanseras i regionen. De regionala stadskärnorna på Södertörn har en mycket stor tillväxtpotential både för arbetsplatser och för bostäder – förutsatt att tillgängligheten förbättras genom utbyggd infrastruktur. Sker inte detta blir effekten en fortsatt förskjutning av arbetsmarknadens tyngdpunkt norrut. Detta leder till ökat resande – inte till minskade samlade transportbehov.

Södertörnskommunerna vill bygga bostäder och vara en del av Stockholmsregionen där invånarna blir fler. För att klara utvecklingsprojekt behövs det fler trafikåtgärder än de riktigt stora investeringsobjekten – mindre projekt med stor lokal betydelse. För att säkerställa ett omfattande bostadsbyggande, som RUFs olika strukturförslag förutsätter behövs en annan planeringsmetodik än vad regionen hittills förmått utveckla – en metodik där infrastrukturutvecklingen åter ses som ett medel att förändra strukturer i önskad riktning.

RUFS har ett längre tidsperspektiv än vårt eget utvecklingsprogram och bör innehålla mer förslag till utveckling av trafiksystemet.

Regionalpendel bör introduceras i regionen, något som diskuteras i RUFS. Det är viktigt att detta system omfattar både sydöstra och sydvästra regiondelarna, så att regionala stadskärnor och andra viktiga målpunkter på Södertörn binds samman effektivt med till exempel Arlanda och Uppsala. Ansträngningarna att möjliggöra och dra nytta av regionförstoring behöver omfatta hela regionen.

RUFS-förslaget berör också sjöfart och hamnar. Södertörnskommunerna är överens om att hamnarna i både Nynäshamn och Södertälje fyller viktiga funktioner för att Södertörn ska vara regionens port mot öster.

RUFS-förslaget redovisar Spårväg syd i sträckning Älvsjö-Skärholmen/Kungens kurva-Flemingsberg. På längre sikt bör en spårväg kunna utsträckas längs Södertörnsleden till Jordbro-Handen-Brandbergen och vidare norrut, så att fler av de regionala stadskärnorna på Södertörn binds samman på ett sätt som leder till regionförstoring och minskat beroende av Stockholms innerstad för tillväxt.

Klimatförändringarna

I samtliga Södertörnskommuner pågår diskussioner om klimatförändringarna och om åtgärder både för att minska påverkan och för att möta konsekvenserna av oundvikliga förändringar. Södertörnskommunerna har för avsikt att utveckla sin samverkan kring praktisk klimatpolitik och åtgärder som bäst samordnas på delregional nivå. Vi förutsätter att RUFS kommer behandla klimatförändringarna på ett tydligare sätt.

Botkyrka kommun

Haninge kommun

Huddinge kommun

Nynäshamn kommun

Nykvarn kommun

Salem kommun

Södertälje kommun

Tyresö kommun

Miljöbedömning till stöd för planeringsprocessen

En miljöbedömning görs av RUFSS 2010. Flera steg i miljöbedömningsprocessen har tagits och ett förslag till miljökonsekvensbeskrivning av samrådsförslaget har nu utarbetats. Miljökonsekvensbeskrivningen utgör en fristående rapport men dess sammanfattning redovisas här i sin helhet. Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen har utarbetats av WSP Samhällsbyggnad tillsammans med Melica. Miljöbedömningen av samrådsförslaget ska stödja det fortsatta arbetet med att integrera miljöaspekter i RUFSS 2010.

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning

Regionplane- och trafiknämnden (RTN) har tillsammans med Länsstyrelsen i Stockholms län inlett en planeringsprocess för en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS) som om några år ska ersätta den nu gällande RUFSS 2001. För alla planer och program som obligatoriskt ska upprättas eller fastställas av en myndighet eller kommun – till exempel ett regionalt utvecklingsprogram – ska en miljöbedömning göras (enligt 6 kap. 11 § miljöbalken) om genomförandet av planen eller programmet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

RUFSS 2010 kommer att fungera som ett samlande paraply för operativa insatser och ligga till grund för samverkan mellan kommuner, landsting, statliga myndigheter, näringsliv och organisationer. Planen har formell status både som regionplan enligt plan- och bygglagen (PBL) och som regionalt utvecklingsprogram enligt förordningen (SFS 2007:713) om regionalt tillväxtarbete. Tydliga åtaganden i planen ska ge vägledning för mer konkreta planeringsinsatser och operativt arbete. För vissa förslag till åtaganden är det tydligt vilka som är de ansvariga aktörerna. Dessa förslag har goda förutsättningar att föras vidare till operativ nivå inom den struktur- och ansvarsfördelning som redan finns. För andra åtaganden finns inget operativt program eller någon aktör som naturligt tar vid och då behövs det handlingsprogram som fokuserar på genomförandet. Handlingsprogrammen ska alltså komplettera de program och processer som redan drivs i regionen.

Fokus i planen och för åtagandena ligger på vad regionens aktörer gemensamt kan åstadkomma. Regionen befinner sig i ständig interaktion med omvärlden och andra aktörer. Att åstadkomma förändring och utveckling för Stockholms län är alltså inte bara en angelägenhet för regionen, utan berör många andra aktörer. I planen föreslås ett antal åtaganden där beslut av riksdagen eller regeringen har avgörande betydelse. Därför måste regionens företrädare ha en aktiv dialog med riksdag och regering.

Det yttersta syftet med en miljöbedömning är att sörja för en hög nivå på skyddet för miljön och att bidra till att integrera miljöaspekter i utarbetandet av planer och program för att främja en hållbar utveckling, det vill säga att miljöaspekter förs in och beaktas i utvecklingen av planen eller programmet. Den här miljökonsekvensbeskrivningen summerar resultatet av miljöbedömningen av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS) 2010 – samrådsförslag.

Avgränsning

Avgränsningen av miljöbedömningen har gjorts i tid, rum och sak. I tid har miljöbedömningen avgränsats till år 2030. Stockholms län har utgjort den primära rumsliga avgränsningen. I sak har avgränsningen byggts på de fokusområden som Regionplane- och trafiknämnden och Länsstyrelsen beslutade för arbetet med miljö-

konsekvensbeskrivningen i december 2007. Fokusområden är transportsystemets omgivningspåverkan, energiförsörjningens och energianvändningens miljöpåverkan, regionens klimatpåverkan, regionens vattenmiljöer och vattentillgångar, regionens grönstruktur, stadsbygdens värden och kvaliteter, förutsättningarna för skärgården och landsbygden, befolkningens miljörelaterade hälsa och klimatförändringarnas miljörisker. I miljöbedömningen har dels åtagandena som är kopplade till planeringsmålen, dels de två alternativa planbilderna (Tät och Fördelad) varit utgångspunkt för de mer specifika bedömningarna.

Miljöbedömningens tidsplan har varit förhållandevis kort, vilket bland annat inneburit att plan- och miljöbedömningsprocesserna i vissa avseenden har varit mer parallella än integrerade. Det kan i sin tur innebära att det förekommer vissa skillnader mellan de åtaganden som är behandlade i miljöbedömningen och de som finns i samrådsförslaget.

De analyser och bedömningar som gjorts innehåller i flera avseenden stora osäkerheter. Det beror bland annat på att analyserna av olika skäl grundar sig på ett begränsat antal nyckeltal och bedömningsgrunder. En annan faktor som gett osäkerheter i bedömningarna är den starkt varierande konkretionsnivån i planens åtaganden och förslag. De delar av planen som avser bebyggelsestrukturer och ny transportinfrastruktur är generellt sett mer konkreta än de olika åtagandena.

Nedan följer en sammanställning av resultatet av miljöbedömningen för de olika fokusområdena.

Klimatförändringarnas miljörisker

Konsekvenserna för regionens miljö kan bli omfattande om inte tillräckliga anpassningar, åtgärder och försiktighetsmått vidtas i förebyggande syfte. Genom åtaganden i planen har en grund lagts för fortsatt klimatanpassningsarbete i länet och den större funktionella regionen. Insikten om behovet av anpassning har emellertid inte fullföljts och beaktats i de förslagna bebyggelsestrukturerna.

För att bättre kunna möta klimatförändringarnas miljörisker föreslås därför att förslagen om markanvändning justeras så att strandnära markområden undantas från bebyggelse.

Regionens grönstruktur

Flera av de planerade trafikinfrastrukturanläggningarna kommer att påverka grönstrukturen negativt. Beräkningar tyder på att grönstrukturen fortsatt tillåts att naggas i kanten av ny bebyggelse. Planen innehåller samtidigt åtaganden som stödjer att regionens grönstruktur säkerställs och utvecklas. Planens miljöpåverkan är till stor del beroende av i vilken omfattning dessa åtaganden genomförs.

Möjligheten att genom planen verka för att långsiktigt skydda och utveckla grönstrukturen bedöms bara delvis ha tillvaratagits. Det är tveksamt om den förväntade samhällsutvecklingen är förenlig med de miljökvalitets- och folkhälsomål som rör grönstruktur och biologisk mångfald.

Miljöbalken kräver att behovet av grönområden i tätorter särskilt ska beaktas. Planen bör därför kompletteras med uppgifter om hur kravet bör tillämpas för Storstockholms grönstruktur. Strandskyddade områden bör också undantas från de föreslagna bebyggelsestrukturerna.

Regionens vattenmiljöer och vattentillgångar

Befolkningsökningen och större rörlighet i samhället kommer att medföra ökad belastning och större risker för länets olika vattenvärden. Planen innehåller flera åtaganden som stödjer en positiv utveckling för regionens vattenmiljöer och vattentillgångar. Men planerad ny bebyggelse och transportinfrastruktur kommer att påverka regionens vattenmiljöer och vattentillgångar negativt. Planens miljöpåverkan är till stor del beroende av i vilken omfattning de olika åtagandena faktiskt genomförs. Det är tveksamt om den förväntade samhällsutveckling är förenlig med de vattenrelaterade miljökvalitetsmålen och andra miljöintentioner för länets vattenmiljöer och vattentillgångar.

I avsaknad av ett utpekande från ansvarig central myndighet att Mälaren utgör ett område av riksintresse för vattenförsörjningen, föreslås att planen kompletteras med ett tydligt klargörande om Mälarens regionala värdestatus för vattenförsörjningen. De grusåsar och andra områden i länet som är viktiga som grundvattenreservoarer eller för grundvattenbildningen bör tas bort från strukturalternativens rekommenderade bebyggelseområden.

Förutsättningar för skärgården och landsbygden

Den regionala utvecklingsplanens potential att påverka de betingelser som är grundläggande för areella näringar i skärgården och på landsbygden har inte tillvaratagits fullt ut. Bedömningen är också att det är osäkert om planen i tillräcklig omfattning bidrar till bevarandet av viktiga biologiska, kulturella och estetiska värden i skärgården och på landsbygden.

För kusten och skärgården bör man i planen ange rekommenderad minsta höjd över havsytan, med avseende på kommande havsnivåhöjning. Vidare bör planen i kartform redovisa de högst klassade jordbruksmarkerna i länet, skogsområden med hög bonitet samt viktiga fiskreproduktionsområden, det vill säga grundförutsättningarna för de areella näringarna i länet.

Stadsbygdens värden och kvaliteter

Planens grundläggande intention att etablera nya, täta, regionala stadskärnor kommer sannolikt att ge de tydligaste konsekvenserna för länets stadsbygd. Härigenom ges förutsättningar att skapa helt nya attraktiva stadsmiljöer. De omfattande infrastrukturutbyggnader som ingår i planen kommer att göra intrång och skada värdefulla kulturmiljöer, men också avlasta i dag hårt trafikbelastade miljöer och ge möjlighet att återvinna stadens värden. Planen bedöms verka för en funktionsintegrerad stadsbygd där bostäder, arbetsplatser, service och kultur samlokaliseras. Den kan i viss grad styra samhällsutvecklingen så att länets karakteristiska kulturarv och regionens övriga kulturhistoriska och estetiska värden bevaras och utvecklas.

Befolkningens miljörelaterade hälsa

Genom åtagandena kan planen delvis förväntas styra samhällsutvecklingen i en miljömässigt önskvärd riktning, men planerad ny bebyggelse och transportinfrastruktur bedöms samtidigt påverka befolkningens miljörelaterade hälsa negativt. En större andel av befolkningen kommer exempelvis att utsättas för höga bullernivåer. Möjligheten att genom planen långsiktigt förbättra befolkningens miljörelaterade hälsa bedöms därför inte ha tillvaratagits. Det är också tveksamt om den förväntade samhällsutvecklingen är förenlig med relevanta miljökvalitets- och folkhälsomål.

För att ytterligare miljöanpassa planen föreslås att man tydligare skriver in de regionala åtaganden som finns i Stockholmsöverenskommelsen avseende luftföroreningar och buller från trafiken. I planen bör också innehållet i de olika regionala miljömål som är av relevans för befolkningens miljörelaterade hälsa (till exempel giftfri miljö och god bebyggd miljö) ingå.

Regionens klimatpåverkan

Den förväntade utsläppsutvecklingen inom transportsektorn är inte förenlig med vare sig gällande miljömål eller med de bedömningsgrunder som använts i miljöbedömningen. Inte heller utvecklingen inom byggsektorn kan anses vara tillfyllest. Beräkningar där indikerar att koldioxidutsläppen kan komma att ligga kvar på ungefär dagens nivå. Planens mål och intentioner är goda, men behovet av kraftfulla åtgärder och anpassningar förefaller ha underskattats, framför allt i planens mer konkreta delar.

För att bättre möta regionens miljöpåverkan föreslås att reduktionsmålet för vägtrafikens utsläpp av koldioxid till år 2030, som definierats och undertecknats i Stockholmsöverenskommelsen, inarbetas som ett lägsta grundantagande i planen.

Energiförsörjningens och energianvändningens miljöpåverkan

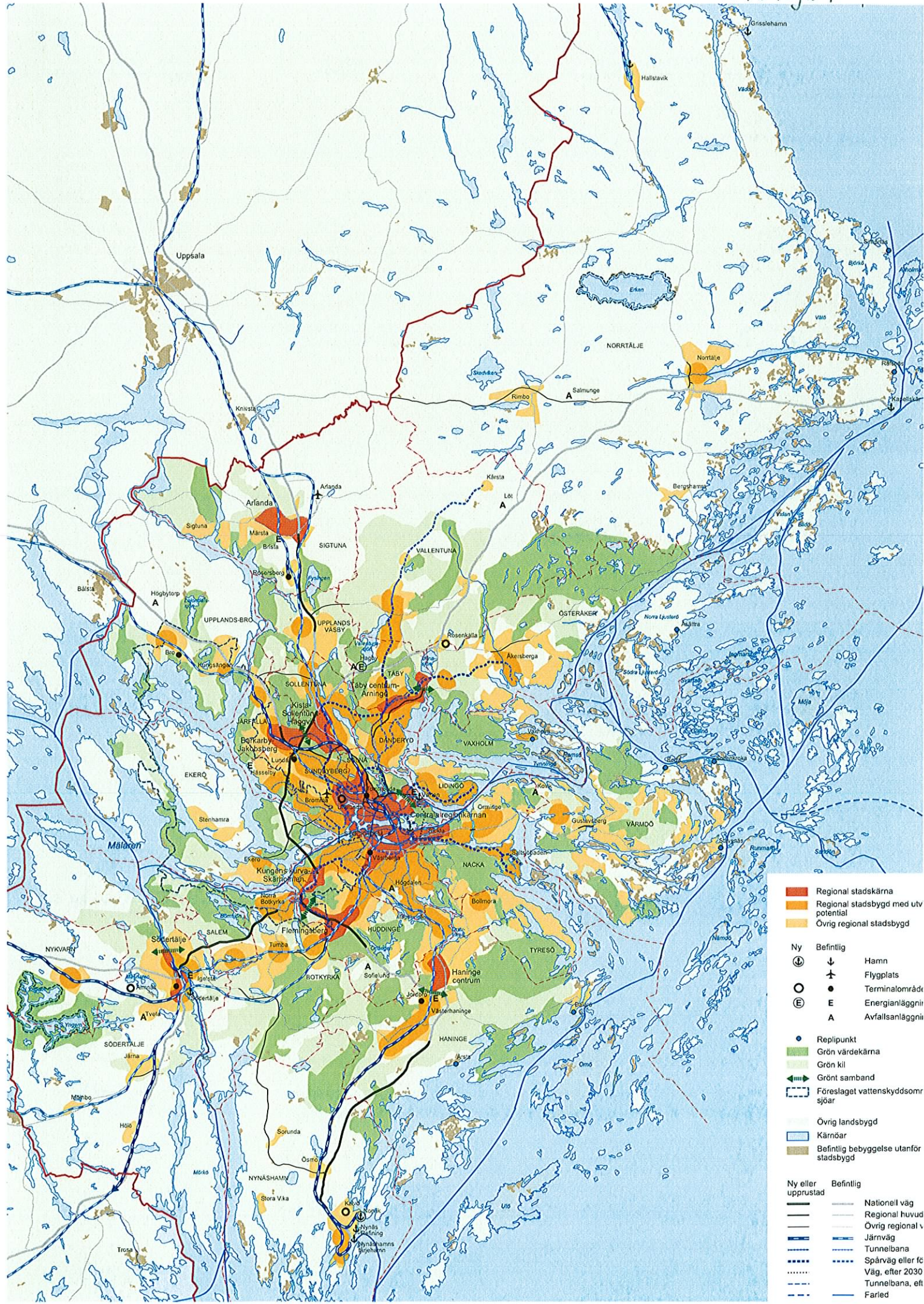
Planen bedöms styra utvecklingen så att energianvändningen inom länet effektiviseras och minskas. Samtidigt genererar den ökade befolkningen en större energiomsättning som motverkar insatserna. Därför är det svårt att bedöma hur länets försörjning och förbrukning av energi påverkar miljön. I många avseenden förväntas miljöpåverkan vara ungefär likvärdig med dagens. Vilka effekter som uppstår beror inte bara på den sammanlagda energiomsättningen, utan också på exempelvis vilka olika energibärare som kommer att användas.

Planen bör kompletteras med utpekanden av områden där det är ändamålsenligt att undersöka möjligheterna för vindkraftsproduktion, biobränslelagring och annan energiinfrastruktur som är av stor regional betydelse.

Transportsystemets omgivningspåverkan

Transportsystemets negativa omgivningspåverkan kommer att öka. Framför allt genom att ny infrastruktur förorsakar intrångsskador och tilltagande trafikvolym som ger mer omfattande buller. Trots att de redovisade planstrukturerna haft som utgångspunkt att främja ett resurssnålt kollektivresande, visar trafikanalyser att bilresandet kommer att öka. Planen har många åtaganden som berör transportområdet och driver utvecklingen åt olika håll. Planens egna mål och miljöintentioner för länets transportsektor förefaller inte ha fått genomslag i de mer handfasta delarna. Transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid ökar, stick i stäv med såväl planeringsmål som samhällets klimatintentioner.

För att kunna reducera utsläppen av koldioxid tillräckligt, behöver olika kollektivtrafiksatsningar prioriteras och eventuellt kompletteras så att tillräckligt god tillgänglighet kan upprätthållas samtidigt som nödvändiga utsläppsminskningar uppnås. Också trängselskattesystemet kan behöva utvecklas och anpassas i detta syfte. I den fortsatta planeringsprocessen bör man mer precist klarlägga vilka åtaganden och åtgärder som krävs. ¹¹



- Regional stads kärna
 - Regional stadsbygd med utv potential
 - Övrig regional stadsbygd
-
- | | |
|----|-----------|
| Ny | Befintlig |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
-
- | | |
|--------------------|-----------|
| Ny eller upprustad | Befintlig |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |