

PM 2017:221 RI (Dnr 111-1112/2017)

Utställningsförslag av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2050

Remiss från tillväxt- och regionplanenämnden, Stockholms läns
landsting

Remisstid den 3 november 2017

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Utställningsförslaget av den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2050, är utsänd på remiss till staden av landstingets tillväxt- och regionplanenämnd. Planen har status som en regionplan enligt plan- och bygglagen och är tänkt att gälla för åren 2018-2026. RUFSS 2050 tar sin utgångspunkt i en analys av förutsättningar och utmaningar för Stockholmsregionen. Visionen är Europas mest attraktiva storstadsregion.

Remissen finns att läsa i sin helhet på [Stockholms läns landstings hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden och Stockholms Stadshus AB som i sin tur remitterat vidare till samtliga dotterbolag. Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Stockholms Stads Parkerings AB, S:t Erik Livförsäkring AB, S:t Erik Försäkrings AB och Stockholm Vatten och Avfall AB har valt att inte svara på remissen.

Stadsledningskontoret bedömer att förslaget till ny utvecklingsplan i huvudsak ligger i linje med stadens långsiktiga planering. Avseende stadsbyggnad och trafik planerar staden redan för bostäder i blandade och täta miljöer nära kollektivtrafik och prioriterar gång och cykel i gaturummet. Kontoret anser att det är önskvärt att kommande RUFSS avspeglar den befolkningsutvecklingen för staden och regionen som är mest sannolik. Stadsledningskontoret ifrågasätter att det finns tillräckligt underlag i länet för att förverkliga alla de åtta regionala kärnorna som är utpekade och befarar att de mera perifert placerade kärnorna kommer att generera orimligt stort trafikarbete. En annan synpunkt är att obalansen mellan bostäder och

arbetsplatser på respektive sida Saltsjö-Mälarsnittet fortfarande inte hanteras tillräckligt. Vidare ställer sig stadsledningskontoret positivt till att teknisk infrastruktur tillägnas ett särskilt kapitel i utställningsförslaget då frågan är av stor regional betydelse. Det är positivt att klimat- och vattenfrågor har fått mer fokus, men ett klimat i förändring bör få en mer framskjuten position i den regionala utvecklingsplanen. Avsnittet som behandlar klimatanpassning fokuserar främst på förändrade nederbördsmonster och hur det påverkar planering av ny bebyggelse. Detta bör kompletteras med hur klimatiförändringar kan påverka regionens befintliga bebyggelse, infrastruktur och tekniska försörjningssystem. Avslutningsvis kommentera stadsledningskontoret de regionala prioriteringarna för genomförandet av planen där de saknar prioriteringar avseende strategiskt folkhälsoarbete, där landstinget har ett tydligt eget ansvar. Därutöver vill kontoret särskilt nämna arbetet med att stärka strategiska forskningstråk och innovationsmiljöer som ett område som skulle vinna på en utökad samverkan mellan regionens aktörer.

Arbetsmarknadsnämnden anser att delmålen för olika målområden i huvudsak har bearbetats och förtydligats på ett sätt som nämnden anser bidragit till ökad tydlighet. Nämnden ställer sig i stort positivt till den nu remitterade planen. Nämnden är fortsatt positiv till att regionens socioekonomiska utmaningar lyfts fram i remissen och att delmålen inom detta område förtydligats. Nämnden vill understryka betydelsen av att lyfta fram den segregerade arbetsmarknaden som en utmaning för regionen. Här spelar en fortsatt utveckling av vuxenutbildningen i regionen en avgörande roll. I takt med att arbetskraftsbristen nu ökar i flera branscher samtidigt som grupper med låg utbildning står kvar utanför arbetsmarknaden skärps betydelsen av ett regionalt fokus på kompetensförsörjning, vuxenutbildning och matchning för att nå målen i RUF 2050. Slutligen vill nämnden framhålla vikten av att i mål, delmål och handlingsplaner tydligt lyfta fram vikten av ett regionalt jämställdhetsarbete med fokus på en jämställd arbetsmarknad oavsett kön eller sexuell läggning.

Exploateringsnämnden konstaterar att en ny bedömning av det demografiska bostadsbehovet ligger till grund för centrala ställningstaganden i utställningsförslaget och att dessa siffror ligger betydligt högre än bedömningen i samrådsförslaget. Att bygga närmare 21 000 nya bostäder i länet per år fram till 2030 är ett ambitiöst mål. Bostadstillskottet i Stockholms stad beräknas uppgå till 7 500 nya bostäder per år enligt huvudscenariot och 8 100 enligt alternativ hög. Förutsättningarna för en fortsatt stark bostadsefterfrågan är goda de närmaste åren. På lite längre sikt finns dock risken att räntehöjningar och andra regelförändringar leder till att efterfrågan avtar. Hur bostadsbehovet bland ekonomiskt svaga hushåll ska tillgodoses är en stor utmaning. Nämnden ställer sig positivt till att teknisk infrastruktur tillägnas ett särskilt kapitel i utställningsförslaget då frågan är av stor regional betydelse. Det är också positivt att klimat- och vattenfrågor har satts mer i fokus jämfört med samrådsförslaget och fått egna tematiska avsnitt. Frågan om hur regionen ska klara ökade sårbarheter och de krav som ett förändrat klimat ställer bör dock vidareutvecklas. Nämnden anser att avsnittet om klimatanpassning är för allmänt hållet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att förslaget till RUF till stora delar ligger väl i linje med nämndens och stadens arbete. Många av de synpunkter som miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnade vid samrådet har tillgodosetts i utställningsförslaget men inte alla. Exempelvis har nämndens förslag till delmål

gällande vattenfrågor, samt synpunkter om att vissa klimatmål är orimliga inte beaktats.

Nämnden är i stort nöjd med förslaget till RUFSS men har anmärkningar när det gäller planens allmänna status, klimatmål, vattenfrågor samt trafik m.m.

Stadsbyggnadsnämnden anser att åtgärderna för att uppnå en jämnare balans i regionen gällande bostäder och arbetsplatser är otillräckliga. Nämnden konstaterar att en ny bedömning av det demografiska bostadsbehovet ligger till grund för centrala ställningstaganden i utställningsförslaget och att dessa siffror ligger betydligt högre än bedömningen i samrådsförslaget. Att bygga närmare 21 000 nya bostäder i länet per år fram till 2030 är ett ambitiöst mål. Bostadstillskottet i Stockholms stad beräknas enligt regionplanen att uppgå till 7 500 nya bostäder per år enligt huvudscenariot och 8 100 enligt alternativ hög. Nämnden ställer sig vidare positivt till att teknisk infrastruktur tillägnas ett särskilt kapitel i utställningsförslaget då frågan är av stor regional betydelse, men anser att den regionala nivån behöver konkretisera det regionala behovet av tekniska anläggningar. Nämnden anser därutöver att det är positivt att klimat- och vattenfrågor har satts mer i fokus jämfört med samrådsförslaget och fått egna tematiska avsnitt. Frågan om hur regionen ska klara ökade sårbarheter och de krav som ett förändrat klimat ställer bör dock vidareutvecklas. Nämnden anser slutligen att avsnittet om klimatanpassning är för allmänt hållet och skrivningarna kring Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå behöver utvecklas och nyanseras. Likaså behöver skrivningarna om riskavstånd nyanseras så att det framgår att andra åtgärder än skyddsavstånd kan vara lämpliga åtgärder.

Trafiknämnden ställer sig positiv till inriktningen i RUFSS om att bygga tät, funktionsblandat och kollektivtrafiknära. Det är önskvärt att kommande RUFSS avspeglar den verkliga befolkningsutvecklingen för staden och regionen. Att planera efter ett scenario utifrån den starka urbaniseringstrend som råder innebär en god och klimatvänlig stads- och trafikplanering som minimerar resandet. Trafiknämnden ifrågasätter att det finns underlag i länet för att förverkliga alla de åtta regionala kärnorna som är utpekade och befärdar dessutom att de mera perifert placerade kärnorna kommer att generera onödigt trafikarbete. Nämnden anser också att det finns en tydlig målkonflikt mellan å ena sidan regionförstoring och å andra sidan klimatpåverkan. Fokus för arbetet framåt utifrån RUFSS blir mindre tydligt av att denna målkonflikt inte hanteras. Nämnden anser att de siffermål i RUFSS bör tolkas som viljeinriktningar, snarare än något som ska uppnås exakt eller ses som en planeringsförutsättning när till exempel infrastruktur eller bebyggelse ska planeras och dimensioneras.

Nämnden föreslår slutligen att det bör lyftas fram att det avseende infrastrukturobjekt kan finnas andra skyddsåtgärder än skyddsavstånd som kan vara effektivare och som bättre samverkar med stadsutveckling och klimatmål.

Utbildningsnämnden anser att planförslaget har utvecklats i positiv riktning sedan det tidigare samrådet, inte minst genom en tydligare problembeskrivning kring befintliga kapacitetsbrister inom samhällsservice. Nämnden anser dock att dessa brister kan få ett tydligare genomslag i planens mål, delmål och regionala förhållningssätt. Detsamma gäller bristen på idrottshallar relaterat till skolkapacitet. Vidare anser nämnden att barns behov av grönytor i allmänhet och skolgårdar i synnerhet har lyfts i jämförelse med samrådsförslaget, men nämnden efterlyser ett tydligare resonemang kring den befintliga bristen på skolgårdar och de krav som

därigenom ställs på planering av parker och gångvägar. RUFSS 2050 opererar i första hand på en regional nivå. Detta innebär att gymnasieplaneringen är särskilt relevant. Utbildningsnämnden efterlyser därför utvecklade beskrivningar av utmaningarna för länets gemensamma gymnasierregion samt tydligare skrivningar kring planering av yrkesutbildningar och placering av gymnasieskolor i centrala och kollektivtrafikhöga lägen.

Stockholms Stadshus AB ser positivt på de mål som sätts upp i RUFSS 2050 där de stämmer väl överens med stadens Vision 2040 - Ett Stockholm för alla. I RUFSS 2050 pekas på olika åtgärder och behov för att få bostadsmarknaden att börja fungera bättre. Behov finns av olika upplåtelseformer och mångfald av boendeformer med olika storlekar. Här kan Stockholms Stadshus AB:s bostadsbolag bidra genom produktion av hyresrätter. För att i framtiden nå en fungerande bostadsmarknad i Stockholmsregionen krävs bättre samverkan mellan olika aktörer. Stockholms Stadshus AB med dess bolag är gärna med och bidrar genom att sprida erfarenheter och goda exempel i sådana sammanhang. RUFSS 2050 anger en ökad täthet i de centrala delarna av regionen, vilket sannolikt kommer att kräva avsevärt högre investeringsvolymerna i dessa delar avseende infrastruktur. Den expansion koncernens bolag nu möter innebär investeringsvolymerna mellan 12-16 mdkr per år under den närmaste 5-årsperioden och koncernledningen bedömer att utrymmet för ytterligare ökade investeringsvolymerna för staden kommer att vara begränsat. Ett exempel på stora satsningar som görs i Stockholms stads regi idag är ombyggnaden av Slussen och Stockholms Framtida Avloppsrening (SFA) samt utvecklingen av regionens tre hamnar, Värtan/Frihamnen, Kapellskär och Norvik. Det finns också exempel på kollektivtrafik och vägutbyggnader där staden fått ta ett utökad finansieringsansvar för att klara tillgänglighets- och miljömålen för de nya bostäderna. Dessa satsningar måste sannolikt framöver i större utsträckning samfinansieras. Ansvaret för utbyggnad och finansiering av infrastruktur för att utveckla hållbara livsmiljöer för regionens invånare måste därför förtydligas och breddas. Det är avslutningsvis viktigt att poängtera att en utveckling av sjötransporter för långväga gods minskar klimatpåverkan och är en viktig del i att klimatmålen uppnås. Stockholms Stadshus AB anser också att den digitala infrastrukturen borde ses som en del av den tekniska infrastrukturen.

Mina synpunkter

Den regionala planeringen för Stockholms län är viktig för hela regionen. De flesta kommunala tillväxt- och planeringsfrågor är idag av sådan karaktär att de är för övergripande för att enbart kunna hanteras inom en rumsligt kommunal avgränsning. För att kunna planera långsiktigt mot gemensamma mål är det viktigt att regionen enas om en gemensam planeringsinriktning i form av den regionala utvecklingsplanen RUFSS.

Staden bedömer att förslaget till ny utvecklingsplan i huvudsak ligger i linje med stadens egna långsiktiga planering. Stockholms stad planerar redan för bostäder i blandade och täta miljöer nära kollektivtrafik och prioriterar gång och cykel i gaturummet.

Utställningsförslaget har utvecklats i positiv riktning sedan det tidigare samrådet, inte minst genom en tydligare problembeskrivning kring befintliga kapacitetsbrister inom samhällsservice. Det ökade behovet av skolor och förskolor beskrivs

tillsammans med andra typer av samhällsservice i inledningen som en utmaning och ett förbättringsområde för Stockholmsregionen. Staden delar denna bedömning och ser utmaningar med att säkerställa att utbyggnaden av samhällsservicen och infrastrukturen håller samma takt som den planerade bostadsutbyggnaden i länet, inte minst gäller detta gymnasieskolan.

Idén om att utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen har funnits med i flera regionplaner och är fortsatt en bärande princip i utställningsförslaget. Staden vidhåller sin tvekan till om det finns underlag i länet för att förverkliga alla de åtta kärnorna som är utpekade och befarar att de mera perifert placerade kan komma att generera ett ökat trafikarbete.

Staden är positiv till att teknisk infrastruktur tillägnas ett särskilt kapitel i utställningsförslaget. Frågan är av stor regional betydelse. Enligt förslaget behöver tänkbara platser för nya tekniska anläggningar säkerställas i goda, regionala lägen, men hur behoven ska tillgodoses utvecklas inte närmare. Staden vill också lyfta fram att den digitala infrastrukturen ska ses som en del av den tekniska infrastrukturen.

En fråga som staden tog upp i sitt förra remissvar och som fortfarande inte hanteras tillräckligt i utställningsförslaget är obalansen mellan bostäder och arbetsplatser på respektive sida av Saltsjö-Mälarsnittet. Att skapa fler arbetsplatsetableringar söder om Saltsjö-Mälarsnittet är mycket viktigt ur flera aspekter, inte minst i fråga om social hållbarhet och kapacitet och tillgänglighet i trafiksystemet. De åtgärder som beskrivs i förslaget anser staden inte är tillräckliga och denna del behöver därför utvecklas ytterligare.

En central del i en klimatsmart och framkomlig region är hållbara transporter. Staden delar synen på att kapacitetsstarka och utrymmeseffektiva transportmedel behöver prioriteras och att ekonomiska styrmedel behöver användas för att förbättra framkomligheten och minska regionens klimatpåverkande utsläpp. Ett viktigt område, som ligger helt inom landstingets rådighet, är kollektivtrafiken. Landstinget har ett stort ansvar för att säkerställa att utpekad och planerad kollektivtrafik realiserar. Att projekt finns utpekade påverkar kommunernas möjligheter att planera och då måste ingående projekt vara realistiska. Staden vill också lyfta betydelsen av sjöfarten. En central del i ett hållbart transportsystem är att flytta över gods från landtransporter till sjöfart. Den formulering som finns i beskrivningen av det framtida klimatarbetet om sjöfart är olycklig och bör omformuleras.

Ett klimat i förändring är en av de viktigaste planeringsförutsättningarna för en växande region. Staden anser att klimatfrågor bör få en ännu mer framskjutna position i den regionala utvecklingsplanen. Avsnittet som behandlar klimatanpassning fokuserar främst på förändrade nederbördsmonster och hur det påverkar planering av ny bebyggelse. Staden anser att denna avgränsning är för smal och bör kompletteras med hur klimatförändringar kan påverka regionens befintliga bebyggelse, infrastruktur och tekniska försörjningssystem. Vikten av att samhällsviktig verksamhet är välfungerande och tålig för att möta klimatförändringar och andra påfrestningar bör lyftas fram. Avsnittet säger heller inget om var effekterna av klimatpåverkan redan märks och förväntas öka i Stockholmsregionen. Riskområden, -objekt och funktioner ur ett regionalt perspektiv bör framgå tydligare. Mälarens utveckling i förhållande till Östersjön kan också påverka utvecklingen. I detta sammanhang bör det nämnas att Stockholm bygger om Slussen för att bland annat säkra Mälaren som dricksvattentäkt och för att förhindra översvämningar under lång tid framåt. På ännu längre sikt kan havsnivåhöjningen få stora effekter för hela

regionen. Klimatförändringarna förutsätter en samlad och regional bedömning av lämpliga åtgärder ur ett större samhällsperspektiv.

Avslutningsvis vill staden kommentera de regionala prioriteringarna för genomförandet av planen. Stockholms stad anser att alla dessa frågeställningar är viktiga och relevanta för regionens aktörer men saknar prioriteringar avseende strategiskt folkhälsoarbete, där landstinget har ett tydligt eget ansvar. En god och jämlik hälsa för hela befolkningen är grundläggande för visionen om en attraktiv storstadsregion.

Som svar på remissen hänvisas i övrigt till vad som anförs i förvaltningarnas och bolagens yttranden.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

Stockholm den 12 oktober 2017

KARIN WANNGÅRD

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Utställningsförslaget

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Joakim Larsson och Cecilia Brinck (båda M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Föredragande borgarrådets förslag till beslut godkänns delvis.
2. Som svar på remissen från tillväxt- och regionplanenämnden, Stockholms läns landsting, anförs följande.

Förslagen i RUF5 ligger väl i linje med stadens arbete. Detta är givetvis välkommet då RUF5 2050 har som ambition att uttrycka Stockholmsregionens samlade vilja gällande regionens fysiska planering och tillväxtarbete. Det övergripande målet är, liksom i RUF5 2010, att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva region att leva och bo i. Våra barn och unga ska växa upp i en storstadsregion som präglas av goda livsmiljöer där en stark ekonomi kombineras med en hållbar miljö, hållbar tillväxt och bra livsvillkor för alla. Vi ser positivt på denna ambition och är övertygade om att regionens klimat- och tillväxtarbete mår bra av mer samarbete kring dessa frågor. Inom områden där vi ser problem i form av bostadsbrist, segregation, stora rekryteringsbehov och en tudelad arbetsmarknad är mer samarbete mellan kommuner, myndigheter, näringsliv och civilsamhälle helt nödvändigt. RUF5 2050 utgör en bra grund för ett sådant samarbete.

Det är positivt att planförslaget innebär en betydande ambitionshöjning i de gemensamma målsättningarna för ökat bostadsbyggande, en snabbare takt i omställningen till en klimatneutral region, smarta och yteffektiva transportlösningar i hela regionen samt ett tydligt fokus på en tät, blandad, urban och attraktiv bebyggelse.

Under de åtta år som RUF5 2050 kommer att gälla som regionplan kommer Stockholmsregionen att förändras i stor utsträckning. Hundratusentals nya invånare kommer

att kalla Stockholmsregionen för sitt hem, viket fordrar nya bostäder, nya stadsdelar och ny infrastruktur. De beslut som fattas de närmaste åren kommer därför att påverka regionens utveckling under lång tid framöver. RUFSS 2050 är i grunden ett samarbetsdokument. Därför är genomförbarheten och förankringen av regionplanen en av de viktigaste faktorerna för att Stockholmsregionen ska få en sammanhållen och hållbar tillväxt. I grunden är det positivt att människor, familjer och företag söker sig till Stockholm och väljer att stanna här. Rätt hanterat så kommer befolkningsökningen att stärka Stockholmsregionens attraktivitet, dynamik och tillväxt.

Förutsättningarna för jobbskapande och företagande kommer att vara avgörande för den framtida tillväxten, integrationen och möjligheterna att ställa om regionen till ett utsläppsfritt och klimatneutralt samhälle. Att tillväxtperspektivet lyfts upp i planförslaget är välkommet och stärker användbarheten och genomförandet i planen. Arbetsmarknaden i regionen behöver bli mer flexibel och blandad vad gäller lönenivåer och kompetens, det gäller både för anställda och företagare. Alla arbeten behövs för att regionen ska kunna fortsätta växa och välkomna fler människor.

En av de viktigaste förutsättningarna för Stockholmsregionens attraktion för internationella företag och högspecialiserad kompetens är god internationell tillgänglighet, framförallt med flyg. Det är glädjande och välkommet att det finns en politisk samsyn kring behovet av att bygga ut Arlanda med en fjärde landningsbana och annan infrastruktur.

Ett effektivt och välfungerande klimatarbete är viktigt för Stockholmsregionen. Klimatarbetet ska riktas rätt, målen behöver kunna följas upp och åtgärderna behöver vara genomförbara. De som har störst möjlighet och rådighet att påverka och minska utsläpp av koldioxid och andra miljöfarliga eller klimatpåverkande ämnen är producenterna. Utsläpp som sker utanför Stockholmsregionen är svåra att mäta och påverka och vedertagna standarder för detta saknas i dagsläget. På individ- och företagsnivå kan medvetna konsumenter undvika varor som är producerade under miljöfarliga förhållanden, men för regionala instanser så kommer det att vara en utmaning att försöka minska utsläpp som inte sker inom Stockholmsregionen.

Huvudansvaret för att minska klimatpåverkan kommer fortsatt att ligga på producenterna. Behovet av nya bostäder och ny infrastruktur är akut i hela regionen, trots att det gjorts stora investeringar och att byggtakten är relativt hög. Antalet byggstarter måste öka ännu mer och därtill hålla i sig över tid, byggandet av nya bostäder måste förenklas och påskyndas. Det innebär att betydande lättnader av och förenklingar i befintlig lagstiftning och regleringar är ett måste om regionens behov ska kunna mötas på ett effektivt sätt. Inte minst när det gäller överklaganden, planprocesser och långa handläggningstider som skapar förseningar, ökade kostnader och försvarar för mindre byggbolag att ta sig in på marknaden. Både kommunala planprocesser och överklaganden behöver bli enklare och snabbare. Byggnormer och regleringar av utformning och utrymme på nya bostäder skapar extra kostnader, försvarar ombyggen och gör det svårare att bygga billiga och yteffektiva lägenheter, inte minst vad gäller billiga hyresrätter och studentlägenheter. Med en översyn av krav och byggnormer kan kostnaderna sänkas för alla typer av nybyggen.

Rörligheten på bostadsmarknaden är ytterligare en faktor som måste förbättras i hela regionen. Dagens utformning av hyresreglering och reavinstkatt skapar inlåsnings effekter, dämpar flyttkedjor och försämrar utnyttjande av det befintliga beståndet av bostäder. Några områden i RUFSS 2050 är märkta som "utredningsområden" vilket är områden där markanvändningen på lång sikt ännu inte är avgjord i kommunernas översiktsplaner på grund av sitt strategiska läge och är föremål för utredning eller liknande. Tanken är att de i slutförslaget till RUFSS 2050 ska markeras enligt kommunernas önskemål. Det är både bra och viktigt att kommunernas önskemål kring dessa områden respekteras. Inte minst när det gäller Bromma flygplats och Louddens oljehamn.

Ett av Stockholmsregionens främsta företräden är närheten till vattnet. Stora delar av regionens mest attraktiva livsmiljöer i så väl de centrala delarna som på landsbygden och i skärgården, är byggda i vattennära miljöer eller vid kajer. Utformningen av dagens strandskydd är alltför begränsande och ser inte de möjligheter en klok och välanpassad bebyggelse kan ge för att öka strändernas tillgänglighet för fler av länets invånare. Genomgripande reformer av strandskyddet behövs för att utveckla befintliga, och skapa nya, vattennära miljöer i hela Stockholmsregionen.

Den stora mängden riksintressen och regleringarna kring dem skapar svårigheter för Stockholmsregionen att växa på ett hållbart och smart sätt. När nya hus för bostäder och verksamheter inte ens får synas från vissa parker eller områden kan vi med säkerhet säga att regleringarna har gått för långt. Här behövs det en genomgripande översyn för att underlätta förtätning, nybyggnation och högre hus.

Bullerregler och dylikt skapar svårigheter att bygga bostäder tätt och trafiknära. Den uppdatering av gränsvärdena som nu görs är välkommen. Strikta tolkningar kring säkerhetsavstånd runt transportleder för farligt gods skapar också svårigheter med att förtäta delar av regionen. Inte minst gäller detta vid överdäckningar av järnvägar och vägar.

Ett ökat cyklande bidrar till mindre trängsel på vägarna, mindre klimatpåverkan, förbättrad tillgänglighet och god hälsa. Ett väl utbyggt cykelvägnät bidrar till att knyta ihop länet så att fler får möjlighet att nå arbetsplatser, skolor och serviceutbud. I Stockholms län är det väghållarna som ansvarar för att bygga ut cykelvägnätet, både det lokala, regionala och längs med det statliga vägnätet. Det ställer särskilda krav på planering, utbyggnad och drift av cykelvägnätet. Utbyggnaden av cykelvägnätet i Stockholmsregionen har länge varit eftersatt. För att öka cykelns konkurrenskraft och attraktivitet krävs ett cykelvägnät som håller hög standard. Att lyfta fram cykeln som ett viktigt transportslag i framtiden bör utgöra en central del av RUF 2050.

Samtidigt som vi anser att kapacitetsstarka trafikslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik ska prioriteras så kan vi inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. För att Stockholm ska kunna fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor måste vi minska sårbarheten i vägnätet och förbättra framkomligheten genom att undanröja flaskhalsar inom infrastruktur och på bostadsmarknaden.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Jonas Nilsson (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen vid Stockholms läns landsting har tagit fram ett förslag till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050. En regional utvecklingsplan är en strategisk plan med ett långsiktigt perspektiv som syftar till att hantera Stockholmsregionens långsiktiga utmaningar och stärka regionens potential. Planen ska uttrycka Stockholmsregionens samlade vilja och ligga till grund för bland annat kommunernas och landstingets långsiktiga planering. Planen ska också utgöra en utgångspunkt för det regionala tillväxtarbetet, det regionala strukturfondsprogrammet och för infrastrukturplaneringen de kommande åtta åren. RUF5 2050 regleras bland annat genom plan- och bygglagen (2010:900) kapitel 7 om regionplanering. Lag (1987:47) om regionplanering för kommunerna i Stockholms län anger att Stockholms läns landsting är ansvarigt regionplaneorgan för länets 26 kommuner.

Vision och mål

RUF5 2050 tar sin utgångspunkt i en analys av förutsättningar och utmaningar för Stockholmsregionen. Visionen är ”Europas mest attraktiva storstadsregion”. För att bedöma om regionens utveckling går i visionens riktning har fyra övergripande mål formulerats med horisont år 2050:

1. En tillgänglig region med god livsmiljö
2. En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
3. En ledande tillväxt- och kunskapsregion
4. En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

För att styra arbetet mot de övergripande målen finns också mätbara delmål att uppnå fram till år 2030. Till delmålen kopplas sedan regionala prioriteringar – insatser som berör flera aktörer och som är särskilt viktiga att arbeta med i det korta tidsperspektivet i första hand under RUF5 2050:s giltighetstid 2018-2026.

1. Öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer
2. Styra mot ett transporteffektivt samhälle
3. Ta tillvara kompetensen och underlätta matchningen på arbetsmarknaden
4. Stärka förutsättningarna för alla barn och unga att gå vidare till studier och arbete
5. Stärka strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer
6. Stärka den internationella ställningen genom fler etableringar, besök och ökad handel
7. Öka de eldrivna person- och varutransporterna
8. Utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor

Inriktning för den rumsliga strukturen

Den rumsliga strukturen är central i den regionala utvecklingsplaneringen och ska bidra till att nå målen i RUF5 2050. Huvudinriktningen för den rumsliga strukturen sammanfattas i ett antal principer:

- Kollektivtrafiknära stadsutveckling

- Sammanlänkande regionala stadskärnor
- Resurseffektiva system för människor och gods
- Sammanhängande grönstruktur och robust vattenmiljö
- Starkare kopplingar mellan stad och land
- Tillgängliga innovations-, företags- och beslutsfattarmiljöer

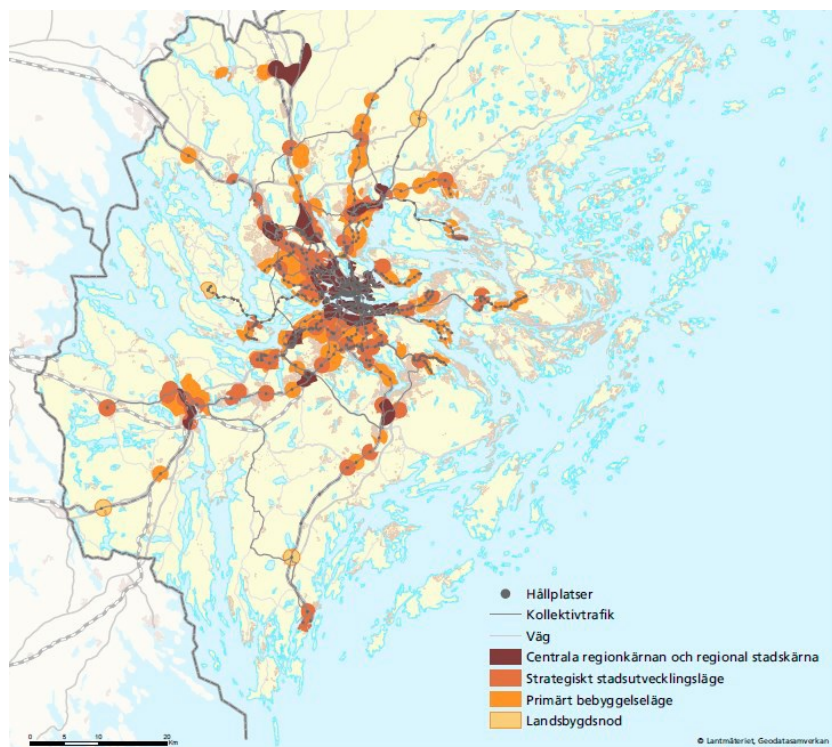
Förslaget till den rumsliga fördelningen innebär att kommunerna i länets centrala del (Stockholms stad, Sundbybergs stad och Solna stad) kommer att stå för 49 procent av länets befolkningstillväxt. I det tidigare samrådsförslaget fanns två alternativa rumsliga strukturer där strukturbild A hade ett befolkningstillskott i länets centrala del på 40 procent och strukturbild B ett tillskott på 60 procent. Utställningsförslaget hamnar således ungefär mittemellan.

Andelen av totala befolkningstillskottet till år 2050

Befolkningstillskott	Andel
Kommuner i länets centrala del	49 %
Kommuner i länets inre delar	26 %
Kommuner i länets yttre delar	25 %

RUFS 2050 prioriterar yteffektivt byggande i goda kollektivtrafiklägen. Bebyggelsestrukturen är indelad i ett antal olika kategorier där den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen utgörs av Centrala regionkärnan och regional stadskärna, Strategiskt stadsutvecklingsläge, Primärt bebyggelseläge samt Landsbygdsnod, se utsnitt ur kartan över regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen nedan.

Regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen, utställningsförslag till RUFSS 2050, sid 68.



De åtta yttre regionala stadskärnorna finns kvar från tidigare plan och är fortsatt en bärande princip i utvecklingsförslaget. Två av de yttre regionala stadskärnorna är delvis belägna inom stadens gränser, Kista-Sollentuna-Häggvik samt Skärholmen-Kungens kurva. Den centrala regionkärnan utgörs av de centrala delarna av Stockholm, Sundbyberg, Solna och Nacka.

I planen sätts stort fokus på det internationellt konkurrensutsatta näringslivets behov. RUFSS 2050 har även högt satta ambitioner på miljöområdet. Inriktningen är att tillväxten ska ske utan att intrång görs i den regionala grönstrukturen. En stor utmaning i regionens utveckling framöver är att omsätta höga ambitioner på det sociala området i konkreta åtgärder som ger resultat och att säkerställa att investeringar i bebyggelse och infrastruktur bidrar till att sociala mål nås.

Till utställningsförslaget finns en samlad konsekvensbeskrivning av RUFSS 2050 som hanterar social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden och Stockholms Stadshus AB som i sin tur remitterat vidare till samtliga dotterbolag. Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Stockholms Stads Parkerings AB, S:t Erik Livförsäkring AB, S:t Erik Försäkrings AB och Stockholm Vatten och Avfall AB har valt att inte svara på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att ett gemensamt regionalt utvecklingsarbete i Stockholms län är angeläget. Idag är de flesta kommunala tillväxt- och planeringsfrågor mellankommunala eller regionala och kan inte lösas tillfredsställande inom enbart en kommun. För att kunna planera långsiktigt mot gemensamma mål är det därför bra om aktörerna i länet kan enas om en gemensam planeringsinriktning. Det är samtidigt viktigt att konstatera att Stockholms län i allt mindre utsträckning utgör den funktionella regionen, som har en betydligt större geografisk utbredning än så.

Stadsledningskontoret bedömer att förslaget till ny utvecklingsplan i huvudsak ligger i linje med stadens egna långsiktiga planering. Avseende stadsbyggnad och trafik planerar staden redan för bostäder i blandade och täta miljöer nära kollektivtrafik och prioriterar gång och cykel i gaturummet.

Kontoret anser att utställningsförslaget har utvecklats i positiv riktning sedan det tidigare samrådet, inte minst genom en tydligare problembeskrivning kring befintliga kapacitetsbrister inom samhällsservice. Det ökade behovet av skolor och förskolor beskrivs tillsammans med andra typer av samhällsservice i inledningen som en utmaning och ett förbättringsområde för Stockholmsregionen. Stadsledningskontoret delar denna bedömning och ser utmaningar med att säkerställa att utbyggnaden av samhällsservicen håller samma takt som den planerade bostadsutbyggnaden i länet, inte minst i de centrala delarna där det råder stor konkurrens om marken.

På regional nivå är gymnasieplaneringen särskilt relevant. Den samverkan kring gymnasieutbildning som sker inom regionen ger elever möjlighet att söka utbildningar och skolor på lika villkor i hela regionen. Eftersom gymnasie marknaden i så pass hög grad styrs av efterfrågan ställs höga krav på det regionala samarbetet. Idag riktas en stor del av söktrycket mot populära utbildningar i regionens centrala delar, framförallt i Stockholms innerstad. Placeringen av nya gymnasieskolor blir därför avgörande för om de ska vara konkurrenskraftiga. Centralt läge i regionen, men även närhet till kollektivtrafik är en viktig förutsättning vid planeringen av nya gymnasieskolor vilket skulle behöva tydliggöras i planen.

En fråga som stadsledningskontoret tog upp i samrådsremissen och som fortfarande inte hanteras tillräckligt i utställningsförslaget är obalansen mellan bostäder och arbetsplatser på respektive sida Saltsjö-Mälarsnittet. De förslag till åtgärder som lyfts fram för en jämnare balans är goda pendlingsmöjligheter till centrala regionkärnan samt starkare utveckling i de åtta regionala stadskärnorna. Stadsledningskontoret anser att dessa åtgärder inte är tillräckliga och att denna del behöver utvecklas.

Stadsledningskontoret konstaterar att fördelningen av befolkningstillskottet ungefär ligger mittemellan det tidigare samrådsförslagets alternativ A och B. Förslaget innebär att kommunerna i länets centrala del (Stockholms stad, Sundbybergs stad och Solna stad) förväntas stå för 49 procent av länets befolkningstillväxt fram till år 2050. Kontoret förespråkade i samrådsremissen strukturbild B med en ännu starkare koncentration till regionens centrala delar (60 procent av befolkningstillväxten). Den befolkningsutveckling som RUFSS utgår ifrån för regionens olika delar används i flera viktiga sammanhang, till exempel i Trafikverkets trafikscenarier. Plankartan är också en av många utgångspunkter när nya infrastrukturobjekt diskuteras. Stadsledningskontoret vill därför betona att det är av stor

vikt att RUFSS avspeglar den befolkningsutveckling för staden och regionen som är mest sannolik och inte en viljeinriktning. Särskilt behöver utvecklingen fram till 2030 stämma överens med stadens mål om att bygga 140 000 nya bostäder, då detta är i linje med både den faktiska utvecklingen i regionen under senare år och också den framtida utveckling som kontoret bedömer som mest sannolik.

Idén om att utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen har funnits med i flera regionplaner och är fortsatt en bärande princip i utställningsförslaget. Utvecklingen av regionala stadskärnor ska motverka att bebyggelsen och verksamheterna sprids ut i länet och bidra till ett minskat bilberoende. Stadsledningskontoret ifrågasätter att det inom överblickbar tid finns underlag för att förverkliga alla de åtta kärnorna som är utpekade och befarar dessutom att vissa av kärnorna kommer att generera ett ökat trafikarbete, sannolikt i alltför hög grad med bil. Vidare vill kontoret framhålla att de områden som har störst reell potential att växa i stor utsträckning ligger i angränsande län.

I förslaget till ny översiktsplan för Stockholms stad är den centrala stadens attraktionskraft en viktig utgångspunkt för utbyggnadsstrategin. Det innebär bland annat satsningar på täta strukturer omkring stadskärnan och att staden sedan som huvudprincip successivt växer utåt. Därutöver fokuserar staden på ett fåtal områden i ytterstaden.

Stadsledningskontoret noterar att en ny bedömning av det demografiska bostadsbehovet ligger till grund för centrala ställningstaganden i utställningsförslaget och att dessa siffror ligger betydligt högre än i samrådsförslaget. Enligt huvudscenariot som redovisas som Bas behövs närmare 21 000 nya bostäder i länet per år fram till 2030. Bostadstillskottet i Stockholms stad beräknas uppgå till 7 500 nya bostäder per år enligt huvudscenariot och 8 100 enligt alternativ hög. Kommunerna bör enligt utställningsförslaget ha beredskap för alternativ hög, vilket också ligger i linje med stadens bostadsplaner.

21 000 bostäder per år är ett ambitiöst mål. Länet upplever just nu en mycket gynnsam byggkonjunktur. I år beräknas 24 000 nya bostäder påbörjas i länet och under 2018 drygt 28 000. Idag finns marknadsförutsättningar för att bygga bostäder i hela Stockholms stad och i stora delar av länet. På längre sikt finns dock risken att sämre konjunkturutsikter leder till att incitamenten att investera avtar, särskilt i de mindre centrala delarna. Planering saknas för hur regionen möter en sådan utveckling. Många aktörer framhåller också brist på kapacitet som hinder för ett ökat byggande.

En av regionens och stadens största utmaningar är hur bostadsbehovet bland ekonomiskt svaga hushåll ska tillgodoses. Att bara skapa fler bostäder utan att ekonomiskt svaga hushåll kan efterfråga dessa innebär att bostadsbristen kvarstår för stora grupper. Enligt utställningsförslaget behöver ett särskilt offentligt ansvar tas, framför allt inom kommunerna, för att säkerställa att hushåll med låga inkomster eller med tillfälliga anställningar har tillgång till bostadsmarknaden. Staden har nyligen antagna riktlinjer för bostadsförsörjningen 2017-2020, där bostäder för unga, studenter och andra grupper som står långt ifrån bostadsmarknaden prioriteras. Trots att staden själva bedriver ett aktivt och ambitiöst arbete inom området bedömer kontoret att samordnande statliga åtgärder är nödvändiga för att svaga hushåll ska kunna lösa sitt bostadsbehov. Till detta kommer att gruppen som har svårt att komma in på bostadsmarknaden växer och innefattar personer ur allt högre inkomstgrupper. Vidare måste det befintliga beståndet utnyttjas bättre och rörligheten på bostadsmarknaden öka, bl.a. genom att den så kallade flyttskatten ses över.

Stadsledningskontoret är positivt till att teknisk infrastruktur tillägnas ett särskilt kapitel i utställningsförslaget eftersom frågan har stor regional betydelse. Enligt förslaget behöver tänkbara platser för nya tekniska anläggningar säkerställas i goda, regionala lägen, men hur behoven ska tillgodoses utvecklas inte närmare. Vidare vill kontoret uppmärksamma att Värtaverket saknas i karta 17 Regionalt viktiga tekniska försörjningsanläggningar, sidan 93.

Stadsledningskontoret anser att ett klimat i förändring utgör en viktig planeringsförutsättning för en växande region och bör få en mer framskjuten position i den regionala utvecklingsplanen. Avsnittet som behandlar klimatanpassning fokuserar främst på förändrade nederbördsmonster och hur det påverkar planering av ny bebyggelse.

Stadsledningskontoret anser att denna avgränsning är för smal och bör kompletteras med hur klimatförändringar kan påverka regionens befintliga bebyggelse, infrastruktur och tekniska försörjningssystem. Vikten av att samhällsviktig verksamhet är välfungerande och tålig för att möta klimatförändringar och andra påfrestningar bör lyftas fram.

Avsnittet säger heller inget om var effekterna av klimatpåverkan redan märks och förväntas öka i Stockholmsregionen. Riskområden, -objekt och funktioner ur ett regionalt perspektiv bör framgå tydligare. Mälarens utveckling i förhållande till Östersjön kan också påverka utvecklingen. I detta sammanhang bör det nämnas att Stockholm bygger om Slussen för att bland annat säkra Mälaren som dricksvattentäkt och för att förhindra översvämningar under lång tid framåt. På ännu längre sikt kan havsnivåhöjningen få stora effekter för hela regionen. Klimatförändringarna förutsätter en samlad och regional bedömning av lämpliga åtgärder ur ett större samhällsperspektiv.

Stadsledningskontoret delar synen på att kapacitetsstarka och utrymmeseffektiva transportmedel behöver prioriteras och att ekonomiska styrmedel behöver användas för att förbättra framkomligheten och minska regionens klimatpåverkande utsläpp. I stadens strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 framhålls att ett fossilbränslefritt Stockholm är starkt beroende av den regionala utvecklingen, framför allt med hänsyn till kollektivtrafikutbudet. Här har landstinget ett stort ansvar för att säkerställa att utpekad och planerad kollektivtrafik realiserar. Att projekt finns utpekade påverkar kommunernas möjligheter att planera och då måste ingående projekt vara realistiska.

Avslutningsvis vill stadsledningskontoret kommentera de regionala prioriteringarna för genomförandet av planen. I utställningsförslaget pekas åtta områden ut som är särskilt viktiga att arbeta med under planens giltighetstid, se sid 3. Stadsledningskontoret anser alla dessa frågeställningar är relevanta för regionens aktörer. Kontoret saknar dock prioriteringar avseende strategiskt folkhälsoarbete, där landstinget har ett tydligt eget ansvar. En god och jämlik hälsa för hela befolkningen är grundläggande för visionen om en attraktiv storstadsregion. Därutöver vill kontoret särskilt nämna arbetet med att stärka strategiska forskningstråk och innovationsmiljöer. Det finns en lång rad goda exempel på viktiga samarbetsprojekt mellan privata och offentliga aktörer i regionen där bland annat Stockholms stad är delaktig. En gemensam bild av helheten är viktigt för ett ökat lärande och för att möjliggöra prioriteringar i det strategiska forskningssamarbetet i syfte att nå målet om en ledande tillväxt- och kunskapsregion. Vidare finns anledning att utveckla samarbetet och lärandet avseende bostadsförsörjningen där kommunerna och länsstyrelsen har en särskilt viktig roll. Bland annat behöver länsstyrelsens löpande uppföljning av bostadsmarknaden i högre grad hanteras av kommunerna. Prioriteringen avseende ett transporteffektivt samhälle är ytterligare ett område där genomförandet vinner på en samverkan mellan regionens aktörer, men där huvudansvaret ligger hos landstinget. Gemensamma insatser och ett delat regionalt och statligt ansvarstagande är avgörande för att regionen med kraft ska kunna prioritera kapacitetsstarka och utrymmeseffektiva transportmedel för både gods- och persontransporter. En utbyggd kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning för att nå målen i RUF 2050 och där har landstinget ett ansvar för genomförandet.

Som svar på remissen "Nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2050" hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Arbetsmarknadsnämnden

Arbetsmarknadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 september 2017 att hänvisa till förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt yttrande över remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Johanna Sjö m.fl. (alla M), Gulan Avci (L) och Johan Färdin (C), *bilaga 1*.

Ersättningsutredning gjordes av Ofelia Namazova (KD) som instämde i det särskilda uttalandet från Johanna Sjö m.fl. (alla M), Gulan Avcı (L) och Johan Fällin (C).

Arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 7 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

I samband med tidigare remiss av samrådsförslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen ställde sig arbetsmarknadsnämnden bakom övergripande mål och inriktning för RUF 2050. Dessa är oförändrade i den plan som nu remissbehandlas.

Delmålen för olika målområden har bearbetats och förtydligats på ett sätt som förvaltningen anser bidragit till ökad tydlighet. Förvaltningen ställer sig därmed i huvudsak positiv till den nu remitterade planen. Förvaltningen konstaterar också att delmålet för regionens bostadsbyggande höjts från 9000-16000 bostäder årligen till 22 000 bostäder årligen som behöver tillkomma i regionen. Förvaltningen ser att detta är positivt då såväl unga som nyanlända men även andra grupper idag har stora svårigheter att etablera sig på bostadsmarknaden vilket i sin tur påverkar förutsättningarna för att långsiktigt etablera sig på arbetsmarknaden.

De mål i den regionala planen som främst direkt berör arbetsmarknadsnämndens kunskaps- och ansvarsområde är målen "En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region" samt "En ledande tillväxt- och kunskapsregion".

Flera delmål inom dessa områden är oförändrade jämfört med tidigare samrådsremiss. Förvaltningen är fortsatt positiv till att regionens socioekonomiska utmaningar lyfts fram i remissen och att delmålen inom detta område förtydligats. Särskilt positivt är att ett delmål nu anger att skillnaderna i förväntad medellivslängd mellan olika socioekonomiska grupper och kommuner i länet ska minska och att medellivslängden ska öka för samtliga.

Förvaltningen vill, som i tidigare remissyttrande, understryka betydelsen av att den segregerade arbetsmarknaden lyfts fram som en utmaning för regionen. I tidigare samrådsremiss föreslogs ett särskilt delmål avseende förvärvsfrekvensen bland utlandsfödda. I det planförslag som nu remissbehandlas har detta delmål tagits bort. Förvaltningen kan se fördelar med att utlandsfödda omfattas av det generella delmålet om att förvärvsfrekvensen ska vara väl över 80% för både kvinnor och män i regionen år 2030. Förvaltningen vill samtidigt framhålla att förvärvsfrekvensen för nyanlända, och framförallt utlandsfödda med kort utbildningsbakgrund är en stor utmaning för regionen. Handlingsplaner för att nå planens mål måste därmed innehålla tydliga strategier för hur denna grupp ska integreras på regionens arbetsmarknad. Här spelar en fortsatt utveckling av vuxenutbildningen i regionen en avgörande roll. Redan i sitt remissvar på samrådsförslaget lyfte nämnden att utbildning och andra kompetenshöjande insatser måste vara ett viktigt framtida fokusområde för regionen. I takt med att arbetskraftsbristen nu ökar i flera branscher samtidigt som grupper med låg utbildning står kvar utanför arbetsmarknaden skärps betydelsen av ett regionalt fokus på kompetensförsörjning, vuxenutbildning och matchning för att nå målen i RUF 2050.

Slutligen vill förvaltningen framhålla vikten av att i mål, delmål och handlingsplaner tydligt lyfta fram vikten av ett regionalt jämställdhetsarbete med fokus på en jämställd arbetsmarknad oavsett kön eller sexuell läggning. Ett generellt mål finns om en öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region. Några särskilda delmål inom området en jämställd och jämlik arbetsmarknad finns däremot inte i den plan som nu ställs ut och remissbehandlas.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2017 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M) och Abit Dundar (L), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Susanne Wicklund (C), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Michaela Hollis (KD) som instämmer i reservationen från Joakim Larsson m.fl. (alla M) och Abit Dundar (L).

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret anser att förslaget till ny utvecklingsplan är tydlig och välskriven men väl ordrik och skulle därför må bra av att kortas ner.

Exploateringskontoret konstaterar att en ny bedömning av det demografiska bostadsbehovet ligger till grund för centrala ställningstaganden i utställningsförslaget och att dessa siffror ligger betydligt högre än bedömningen i samrådsförslaget, som landstinget tog fram 2012 på uppdrag av regeringen. För att enbart täcka det demografiska behovet av nya bostäder som den väntade befolkningsutvecklingen innebär behövs det 468 000-758 000 nya bostäder åren 2015-2050. Enligt huvudscenariot som redovisas som Bas behövs cirka 20 700 nya bostäder i länet årligen fram till år 2030. Bostadstillskottet i Stockholms stad beräknas uppgå till 7 500 nya bostäder per år enligt huvudscenariot och 8 100 enligt alternativ hög. Kommunerna bör enligt utställningsförslaget ha beredskap för alternativ hög.

Gynnsamma ekonomiska omständigheter har bidragit till att byggtakten i Stockholm är rekordhög. Det finns idag marknadsförutsättningar för att bygga bostäder i princip i hela ytterstaden. Förutsättningarna för en fortsatt stark bostadsefterfrågan är goda de närmaste åren. På lite längre sikt finns dock risken att räntehöjningar och andra regelförändringar leder till att efterfrågan avtar.

Behovet av bostäder är stort, och befolkningstillväxten förväntas vara hög under överskådlig tid. Att bygga närmare 21 000 nya bostäder i länet per år fram till 2030 är ett ambitiöst mål. Många aktörer framhåller brist på kapacitet, i synnerhet brist på vissa kvalificerade tjänster, som hinder för ett ökat byggande. För att råda bot på bostadsbristen måste därför det befintliga beståndet nyttjas bättre.

Hur bostadsbehovet bland ekonomiskt svaga hushåll ska tillgodoses är en annan stor utmaning. Att bara skapa fler bostäder utan att de som behöver dem har möjlighet att efterfråga dem riskerar att leda till ett överskott på bostäder samtidigt som det råder bostadsbrist.

Enligt bostadsförsörjningslagen ska kommunen planera så att förutsättningar finns för alla invånare att kunna leva i goda bostäder. Planeringen ska göras i riktlinjer som ska antas av kommunfullmäktige. Stadens nya riktlinjer för bostadsförsörjningen 2017-2020 antogs av kommunfullmäktige den 12 juni i år. Riktlinjerna för bostadsförsörjning grundar sig på en analys av den demografiska utvecklingen, av efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar. Stadens uppgift för att underlätta bostadsförsörjningen är bland annat att skapa förutsättningar för ett tillräckligt högt bostadsbyggande. De särskilda grupper som lyfts i riktlinjerna är ungdomar och unga vuxna, studenter, äldre, personer med funktionsnedsättning, nyanlända och ensamkommande barn och unga, hemlösa samt personer utsatta för våld i nära relation. Bostäder för dessa grupper, som står långt ifrån bostadsmarknaden, ska prioriteras.

Staden har ett stort inflytande över bostadsförsörjningen genom stort markinnehav, ansvar för den fysiska planeringen samt genom de tre allmännyttiga bostadsbolagen, bostadsförmedling, ett bolag för omsorgsbostäder samt en stiftelse som arbetar med boendefrågor för utsatta grupper. Stadens bostadsbolag ska särskilt prioritera byggandet av hyresbostäder som unga, studenter och andra grupper med svag ställning på bostadsmarknaden har råd att efterfråga. Minst hälften av det som byggs ska vara hyresrätter.

Enligt förslaget till ny regional utvecklingsplan behöver ett särskilt offentligt ansvar tas, framför allt inom kommunerna, för att säkerställa att hushåll med låga inkomster eller med tillfälliga anställningar har tillgång till bostadsmarknaden. Trots att staden själva bedriver ett aktivt och ambitiöst arbete inom området menar kontoret att det framför allt är statliga åtgärder som krävs för att svaga hushåll ska kunna lösa sitt bostadsbehov.

Exploateringskontoret är positivt till att teknisk infrastruktur tillägnas ett särskilt kapitel i utställningsförslaget då frågan är av stor regional betydelse. Enligt förslaget behöver tänkbara platser för nya tekniska anläggningar säkerställas i goda, regionala lägen men hur behovet ska tillgodoses framgår dock inte av dokumentet.

Det är också bra att klimat och vattenfrågor ges större utrymme i utställningsförslaget jämfört med samrådsförslaget. Frågan om hur regionen ska klara de krav som ett förändrat klimat innebär behöver dock vidareutvecklas. Dessutom är avsnittet om klimatanpassning för allmänt hålllet. Avsnittet säger inget om var effekterna av klimatpåverkan redan märks och var i Stockholmsregionen effekterna förväntas öka. Nämnas bör att Stockholm bygger om Slussen för att bland annat säkra Mälaren som dricksvattentäkt och för att förhindra översvämningar under lång tid framåt. På ännu längre sikt kan havsnivåhöjningen få stora effekter för hela regionen. Det förutsätter en samlad bedömning av lämpliga åtgärder utifrån ett vidare regionalt samhällsperspektiv.

Av den samlade konsekvensbedömningen framgår att ”Förtätning och komplettering i redan bebyggda områden innebär en risk att områden på sikt gentrificeras – att stigande popularitet resulterar i högre hyror, markpriser och andra kostnader. Detta kan skapa utträngningseffekter för socioekonomiskt svagare grupper.” Exploateringskontoret efterlyser ett resonemang kring lämpliga åtgärder för att hantera negativa effekter av en sådan utveckling.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 september 2017 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Sabine Pettersson (L), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr m.fl. (alla MP), Måns Lönnroth m.fl. (alla S) och Mia Lundquist (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Lars Jilmstad m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Ulrika Hoff (KD) som instämde i reservation från Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Sabine Pettersson (L).

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 4 september 2017 har i huvudsak

följande lydelse.

Miljöförvaltningen bedömer att förslaget till RUFSS till stora delar ligger väl i linje med förvaltningens och stadens arbete. Många av de synpunkter som miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnade vid samrådet har tillgodosetts i utställningsförslaget men inte alla. Exempelvis har nämndens förslag till delmål gällande vattenfrågor, samt synpunkter om att vissa klimatmål är orimliga inte beaktats.

Det samlande målet för RUFSS 2050 är att Stockholms län skall vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Det är en mycket ambitiös målsättning. Det hade varit intressant om man hade gjort en jämförelse med andra storstadsregioner och vid en sådan jämförelse angett vad Stockholmsområdet särskilt måste förbättra för att målet skall kunna nås. Nu anges bara (sid 203) att sådana internationella jämförelser kommer att göras.

Det anges också att RUFSS uttrycker regionens samlade vilja och att den ligger till grund för kommunernas långsiktiga planering. Det är möjligt att gå väl långt särskilt som kommunerna ännu inte tagit ställning till om RUFSS 2050 stämmer överens med deras egna planer. Det hade varit intressant om en jämförelse skett med kommunernas egna översiktsplaner och därvid analyserats huruvida RUFSS innebär någon avvikelse från de kommunala planerna som redan finns. Det finns en underton i planen att landstinget har att besluta om en regional utvecklingsplan och att kommunerna har att anpassas sig till ett sådant beslut. Så är inte riktigt fallet. Den kommunala självstyrelsen och kommunernas planmonopol ändras inte p.g.a. vad landstinget anser vara en samlad målsättning för regionen. Enligt förvaltningens mening hade planen vunnit på en analys av den samlade planeringen i regionens kommuner.

Klimatmålen är orealistiska

Miljöförvaltningen anser att två av delmålen för år 2030 En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp är orealistiska.

Delmål 2 anger att den totala energianvändningen i Stockholmsregionen ska uppgå till högst 40 TWh, jämfört med nuläget 49,3 TWh. Miljöförvaltningen bedömer att det är orealistiskt att minska energianvändningen så mycket samtidigt som befolkningen i regionen ökar. För att åstadkomma en sådan minskning skulle kraftfullare styrmedel krävas.

Delmål 4 anger att utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras, jämfört med nuläget om cirka 10,7 ton per invånare i hela Sverige. Miljöförvaltningen anser att även detta mål är orealistiskt eftersom det dels saknas tillförlitliga metoder att mäta växthusgasutsläppen som uppstår p.g.a. konsumtion och dels att utsläppen inte kan halveras på en så kort period som 12 år med rimliga metoder och styrmedel.

På sidan 170 anges att "Trots tillväxten i regionen finns det goda möjligheter att komma ned till 32 TWh/år (2050) i jämförelse med cirka 49 TWh/år (2014)." Med en befolkning som ökar med mer än 50 %, bedömer miljöförvaltningen det som orealistiskt att den totala energianvändningen ska kunna minska med 35 %. Det gäller särskilt som minskningen inte enbart avser användande av fossil energi utan avser all energianvändning inklusive solceller, bergvärme m.m. I RUFSS borde det finnas underlag till värden så det finns möjlighet att analysera hur de prognostiserade värdena tagits fram.

Vattenfrågor

Miljöförvaltningen anser att RUFSS bör kompletteras med ett mål om vatten inklusive delmål, eftersom länet står inför stora utmaningar i arbetet med att senast till 2027 kunna följa miljö kvalitetsnormerna för vatten. Mål och delmål för vatten saknas helt i RUFSS. Däremot behandlas vattenfrågorna i Del 4 Tematiska frågor, i avsnittet Hav, sjöar och vattendrag.

I avsnittet Hav, sjöar och vattendrag anges ett antal regionala förhållningssätt som skulle kunna utgöra delmål, bl.a. att lokala åtgärdsprogram behöver tas fram för att skapa rätt underlag och prioritera åtgärder för vatten. Det är dock oklart vem detta förhållningssätt

riktar sig till, vilket också är fallet med flera av de andra förhållningssätten. Miljöförvaltningen anser att det bör tydliggöras vilka som är mottagare av dessa förhållningssätt.

Som ett förhållningssätt anges också att samarbetet behöver utvecklas inom och mellan kommunerna när det gäller planering och förvaltning i länets avrinningsområden. Förvaltningen instämmer i att det i vattenarbetet behöver utvecklas former för avtal mellan kommuner som är berörda av sammanvattenförekomst. Det måste dock i första hand vara en fråga för berörda kommuner att träffa sådana avtal om lokala åtgärdsprogram, finansiering av åtgärder m.m. Såväl landstinget som Länsstyrelsen har här en stödjande roll och det vore önskvärt om medel ur landstingets miljöanslag kan bidra till konkreta vattenåtgärder. Även när det gäller mätningar och uppföljning behövs ytterligare insatser och även här vore det välkommet om landstinget kunde bidra.

Därtill kommer att planen helt saknar analys av de konflikter som miljö kvalitetsnormerna för vatten kan innebära i förhållande till andra väsentliga samhällsmål. Frånvaron av rimliga avvägningmöjligheter – inte minst när det gäller vattenförekomsternas fysiska struktur - kan komma att innebära väsentlig problem för kommunernas detaljplanering och byggande av infrastruktur.

Transporter

I stycket om Resurseffektiva system för människor och gods på sidan 46 anges att ”Personresor och godstransporter behöver samordnas”. Miljöförvaltningen vill framhålla att det inte går att köra gods ihop med persontrafik. Det slutade vi med i Sverige på 1970-talet. Förvaltningen föreslår att meningen ändras till:

”Personresor likväl som godstransporter behöver samordnas”

Miljöförvaltningen föreslår att Förhållningssätt till plankartan på sidan 56 kompletteras med följande punkter:

- Avsätt ytor för drivmedelsstationer. Förnybara drivmedel och el för fordonsdrift med nya eller förändrade säkerhetsaspekter som alkoholer, gas och högspänning kan komma att få förändrade säkerhetsaspekter jämfört med dagens bränslen.
- Utforma bebyggelsemiljön på sådant sätt att leveranstrafiken kan ske säkert och störningsfritt.

Miljöförvaltningen föreslår att förhållningssätt till Regionalt transportsystem på sidan 62 kompletteras med följande punkter:

- Säkerställ att leveranstrafiken av gods sker resurseffektivt.
- Planera infartsparkeringar för längre och tyngre fordon, så att kapacitetsstarka modulfordon kan angöra staden på ett bra sätt. Detta kan effektivisera transportsystemet och minska på så sätt miljöbelastningen och trängsel, samt öka trafiksäkerheten.

Bostäder

På sid 96 anges bland de regionala förhållningssätten

Ett särskilt offentligt ansvar behöver tas, framför allt inom kommunerna, för att säkerställa att hushåll med små inkomster eller med tillfälliga anställningar har tillgång till bostadsmarknaden.

Det bör påpekas att byggande av bostäder som människor har råd att efterfråga är en av de absolut största utmaningarna inför framtiden. Det är dock orimligt att det i första hand skulle vara ett kommunalt ansvar. Någon antydning om hur detta mål ska kunna uppnås finns inte heller.

Plankartan, karta 6 sid 55

Det bör påpekas att staden är i slutskedet med att inrätta naturreservat i Årstaskogen m.m. Det återspeglas inte i kartan.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2017 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M), Björn Ljung (L) och Erik Slottner (KD), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Christina Linderholm (C) som instämde i reservation från Joakim Larsson m.fl. (alla M), Björn Ljung (L) och Erik Slottner (KD).

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret anser att förslaget till ny utvecklingsplan är tydlig och välskriven men väl ordrik och skulle därför tjäna på att kortas ner. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att befolkningstillskottet ungefär ligger mellan samrådsförslagets alternativ A och B. Kontoret anser att det är angeläget att fördelningen av befolkningstillskottet inte förändras till antagandehandlingen.

I utställningsförslaget konstateras att det bor ungefär lika många personer norr om Saltsjö-Mälarsnittet som söder om, men två tredjedelar av arbetsplatserna ligger på den norra sidan, med den största koncentrationen i norra delen av den centrala regionkärnan. De förslag till åtgärder som lyfts fram för en jämnare balans är goda pendlingsmöjligheter till centrala regionkärnan samt starkare utveckling i de åtta regionala stadskärnorna. Stadsbyggnadskontoret anser att det är viktiga åtgärder men inte tillräckliga varav denna del behöver utvecklas.

Av förhållningssätten till plankartan framgår att stadsutveckling i områden markerade som ”Strategiskt stadsutvecklingsläge” ska prioriteras om det inte finns en regional stadskärna i kommunen. Stadsbyggnadskontoret bedömer det som realistiskt att staden bara skulle kunna prioritera stadsutveckling i de regionala stadskärnorna varav detta förhållningssätt behöver ändras. Däremot instämmer stadsbyggnadskontoret i att bebyggelse inte bör prioriteras till det som benämns ”sekundärt bebyggelseläge”.

Statens förhandlingsman har inom ramen för regeringsuppdraget ”Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande” föreslagit platser, bland annat i Stockholms län, för omfattande bebyggelse. Dessa förslag behöver RUF 2050 förhålla sig till. Stadsbyggnadskontoret noterar att förslagen inte överensstämmer med regionplanens föreslagna bebyggelsestruktur.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att en ny bedömning av det demografiska bostadsbehovet ligger till grund för centrala ställningstaganden i utställningsförslaget och att dessa siffror ligger betydligt högre än bedömningen i samrådsförslaget, som landstinget togs fram 2012 på uppdrag av regeringen. För att enbart täcka det demografiska behovet av nya bostäder som den väntade befolkningsutvecklingen innebär behövs det i länet 468 000-758 000 nya bostäder åren 2015-2050. Enligt huvudscenariot som redovisas som Bas behövs cirka 20 700 nya bostäder i länet årligen fram till år 2030. Enligt regionplanen beräknas bostadstillskottet i Stockholms stad uppgå till 7 500 nya bostäder per år enligt huvudscenariot och 8 100 enligt alternativ hög. Kommunerna bör enligt utställningsförslaget ha beredskap för alternativ hög.

Gynnsamma ekonomiska omständigheter har bidragit till att byggtakten i Stockholm är

rekordhög. Det finns idag marknadsförutsättningar för att bygga bostäder i hela staden. Förutsättningarna för en fortsatt stark bostadsefterfrågan är goda de närmaste åren.

Behovet av bostäder är stort, och befolkningstillväxten förväntas vara hög under överskådlig tid. Att bygga närmare 21 000 nya bostäder i länet per år fram till 2030 är ett ambitiöst mål. Många aktörer framhåller brist på kapacitet, i synnerhet brist på vissa kvalificerade tjänster, som hinder för ett ytterligare ökat byggande. För att råda bot på bostadsbristen måste därför även det befintliga beståndet nyttjas bättre.

Hur bostadsbehovet bland ekonomiskt svaga hushåll ska tillgodoses är en annan stor utmaning. Att bara skapa fler bostäder utan att ekonomiskt svaga hushåll kan efterfråga bostäderna innebär att bostadsbristen kvarstår för denna grupp.

Enligt bostadsförsörjningslagen ska kommunen planera så att förutsättningar finns för alla invånare att kunna leva i goda bostäder. Staden har av kommunfullmäktige nyligen antagna riktlinjer för bostadsförsörjningen 2017-2020. Dessa grundas på en analys av den demografiska utvecklingen, efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar.

Stockholm ska vara en stad där alla människor kan leva och bo och ett högt bostadsbyggande är en av stadens viktigaste prioriteringar. Staden har ett stort inflytande över bostadsförsörjningen genom stort markinnehav, ansvar för den fysiska planeringen samt genom de tre allmännyttiga bostadsbolagen, bostadsförmedling, ett bolag för omsorgsbostäder samt en stiftelse som arbetar med boendefrågor för utsatta grupper. Bostäder för unga, studenter och andra grupper som står långt ifrån bostadsmarknaden prioriteras och staden arbetar för låga byggkostnader i dessa projekt. Minst hälften av det som byggs ska vara hyresrätter.

Enligt förslaget till ny regional utvecklingsplan behöver ett särskilt offentligt ansvar tas, framför allt inom kommunerna, för att säkerställa att hushåll med små inkomster eller med tillfälliga anställningar har tillgång till bostadsmarknaden. Trots att staden själva bedriver ett aktivt och ambitiöst arbete inom området menar kontoret att det framför allt är statliga åtgärder som krävs för att svaga hushåll ska kunna lösa sitt bostadsbehov.

Det är positivt att regionala tekniska försörjningssystem lyfts då frågan är just regional till sin art. I förhållningssätten lyfts att ytor ska säkras för regionala tekniska anläggningar men allt för knapphändigt material presenteras för hur behovet ser ut för att kunna säkra sådana ytor. Här behöver den regionala planeringsnivån göra ett omfattande arbete, om inte till antagandet av utvecklingsplanen så under genomförandet av den.

En övergripande rumslig inriktning för östra Mellansverige presenteras i utställningsförslaget. Stadsbyggnadskontoret vill i likhet med yttrandet på samrådsförslaget trycka på att utgångspunkten för en positiv utveckling i östra Mellansverige är en stark Stockholmsregion, främst inom Stockholms läns gränser. Kontoret anser utifrån det att åtgärder inom pendeltågsavstånd från Stockholm bör prioriteras framför mer långväga resande. Detta för att skapa förutsättningar för hållbart resande och stärka den funktionella arbetsmarknadsregionen.

Utställningsförslaget redogör för överenskommelserna inom Sverigeförhandlingen. Sedan utställningshandlingen beslutats har förhandlingen för Östlig förbindelse avbrutits vilket behöver återspeglas i planen.

Stadsbyggnadskontoret delar synen på att kapacitetsstarka och utrymmeseffektiva transportmedel behöver prioriteras och att ekonomiska styrmedel behöver användas för att förbättra framkomligheten. I Stockholms läns landstings förslag till Klimatfärdplan 2050 framgår att det finns ett antal väsentliga faktorer som ligger utanför regionens rådighet men som är avgörande så som statliga regler kring förmånsbilar och förmånsbeskattning av parkeringsplatser. Nuvarande utveckling och regler urgröper kraftigt effekten av dessa ekonomiska styrmedel varav frågan tydligare bör adresseras även i RUF 2050.

För flera av infrastrukturobjekten föreslås att kommunerna i den fysiska planeringen ska beakta skyddsavstånd med avseende på buller och andra störningar. Stadsbyggnadskontoret påpekar dock att dessa infrastrukturobjekt även finns lokaliserade i regionens kärna, i tät

stadsmiljö, där skyddsavstånd inte alltid är den mest effektiva skyddsåtgärden. Kontoret föreslår därför att flera av förhållningssätten nyanseras så att även andra skyddsåtgärder lyfts fram.

Det är positivt att klimat- och vattenfrågor har satts mer i fokus jämfört med samrådsförslaget och fått egna tematiska avsnitt. Frågan om hur regionen ska klara ökade sårbarheter och de krav som ett förändrat klimat ställer bör dock vidareutvecklas. Exempelvis behandlas klimatfrågan i inledande avsnitt främst med hänsyn till att det blir ökat tryck på ekosystemen. Även betydelsen av att infrastruktur, tekniska system och samhällsviktig verksamhet är välfungerande och tålig för att möta klimatförändringar och andra påfrestningar bör framgå.

Avsnittet om klimatanpassning är för allmänt hållet. Avsnittet säger inget om var effekterna av klimatpåverkan redan märks och förväntas öka i Stockholmsregionen. Riskområden, -objekt och funktioner ur ett regionalt perspektiv bör framgå tydligare. Mälarens utveckling i förhållande till Östersjön kan också påverka utvecklingen. I detta sammanhang bör det nämnas att Stockholm bygger om Slussen för att bland annat säkra Mälaren som dricksvattentäkt och för att förhindra översvämningar under lång tid framåt. På ännu längre sikt kan havsnivåhöjningen få stora effekter för hela regionen. Det förutsätter en samlad – och regional - bedömning av lämpliga åtgärder ur ett mycket större samhällsperspektiv.

Utställningsförslaget redovisar länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse ofullständigt och helt okommenterade. Bland annat saknas informationen om att rekommendationerna medger avsteg om kommunerna kan visa att exploateringen inte blir olämplig. Texten bör också förtydligas avseende de positiva effekter som den nya regleringen av Mälaren och Slussens ombyggnation ger för byggande.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2017 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M) och Patrik Silverudd (L), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret vill inledningsvis framhålla att det är en brist att det inte framgår hur utställningsversionen av RUFSS skiljer sig från samrådsversionen. Eftersom dokumentet är på drygt 200 sidor och det är otydligt hur kontorets synpunkter har tagits om hand väljer kontoret att upprepa några av de synpunkter som framfördes i samband med samrådet.

Stadens planering för både stadsbyggnad och trafik ligger redan i linje med den utveckling som föreslås i RUFSS. Staden planerar för bostäder i blandade och täta miljöer nära kollektivtrafik och prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik i gaturummet. Nya riktlinjer för parkeringstal är framtagna och syftar till att minska behovet av att reservera plats för bilar i ny bostadsbebyggelse. Under 2016 höjdes trängselskatten och en ny parkeringsplan som innebär högre parkeringsavgifter samt avgifter i nya områden inom staden har implementerats.

Nuvarande regionplan, RUFSS 2010, har liten påverkan på trafikkontorets dagliga arbete. Däremot har andra aktörer haft planen som utgångspunkt i frågor som i hög grad påverkar

staden och kontoret. Till exempel används den befolkningsutveckling som skisserats för regionens olika delar i Trafikverkets trafikscenarier.

Plankartan är också en av många utgångspunkter när nya infrastrukturobjekt diskuteras. Staden har i sådana diskussioner missgynnats av nuvarande RUFSS eftersom det i den angivits en för låg befolkningstillväxt för staden.

Det är därför av stor vikt att kommande RUFSS avspeglar den mest sannolika befolkningsutvecklingen för staden och regionen. Särskilt behöver utvecklingen fram till 2030 stämma överens med stadens mål om att bygga 140 000 nya bostäder, vilket är i linje med både den faktiska utvecklingen i regionen under senare år och den framtida utveckling som kontoret bedömer som sannolik.

Trots att idén om att utveckla regionala stadskärnor har funnits med i flera regionplaner är dessa ännu långt ifrån att förverkligas. Efterfrågan på bostäder och kommersiella fastigheter har fortsatt vara högst i regioncentrum. Flera av de tänkta kärnorna är geografiskt utspridda och ibland klivna av naturreservat. De har idag mycket externhandel och stora parkeringsytor. Detta varken kan eller bör vara en regional kärnas funktion. För att en kärna ska få verklig tyngd behöver den också vara relativt stor både vad avser befolknings- och arbetsplatsmängd. Kontoret ifrågasätter att det finns underlag i länet för att förverkliga alla de åtta kärnorna som är utpekade och befarar dessutom att de mera perifert placerade kommer att generera onödigt trafikarbete.

Oavsett hur många regionala kärnor som landstinget väljer att peka ut i RUFSS så får inte regioncentrums dragningskraft underskattas. Det är hit den starka urbaniseringstrenden drar det stora antalet människor. Trafikkontorets rekommendation är alltså att planera utifrån en stark tillväxt i regioncentrum. Tät och funktionsblandad bebyggelse är ett gynnsamt underlag för hållbara transporter.

Kontoret anser att det är positivt att framtagna planer, som till exempel den regionala cykelplanen, tas med bland åtgärderna. För att kollektivtrafik, gång och cykel ska fungera optimalt tillsammans är det viktigt att hela resan från dörr till dörr står i fokus. Det är viktigt att enkelt kunna byta färdmedel, exempelvis genom att möjliggöra att ta med cykel i kollektivtrafiken.

Kontoret anser att det fortfarande finns en målkonflikt mellan å ena sidan regionförstoring och å andra sidan klimatpåverkan och mål om minskade skadeverkningar från biltrafiken. Fokus för arbetet framåt blir mindre tydligt av att denna målkonflikt inte hanteras i RUFSS.

RUFSS föreslår att skyddsavstånd bör beaktas avseende infrastrukturobjekt. Det kan tolkas så att skyddsavstånd anses vara den mest effektiva åtgärden för att minska risk intill farligt godsleder. Kontoret föreslår att det även lyfts fram att det kan finnas andra skyddsåtgärder som kan vara både effektivare och bättre samverka med stadsutveckling och klimatmål.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2017 följande.

1. Utbildningsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Särskilt uttalande gjordes av Lotta Edholm m.fl. (alla L) och Cecilia Brinck m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av John Kåberg (C) och Christian Carlsson (KD) som

hänvisade till det särskilda uttalande av Lotta Edholm m.fl. (alla L) och Cecilia Brinck m.fl. (alla M)..

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 juli 2017 har i huvudsak följande lydelse.

RUFS 2050 är ett komplext dokument, med en bred och omfattande vision för stockholmsregionen. RUFS 2050 verkar alltså av naturliga skäl på en högre geografisk nivå än Stockholms stad, och stora delar av dokumentet behandlar ämnesområden som ligger utanför utbildningsförvaltningens ansvarsområden. Stockholm utgör dock den centrala regionkärnan och är därmed en grundläggande pusselbit i planens vision, och utbildningsförvaltningens ansvarsområden, skolor, skolutbyggnad och barns och ungas livsmiljöer, behöver bevakas för att planens mål och visioner ska kunna uppnås på ett bra och hållbart sätt. Förvaltningen fokuserar i sitt svar på dessa ansvarsområden, särskilt i relation till mål, delmål och regionala prioriteringar, samt planförslaget beskrivning av vissa tematiska frågor och underliggande regionala förhållningssätt.

I sina synpunkter på samrådsförslaget instämde utbildningsförvaltningen i konsekvensbeskrivningens analys att barnperspektivet behövde stärkas till den färdiga planen, särskilt med avseende på barns lokala livsmiljöer. I den konsekvensbeskrivning som hör till utställningsförslaget konstateras att RUFS 2050 uppmuntrar till ett utpräglat barnperspektiv i bebyggelseutvecklingen och att bland annat barns och ungas behov enligt förslaget ska prioriteras i gestaltningen av offentliga miljöer. Utbildningsförvaltningen instämmer i denna analys och ser positivt på att barnperspektivet har lyfts till utställningsförslaget. Förvaltningen har dock ett antal kommentarer till utställningsförslaget som presenteras nedan.

Stads- och skolplanering

Jämfört med samrådsförslaget har flera framsteg gjorts, sett ur utbildningsförvaltningens perspektiv. Det ökade behovet av skolor och förskolor beskrivs – tillsammans med andra typer av samhällsservice – i planförslagets inledning som en utmaning och ett förbättringsområde för Stockholmsregionen. Det konstateras att kapaciteten när det gäller utbildning, bostäder och transporter inte har byggts ut i samma takt som befolkningen har ökat. Utbildningsförvaltningen instämmer i denna bedömning, och ser stora utmaningar i att säkerställa tillräckligt utökad skol- och förskolekapacitet i takt med den stora bostadsutbyggnad som krävs inom en överskådlig framtid. Detta särskilt med tanke på de intressekonflikter som uppstår vid förtätning av stadens på många platser redan täta bebyggelsestruktur och i relation till barns behov av grönska och skolgårdsyta.

Även om behovet av utbyggd skolkapacitet identifieras som en utmaning får frågan inget tydligt genomslag i utställningsförslagets mål, delmål och förhållningssätt. Utbildningsfrågor berörs framför allt under de två första av planförslagets målsättningar, som en del i behovet av utökad samhällsservice i relation till målet om en god livsmiljö samt som en målsättning kring andelen gymnasieelever med gymnasieexamen under målet om en öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region.

Utbildningsfrågan kan också ses som implicit bidragande faktor till målet om en ledande kunskaps- och tillväxtregion, då grund- och gymnasieutbildning ligger till grund för människors förutsättningar att gå vidare till högre utbildning. Ett tillräckligt antal elevplatser i grund- och gymnasieskolan är en förutsättning för ett fungerande utbildningssystem, men behovet av utbyggd samhällsservice får inget utrymme i planförslagets delmål för 2030. Utbildningsförvaltningen anser att detta riskerar att leda till otakt i regionens expansion. Det finns ett delmål om 22 000 nya bostäder per år, men detta kopplas inte till den nödvändiga utbyggnad av samhällsservice – bland annat för-, grund- och gymnasieskolor – som är en naturlig följd av ett sådant delmål. Förvaltningen anser därför att denna koppling kan göras

tydligare i regionplanens målsättningar, både i det korta och det långa perspektivet. Behovet av skolor och förskolor kan också tydligare relateras till de kapacitetsbrister som redan finns, och inte endast till nybyggnation.

Skol- och utbildningsfrågor berörs även på flera ställen i utställningsförslagets kapitel om Tematiska frågor samt i genomförandekapitlets avsnitt om regionala prioriteringar. Utbildningsförvaltningen ser positivt på flera enskilda formuleringar i dessa avsnitt. Exempelvis är det positivt att planförslaget betonar betydelsen av samhällsservice i kollektivtrafikhäna lägen, att flexibel användning av offentliga lokaler förordas och att gångcykel och kollektivtrafik betraktas som norm i planering av bebyggelse och infrastruktur. Goda kommunikationer och säkra skolvägar är mycket viktiga faktorer ur ett skolplaneringsperspektiv. Utbildningsförvaltningen anser dock att frågor om barns livsmiljöer i allmänhet och skol- och förskolelokaler i synnerhet kan ges större vikt i den färdiga regionplanen genom en mer samlad beskrivning av de förutsättningar som krävs inom detta område för att uppnå planens målsättningar.

Ett exempel på ett område som förbises i planförslaget är idrottshallar i relation till skolkapacitet. I dagsläget finns ett underskott på idrottshallar, inte minst i stadens centrala delar. Detta skapar en konkurrenssituation mellan skolor, såväl fristående som kommunala, som i förlängningen leder till att befintlig skolkapacitet inte kan utnyttjas maximalt. Utbildningsförvaltningen anser att kopplingen mellan utbyggd skolkapacitet och tillgången till idrottshallar bör tydliggöras till den färdiga planens.

RUFS 2050 opererar på regional nivå. Detta innebär att begreppet samhällsservice i planförslaget har en slagsida åt serviceformer som hanteras på regional nivå, medan kommunala frågor – dit bland annat skolor och förskolor hör – i vissa fall hamnar i skymundan. Detta kan till viss del ses som motiverat, men flera av målen berör utbildningsfrågor och samtidigt fungerar regionplanen som vägledande vid beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Med tanke på detta anser utbildningsförvaltningen att skolans och förskolans betydelse som samhällsnödvändig servicefunktion kan tydliggöras till den färdiga planens. Detta gäller inte minst gymnasieskolan, där det regionala perspektivet är i högsta grad relevant med tanke på den gemensamma gymnasierregionen.

Skolgårdar, grönytor och barns rörelsebehov

Barns behov av rörelse är väl dokumenterat, och studier om barns miljö, hälsa och utveckling visar tydligt på vikten av en stimulerande utemiljö. Det är därför positivt att skolgårdar och barns tillgång till grönytor och bostadsnära natur fått ett ökat utrymme i utställningsförslaget jämfört med samrådsversionen av RUFS 2050.

Utbildningsförvaltningen ser också positivt på att planering av skolgårdar och andra utemiljöer explicit kopplas till hälsorisker från UV-strålning, och att tillgång till skugga därför betonas. Det är också positivt att de hälsorisker som följer av buller och utsläpp belyses, även om det även här skulle kunna göras en explicit koppling till placering och planering av grönytor i allmänhet och skolgårdar i synnerhet.

Tillgång till skolgård med tillräcklig friyta för lek och rörelse är idag ett problem i stora delar av Stockholms stad, särskilt i centrala stadsdelområden. Det är därför positivt att ett av planförslagets angivna förhållningssätt till plankartan säger att ytor ska avsättas till bland annat skolgårdar samtidigt som problematiken kring konkurrens om mark vid ökad täthet i stadsstrukturen uppmärksammas. Skolor och förskolor är utrymmeskrävande samhällsservice, som måste beaktas tidigt i planeringen, och yta för skolgårdar är en del i planeringsprocessen som ofta hamnar i skymundan. I många delar av Stockholms stad krävs även att planering av parker och andra grönytor tar hänsyn till planering av skolor och förskolor. I synnerhet förskolor byggs i många fall utan tillgång till egen gård, vilket ställer krav på närliggande parker och säkra gångvägar mellan förskolan eller skolan och den utemiljö som används. Utbildningsförvaltningen anser att detta kan göras tydligare i den färdiga regionplanen.

Gymnasieskolan

I sina synpunkter på samrådsförslaget efterlyste utbildningsförvaltningen en analys av vad som händer om gymnasierregionen utökas som följd av förbättrade kommunikationer i regionen. Den samverkan kring gymnasieutbildning som sker inom regionen ger elever möjlighet att söka utbildningar och skolor på lika villkor i hela regionen. Detta innebär att en stor del av söktrycket i regionen riktas mot populära utbildningar i regionens centrala delar. En risk med förbättrade kommunikationer inom regionen är alltså att söktrycket till gymnasieutbildningar i regionens centrala delar ökar i takt med att restiderna i och kring regionen förkortas. Om gymnasierregionen dessutom utökas i framtiden till följd av förbättrade kommunikationsmöjligheter till kringliggande kommuner ökar denna risk ytterligare. Utbildningsförvaltningen menar att en analys av dessa risker saknas i utställningsförslaget.

Samtidigt styrs behovet av gymnasieplatser till stor del av efterfrågan, och en gymnasieskolas popularitet påverkar möjligheten att bedriva bra och kostnadseffektiv verksamhet. För att de gymnasieskolor som startas i framtiden ska vara konkurrenskraftiga är alltså skolornas placering i regionen en viktig faktor. Störst är alltså efterfrågan i centrala regionen, men även närhet till kollektivtrafik är en viktig förutsättning. Utbildningsförvaltningen anser att detta kan tydliggöras till den färdiga planen.

Eftersom gymnasie marknaden i så pass hög grad styrs av efterfrågan ställs höga krav på det regionala samarbetet. Detta gäller inte minst yrkesutbildningar. Yrkesutbildningarnas popularitet har under många år minskat i stockholmsregionen, och det finns en tydlig överetablering av yrkesutbildningar i länet. Utbildningsförvaltningen arbetar aktivt för att öka yrkesutbildningarnas attraktivitet genom att tydliggöra vad de innebär och kan leda till efter avslutad utbildning. Dessutom ska stadens skolor möjliggöra för yrkes elever att läsa in högskolebehörighet. Sådana åtgärder kan givetvis bidra till ökad attraktivitet för yrkesutbildningarna, men utbildningsförvaltningen anser att en tydlig prioritering inom det regionala samarbetet bör vara att se över yrkesutbildningarnas utbud och dimensionering.

Så som dagens gymnasierregion ser ut är möjligheten till sådan styrning begränsad. På grund av gymnasie marknadens uppbyggnad har regionen svårt att styra de olika kommunernas utbud, och regionen har dessutom inget inflytande över hur fristående aktörer agerar. Ett sätt att motverka denna problematik kan vara att yrkesutbildningar i kommunal regi inom gymnasierregionen i framtiden drivs av KSL. Detta dels för att möjliggöra korrekt dimensionering och dels för att se till att utbildningarna placeras så att gymnasieelever över hela regionen lätt kan ta sig till och från de utbildningar som erbjuds. Detta skulle sammantaget också kunna bidra till att höja yrkesutbildningarnas status.

Resultat och genomströmning

Utställningsförslaget till RUF 2050 berör även frågor om kvalitet och genomströmning i regionens grund- och gymnasieskolor. Ett av delmålen för år 2030 under mål två anger att andelen gymnasieelever med en gymnasieexamen i regionen inom tre år ska överstiga 80 procent, samt att skillnaden i detta avseende mellan länets kommuner ska minska. I samrådsförslaget fanns även ett delmål om att alla elever i grundskolan ska nå behörighet till gymnasiet, men detta har tagits bort till utställningsförslaget. Under rubriken genomförande nämns även stärkt kvalitet och likvärdighet, tillsammans med stärkt kapacitet, som delar i den regionala prioriteringen att stärka förutsättningarna för alla barn och unga att gå vidare till studier och arbete. Under denna prioritering föreskrivs även ett fokus på ökat regionalt samarbete för att öka kvaliteten i utbildningssystemet, samt ett fokus på könsneutrala studieeval, förbättrade studieresultat och minskade resultatskillnader mellan flickor och pojkar.

Utbildningsförvaltningen har inga väsentliga invändningar mot planförslagets resultatmålsättningar. Förvaltningen arbetar idag efter målsättningen att 73 procent av gymnasieeleverna ska slutföra sin utbildning inom tre år och att 80 procent av

gymnasieeleverna ska ha minst E i slutbetyg i samtliga kurser i sitt examensbevis. Förvaltningen vill dock poängtera att måluppfyllelsen inom dess områden påverkas av en mängd komplexa faktorer, inte minst socioekonomiska, och därför är beroende av insatser på andra områden.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 29 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

AB Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Svenska Bostäder anser att RUFSS 2050 fyller en viktig funktion för att få en samlad och gemensam bild av nuläge, utmaningar och målsättningar för regionen. Målen i RUFSS 2050 stämmer väl med hur Stockholms stad arbetar utifrån Stockholm stads Vision 2040 - Ett Stockholm för alla. Stadens vision syftar till ett Stockholm som håller samman, som är klimatsmart samt ekonomiskt och demokratiskt hållbart. Bostads målet är 140 000 bostäder till 2030.

I RUFSS 2050 pekas på olika åtgärder och behov för att få bostadsmarknaden att börja fungera bättre. Behov finns av olika upplåtelseformer och mångfald av boendeformer med olika storlekar. Här kan Svenska Bostäder bidra genom produktion av hyresrätter. Genom att producera hyresrätter ges också möjlighet till ett mer flexibelt boende som underlättar för rekrytering av arbetskraft för näringslivet, offentlig sektor samt studenter och forskare mm. Även för andra grupper som t. ex. ungdomar, nyanlända och personer med låg betalningsförmåga behöver det bli enklare att komma in på bostadsmarknaden. Hyresrätter ger också möjlighet till boende för en kortare period och utan att större kapital behöver investeras.

I regionen har bostadsbyggandet ökat och investeringar görs i transportinfrastrukturen. Svenska Bostäder vill också understryka det som framkommer i RUFSS 2050 att vid ökad befolkning och ökat bostadsbyggande måste även flera andra system följa med och byggas ut. Om de tekniska systemens kapacitet är otillräckliga kan det försvåra större bostadsutvecklingsområden framöver. Det handlar om olika tekniska försörjningssystem som vatten- och avlopp, energiförsörjningssystem och avfallshantering, men även t. ex. hälso- och sjukvård, utbildning och polisväsende.

För att i framtiden nå en fungerande bostadsmarknad i Stockholmsregionen krävs samverkan mellan olika aktörer. Svenska Bostäder är gärna med och bidrar genom att sprida erfarenheter och goda exempel i sådana sammanhang.

AB Stockholmsshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget står positivt till den långsiktiga planering som beskrivs i den regionala utvecklingsplanen och har inget att erinra kring dess innehåll.

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Behovet av gods- och logistikområden för den regionala strukturen beskrivs på s. 85-87. Här anges att distributionscentraler ska prioriteras i centrala lägen och logistikcentra i mer perifera lägen i regionen. I detta sammanhang önskar Stockholms Hamnar lyfta fram att NCC har inlett arbetet med att utveckla en logistik- och företagspark i direkt anslutning till den nya godshamnen Stockholm Norvik. Denna logistik- och företagspark ligger i ett utmärkt läge, med direkt anslutning till Stockholm Norvik och med goda förbindelser både via väg, järnväg och sjöfart – och ligger således helt i linje med prioriteringarna i RUFSS.

I det tematiska avsnittet ”Klimatpåverkan” beskrivs på s. 121-122 behovet av omställning för att nå utsläppsmålen samt hur regionen kan arbeta med transporteffektiv fysisk planering som ett av verktygen. På s. 122 finns dock en olycklig formulering i

beskrivningen av vad som krävs av Stockholms läns framtida klimatarbete: ”Stockholms län är [samtidigt] en perifert belägen region som är beroende av flyg och sjötransporter. I länets framtida klimatarbete är det viktigt att värna om den internationella tillgängligheten och samtidigt driva på arbetet med att minska klimatpåverkan, främst genom en övergång till förnybara bränslen och att ersätta flyg- och sjöresor med andra färdmedel och virtuella resor där så är möjligt”.

Denna formulering är felaktig och missvisande utifrån två perspektiv. För det första är en central del i att utveckla ett hållbart transportsystem att flytta över framför allt långväga gods från landtransporter till sjöfart. Genom att ta godset så nära Stockholmsregionen med sjöfart kan den nationella väg- och järnvägsinfrastrukturen avlastas och med minskade långväga vägtransporter kan utsläppen minska. Sjötransporterna måste således utvecklas och ökas för att klimatmålen ska nås.

I det tematiska området ”Transportsystemet” beskrivs samtliga transportslag under var sin rubrik – utom sjöfarten. Även om utställningsförslaget i ett bättre sätt än tidigare lyfter fram hamnar och sjöfart – med fokus på godshantering men även i viss mån besöksnäring – är det beklagligt att det inte finns en övergripande beskrivning av och plan för sjöfarten i regionen.

AB Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

För att kunna möjliggöra att möta den framtida efterfrågan på kommunikationstjänster från företag, offentlig service och privatpersoner, kommer en digital infrastruktur behöva vara fiberbaserad. Det är av stor vikt att det framgår tydligt i den kommande regionala utvecklingsplanen att en utbyggnad av fiberinfrastrukturen ska vara prioriterad.

Det är för regionens framtida utveckling och möjligheter till innovation inom samtliga målområden i ett planeringsdokument som har en tidshorisont mot 2050 viktigt att den digitala infrastrukturen likställs med annan grundläggande infrastruktur. Möjligheterna med digitaliseringen bör även integreras i analyserna och diskussionerna kring prioriteringar inom samtliga målområden. I de delar av förslaget till regional utvecklingsplan som berör teknisk infrastruktur, varvid vikten av att sådan infrastruktur är kapacitetsstark, resurseffektiv och robust (resilient) särskilt lyfts fram, saknas den digitala infrastrukturen. Stokab anser att detta är olyckligt, då vad som anges om vikten av fungerande tekniska försörjningssystem i allra högsta grad även gäller den digitala infrastrukturen. Digital infrastruktur bör jämföras med annan teknisk försörjning, vilket t.ex. görs i Stockholms stads förslag till ny översiktsplan.

Som uttrycks i förslaget till utvecklingsplan är det av stor vikt att bredbandsnäten dimensioneras för framtida behov och att näten är öppna och konkurrensneutrala, då detta ger alla aktörer möjlighet att konkurrera på lika villkor. Det är primärt de kommunalt ägda stadsnäten som agerar endast på grossistnivå som redan vid utbyggnaden dimensionerar näten för konkurrens på lång sikt och som garanterar öppenhet och konkurrensneutralitet genom att inte vara verksamma på slutkundsnivå och därmed inte konkurrera med sina kunder. Det är därför olyckligt att man av skrivningens placering kan uppfatta det som att det är näringslivet som har huvudansvaret för att den fortsatta nödvändiga infrastrukturutbyggnaden kommer till stånd. Utbyggnad och tillhandahållande av en öppen och konkurrensneutral fiberinfrastruktur utgör enligt Stokabs uppfattning ett viktigt sätt på vilket det offentliga kan stödja och delta i utvecklingen av det digitala samhället.

Stockholms Stadsteater AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Kulturhuset Stadsteatern ställer sig positiv till Utställning av RUFSS 2050, speciellt vad avser anförandena om behovet av kulturell verksamhet som en vital del i det demokratiska samhället.

Kulturhuset Stadsteatern stödjer intentionen att stärka kulturlivet i områden där större förändringar förväntas såsom regionala stadskärnor, andra utvecklings- och förtätningsområden, samt delar av landsbygden och skärgården. Samtidigt som det bör

framhållas att existerande centrum behöver ett starkt och varierat kulturliv för att vara motorn i en större regional förändring.

S:t Erik Markutveckling AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

S:t Erik Markutveckling anser att de övergripande målen på ett bra sätt speglar vad som krävs för att uppnå visionens målsättning.

RUFS 2050 prioriterar ett yteffektivt byggande i goda kollektivtrafiklägen. Med hänsyn till regionens snabba tillväxt anser S:t Erik Markutveckling, att tillgänglighet och framkomlighet är absolut avgörande faktorer för att regionen ska uppnå de övergripande målen.

S:t Erik Markutveckling anser även att det i enlighet med RUFS 2010 är önskvärt med att bibehålla fokus på en mer flerkärnig struktur i regionen, eftersom en alltför ensidig inriktning mot förtätning av redan tätbebyggda områden riskerar att ”bygga bort” ursprungliga stadsplanekvaliteter, bl.a. med avseende på grönstruktur och stadsdelarnas unika karaktär.

Den successiva utvidgningen av ”stadens” gränser, som är ett resultat av regionens snabba tillväxt innebär att mellankommunal dialog och planering kommer att bli allt mer väsentlig för en framgångsrik utveckling av goda livsmiljöer och uppfyllandet av visionen, Europas mest attraktiva storstadsregion.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen noterar att de flesta av synpunkterna som lades fram i samrådsskedet har tagits i beaktande och inarbetas i utställningshandlingen.

Koncernledningen ser positivt på de mål som sätts upp i RUFS 2050 där de stämmer väl överens med hur Stockholms stad arbetar utifrån Stockholm stads Vision 2040 - Ett Stockholm för alla. Stadens vision syftar till ett Stockholm som håller samman, som är klimatsmart samt ekonomiskt och demokratiskt hållbart. Bostadsmålet är 140 000 bostäder till 2030.

I RUFS 2050 pekas på olika åtgärder och behov för att få bostadsmarknaden att börja fungera bättre. Behov finns av olika upplåtelseformer och mångfald av boendeformer med olika storlekar. Här kan Stockholm Stadshus AB:s bostadsbolag bidra genom produktion av hyresrätter. Genom att producera hyresrätter ges också möjlighet till ett mer flexibelt boende som underlättar för rekrytering av arbetskraft för näringslivet, offentlig sektor samt studenter och forskare m.m. Även för andra grupper som t.ex. ungdomar, nyanlända och personer med låg betalningsförmåga behöver det bli enklare att komma in på bostadsmarknaden. Hyresrätter ger också möjlighet till boende för en kortare period och utan att större kapital behöver investeras.

För att i framtiden nå en fungerande bostadsmarknad i Stockholmsregionen krävs samverkan mellan olika aktörer. Stockholm Stadshus AB med dess bolag är gärna med och bidrar genom att sprida erfarenheter och goda exempel i sådana sammanhang.

RUFS 2050 anger en ökad täthet i de centrala delarna av regionen, vilket sannolikt kommer att kräva avsevärt högre investeringsvolym i dessa delar avseende infrastruktur. Den expansion koncernens bolag nu möter innebär investeringsvolym mellan 12-16 mdkr per år under den närmaste 5-årsperioden och koncernledningen bedömer att utrymmet för ytterligare ökade investeringsvolym för staden kommer att vara begränsat. Ett exempel på stora satsningar som görs i Stockholm stads regi idag är ombyggnaden av Slussen och Stockholms Framtida Avloppsrening (SFA) samt utvecklingen av regionens tre hamnar, Värtan/Frihamnen, Kapellskär och Norvik. Det finns också exempel på kollektivtrafik och vägutbyggnader där staden fått ta ett utökat finansieringsansvar för att klara tillgänglighets- och miljömålen för de nya bostäderna. Dessa satsningar måste sannolikt framöver i större utsträckning samfinansieras. Ansvar för utbyggnad och finansiering av infrastruktur för att utveckla hållbara livsmiljöer för regionens invånare måste därför förtydligas och breddas.

Koncernledningen instämmer med Stockholms Hamnars synpunkter gällande avsnitten

klimatpåverkan och transportsystemet. Det är viktigt att poängtera att en utveckling av sjötransporter för långväga gods minskar klimatpåverkan och är en viktig del i att klimatmålen uppnås.

Koncernledningen anser i enlighet med Stokabs remissvar att den digitala infrastrukturen borde ses som en del av den tekniska infrastrukturen. Det som anges om vikten av fungerande tekniska försörjningssystem gäller i allra högsta grad även den digitala infrastrukturen. En väl utbyggd digital infrastruktur är idag en grundläggande förutsättning för tillväxt.

Med beaktande av framförda synpunkter ser koncernledningen att förslaget till RUFSS 2050 kan stödja de ambitioner och handlingsplaner som är utarbetade inom Stockholms stad.

Reservationer m.m.

Arbetsmarknadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Johanna Sjö m.fl. (alla M), Gulan Avci (L) och Johan Fälldin (C) enligt följande.

Det övergripande målet i RUFSS 2050, liksom i RUFSS 2010, är att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva region att leva och bo i. Våra barn och unga ska växa upp i en storstadsregion som präglas av goda livsmiljöer där en stark ekonomi kombineras med en hållbar miljö, hållbar tillväxt och bra livsvillkor för alla. Det är positivt att planförslaget innebär en betydande ambitionshöjning i de gemensamma målsättningarna för ökat bostadsbyggande, en snabbare takt i omställningen till en klimatneutral region, smarta och yteffektiva transportlösningar i hela regionen samt ett tydligt fokus på en tät, blandad, urban och attraktiv bebyggelse.

Under de åtta år som RUFSS 2050 kommer att gälla som regionplan kommer Stockholmsregionen att förändras i stor utsträckning. Hundratusentals nya invånare kommer att kalla Stockholmsregionen för sitt hem, viket fordrar nya bostäder, nya stadsdelar och ny infrastruktur. De beslut som fattas de närmaste åren kommer därför att påverka regionens utveckling under lång tid framöver. RUFSS 2050 är i grunden ett samarbetsdokument. Därför är genomförbarheten och förankringen av regionplanen en av de viktigaste faktorerna för att Stockholmsregionen ska få en sammanhållen och hållbar tillväxt. I grunden är det positivt att människor, familjer och företag söker sig till Stockholm och väljer att stanna här. Rätt hanterat så kommer befolkningsökningen att stärka Stockholmsregionens attraktivitet, dynamik och tillväxt.

Förutsättningarna för jobbskapande och företagande kommer att vara avgörande för den framtida tillväxten, integrationen och möjligheterna att ställa om regionen till ett utsläppsfritt och klimatneutralt samhälle. Att tillväxtperspektivet lyfts upp i planförslaget är välkommet och stärker användbarheten och genomförandet i planen. Arbetsmarknaden i regionen behöver bli mer flexibel och blandad vad gäller lönenivåer och kompetens, det gäller både för anställda och företagare. Alla arbeten behövs för att regionen ska kunna fortsätta växa och välkomna fler människor.

En av de viktigaste förutsättningarna för Stockholmsregionens attraktion för internationella företag och högspecialiserad kompetens är god internationell tillgänglighet, framförallt med flyg. Det är glädjande och välkommet att det finns en politisk samsyn kring behovet av att bygga ut Arlanda med en fjärde landningsbana och annan infrastruktur.

Ett effektivt och välfungerande klimatarbete är viktigt för Stockholmsregionen. Klimatarbetet ska riktas rätt, målen behöver kunna följas upp och åtgärderna behöver vara genomförbara. De som har störst möjlighet och rådighet att påverka och minska utsläpp av koldioxid och andra miljöfarliga eller klimatpåverkande ämnen är producenterna. Utsläpp som sker utanför Stockholmsregionen är svåra att mäta och påverka och vedertagna standarder för detta saknas i dagsläget. På individ- och företagsnivå kan medvetna konsumenter undvika varor som är producerade under miljöfarliga förhållanden, men för regionala instanser så kommer det att vara en utmaning att försöka minska utsläpp som inte sker inom Stockholmsregionen. Huvudansvaret för att minska klimatpåverkan kommer fortsatt att ligga på producenterna.

Behovet av nya bostäder och ny infrastruktur är akut i hela regionen, trots att det gjorts stora investeringar och att byggtakten är relativt hög. Antalet byggstarter måste öka ännu mer och därtill hålla i sig över tid, byggandet av nya bostäder måste förenklas och påskyndas. Det innebär att betydande lättnader av och förenklingar i befintlig lagstiftning och regleringar är ett måste om regionens behov ska kunna mötas på ett effektivt sätt. Inte minst när det gäller

överklaganden, planprocesser och långa handläggningstider som skapar förseningar, ökade kostnader och försvårar för mindre byggbolag att ta sig in på marknaden. Både kommunala planprocesser och överklaganden behöver bli enklare och snabbare. Byggnormer och regleringar av utformning och utrymme på nya bostäder skapar extra kostnader, försvårar ombyggen och gör det svårare att bygga billiga och yteffektiva lägenheter, inte minst vad gäller billiga hyresrätter och studentlägenheter. Med en översyn av krav och byggnormer kan kostnaderna sänkas för alla typer av nybyggen.

Rörligheten på bostadsmarknaden är ytterligare en faktor som måste förbättras i hela regionen. Dagens utformning av hyresreglering och reavinstskatt skapar inlåsningseffekter, dämpar flyttkedjor och försämrar utnyttjande av det befintliga beståndet av bostäder.

Några områden i RUFSS 2050 är märkta som ”utredningsområden” vilket är områden där markanvändningen på lång sikt ännu inte är avgjord i kommunernas översiktsplaner på grund av sitt strategiska läge och är föremål för utredning eller liknande. Tanken är att de i slutförslaget till RUFSS 2050 ska markeras enligt kommunernas önskemål. Det är både bra och viktigt att kommunernas önskemål kring dessa områden respekteras. Inte minst när det gäller Bromma flygplats och Louddens oljehamn.

Ett av Stockholmsregionens främsta företrädare är närheten till vattnet. Stora delar av regionens mest attraktiva livsmiljöer i så väl de centrala delarna som på landsbygden och i skärgården, är byggda i vattennära miljöer eller vid kajer. Utformningen av dagens strandskydd är alltför begränsande och ser inte de möjligheter en klok och välanpassad bebyggelse kan ge för att öka strändernas tillgänglighet för fler av länets invånare. Genomgripande reformer av strandskyddet behövs för att utveckla befintliga, och skapa nya, vattennära miljöer i hela Stockholmsregionen.

Den stora mängden riksintressen och regleringarna kring dem skapar svårigheter för Stockholmsregionen att växa på ett hållbart och smart sätt. När nya hus för bostäder och verksamheter inte ens får synas från vissa parker eller områden kan vi med säkerhet säga att regleringarna har gått för långt. Här behövs det en genomgripande översyn för att underlätta förtätning, nybyggnation och högre hus.

Bullerregler och dylikt skapar svårigheter att bygga bostäder tätt och trafikhäna. Den uppdatering av gränsvärdena som nu görs är välkommen. Strikta tolkningar kring säkerhetsavstånd runt transportleder för farligt gods skapar också svårigheter med att förtäta delar av regionen. Inte minst gäller detta vid överdäckningar av järnvägar och vägar.

Samtidigt som vi anser att kapacitetsstarka trafikslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik ska prioriteras så menar vi att trafikslag inte ska ställas mot varandra så länge som det inte är ofrånkomligt. Vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Det är därför synnerligen uselt att Sverigeförhandlingen för en östlig förbindelse avbrutits. I detta sammanhang är det väsentligt att regionplanen intar en pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser. För att Stockholm ska kunna fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor måste flaskhalsar inom infrastruktur och på bostadsmarknaden undanröjas. Här krävs att en östlig förbindelse fortsatt är en naturlig del av regionens framtida utveckling.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M) och Abit Dundar (L) enligt följande.

att nämnden beslutar att som svar på remissen anföra följande:

Det övergripande målet i RUFSS 2050, liksom i RUFSS 2010, är att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva region att leva och bo i. Våra barn och unga ska växa upp i en storstadsregion som präglas av goda livsmiljöer där en stark ekonomi kombineras med en

hållbar miljö, hållbar tillväxt och bra livsvillkor för alla. Det är positivt att planförslaget innebär en betydande ambitionshöjning i de gemensamma målsättningarna för ökat bostadsbyggande, en snabbare takt i omställningen till en klimatneutral region, smarta och yteffektiva transportlösningar i hela regionen samt ett tydligt fokus på en tät, blandad, urban och attraktiv bebyggelse.

Under de åtta år som RUF 2050 kommer att gälla som regionplan kommer Stockholmsregionen att förändras i stor utsträckning. Hundratusentals nya invånare kommer att kalla Stockholmsregionen för sitt hem, vilket fordrar nya bostäder, nya stadsdelar och ny infrastruktur. De beslut som fattas de närmaste åren kommer därför att påverka regionens utveckling under lång tid framöver. RUF 2050 är i grunden ett samarbetsdokument. Därför är genomförbarheten och förankringen av regionplanen en av de viktigaste faktorerna för att Stockholmsregionen ska få en sammanhållen och hållbar tillväxt. I grunden är det positivt att människor, familjer och företag söker sig till Stockholm och väljer att stanna här. Rätt hanterat så kommer befolkningsökningen att stärka Stockholmsregionens attraktivitet, dynamik och tillväxt.

Förutsättningarna för jobbskapande och företagande kommer att vara avgörande för den framtida tillväxten, integrationen och möjligheterna att ställa om regionen till ett utsläppsfritt och klimatneutralt samhälle. Att tillväxtperspektivet lyfts upp i planförslaget är välkommet och stärker användbarheten och genomförandet i planen. Arbetsmarknaden i regionen behöver bli mer flexibel och blandad vad gäller lönenivåer och kompetens, det gäller både för anställda och företagare. Alla arbeten behövs för att regionen ska kunna fortsätta växa och välkomna fler människor.

En av de viktigaste förutsättningarna för Stockholmsregionens attraktion för internationella företag och högspecialiserad kompetens är god internationell tillgänglighet, framförallt med flyg. Det är glädjande och välkommet att det finns en politisk samsyn kring behovet av att bygga ut Arlanda med en fjärde landningsbana och annan infrastruktur.

Ett effektivt och välfungerande klimatarbete är viktigt för Stockholmsregionen. Klimatarbetet ska riktas rätt, målen behöver kunna följas upp och åtgärderna behöver vara genomförbara. De som har störst möjlighet och rådighet att påverka och minska utsläpp av koldioxid och andra miljöfarliga eller klimatpåverkande ämnen är producenterna. Utsläpp som sker utanför Stockholmsregionen är svåra att mäta och påverka och vedertagna standarder för detta saknas i dagsläget. På individ- och företagsnivå kan medvetna konsumenter undvika varor som är producerade under miljöfarliga förhållanden, men för regionala instanser så kommer det att vara en utmaning att försöka minska utsläpp som inte sker inom Stockholmsregionen. Huvudansvaret för att minska klimatpåverkan kommer fortsatt att ligga på producenterna.

Behovet av nya bostäder och ny infrastruktur är akut i hela regionen, trots att det gjorts stora investeringar och att byggtakten är relativt hög. Antalet byggstarter måste öka ännu mer och därtill hålla i sig över tid, byggandet av nya bostäder måste förenklas och påskyndas. Det innebär att betydande lättnader av och förenklingar i befintlig lagstiftning och regleringar är ett måste om regionens behov ska kunna mötas på ett effektivt sätt. Inte minst när det gäller överklaganden, planprocesser och långa handläggningstider som skapar förseningar, ökade kostnader och försvårar för mindre byggbolag att ta sig in på marknaden. Både kommunala planprocesser och överklaganden behöver bli enklare och snabbare. Byggnormer och regleringar av utformning och utrymme på nya bostäder skapar extra kostnader, försvårar ombyggen och gör det svårare att bygga billiga och yteffektiva lägenheter, inte minst vad gäller billiga hyresrätter och studentlägenheter. Med en översyn av krav och byggnormer kan kostnaderna sänkas för alla typer av nybyggen.

Rörligheten på bostadsmarknaden är ytterligare en faktor som måste förbättras i hela regionen. Dagens utformning av hyresreglering och reavinstantaxt skapar inlåsnings effekter, dämpar flyttkedjor och försämrar utnyttjande av det befintliga beståndet av bostäder.

Några områden i RUF 2050 är märkta som ”utredningsområden” vilket är områden där markanvändningen på lång sikt ännu inte är avgjord i kommunernas översiktsplaner på grund

av sitt strategiska läge och är föremål för utredning eller liknande. Tanken är att de i slutförslaget till RUFSS 2050 ska markeras enligt kommunernas önskemål. Det är både bra och viktigt att kommunernas önskemål kring dessa områden respekteras. Inte minst när det gäller Bromma flygplats och Louddens oljehamn.

Ett av Stockholmsregionens främsta företräden är närheten till vattnet. Stora delar av regionens mest attraktiva livsmiljöer i så väl de centrala delarna som på landsbygden och i skärgården, är byggda i vattennära miljöer eller vid kajer. Utformningen av dagens strandskydd är alltför begränsande och ser inte de möjligheter en klok och välanpassad bebyggelse kan ge för att öka strändernas tillgänglighet för fler av länets invånare. Genomgripande reformer av strandskyddet behövs för att utveckla befintliga, och skapa nya, vattennära miljöer i hela Stockholmsregionen.

Den stora mängden riksintressen och regleringarna kring dem skapar svårigheter för Stockholmsregionen att växa på ett hållbart och smart sätt. När nya hus för bostäder och verksamheter inte ens får synas från vissa parker eller områden kan vi med säkerhet säga att regleringarna har gått för långt. Här behövs det en genomgripande översyn för att underlätta förtätning, nybyggnation och högre hus.

Bullerregler och dylikt skapar svårigheter att bygga bostäder tätt och trafiknära. Den uppdatering av gränsvärdena som nu görs är välkommen. Strikta tolkningar kring säkerhetsavstånd runt transportleder för farligt gods skapar också svårigheter med att förtäta delar av regionen. Inte minst gäller detta vid överdäckningar av järnvägar och vägar.

Samtidigt som vi anser att kapacitetsstarka trafikslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik ska prioriteras så menar vi att trafikslag inte ska ställas mot varandra så länge som det inte är ofrånkomligt. Vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. I detta sammanhang är det väsentligt att regionplanen intar en pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser. För att Stockholm ska kunna fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor måste flaskhalsar inom infrastruktur och på bostadsmarknaden undanröjas. Här krävs att en östlig förbindelse fortsatt är en naturlig del av regionens framtida utveckling.

Ersätтарыttrande gjordes av Susanne Wicklund (C) enligt följande.

Om jag hade haft rösträtt hade jag föreslagit att exploateringsnämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut och att därutöver anföra följande:

Förslagen i RUFSS ligger väl i linje med stadens arbete. Detta är givetvis välkommet då RUFSSen har som ambition att uttrycka Stockholmsregionens samlade vilja gällande regionens fysiska planering och tillväxtarbete. Vi ser positivt på denna ambition och är övertygade om att regionens klimat- och tillväxtarbete mår bra av mer samarbete kring dessa frågor. Inom områden där vi ser problem i form av bostadsbrist, segregation, stora rekryteringsbehov och en tudelad arbetsmarknad är mer samarbete mellan kommuner, myndigheter, näringsliv och civilsamhälle helt nödvändigt. RUFSS 2050 utgör en bra grund för ett sådant samarbete.

Målsättningarna kring transportslagens andel av transportererna är ambitiösa men det bör förtydligas i RUFSS hur de mer konkret bör falla ut exempelvis för biltrafiktillväxten och för den fysiska planeringen. För att nå målet om en region utan klimatpåverkande utsläpp senast 2050 måste kommunerna arbeta aktivt med bebyggelseutveckling i kollektivtrafikknära lägen och motverka en bebyggelseutspridning som blir både dyr och svår att försörja med kollektivtrafik. I detta sammanhang vill vi betona att kollektivtrafik ska finnas på plats vid dag ett när stockholmarna flyttar in i nybyggnationsområden, något som tyvärr inte har uppfyllts på många platser.

Ett ökat cyklande bidrar till mindre trängsel på vägarna, mindre klimatpåverkan, förbättrad tillgänglighet och god hälsa. Ett väl utbyggt cykelvägnät bidrar till att knyta ihop länet så att fler får möjlighet att nå arbetsplatser, skolor och serviceutbud. I Stockholms län är det väghållarna som ansvarar för att bygga ut cykelvägnätet, både det lokala, regionala och långa

med det statliga vägnätet. Det ställer särskilda krav på planering, utbyggnad och drift av cykelvägnätet. Utbyggnaden av cykelvägnätet i Stockholmsregionen har länge varit eftersatt. För att öka cykelns konkurrenskraft och attraktivitet krävs ett cykelvägnät som håller hög standard. Att lyfta fram cykeln som ett viktigt transportslag i framtiden bör utgöra en central del av RUFSS 2050.

Några områden i RUFSS 2050 är märkta som ”utredningsområden” vilket är områden där markanvändningen på lång sikt ännu inte är avgjord i kommunernas översiktsplaner på grund av sitt strategiska läge och är föremål för utredning eller liknande. Tanken är att de i slutförslaget till RUFSS 2050 ska markeras enligt kommunernas önskemål. Det är både bra och viktigt att kommunernas önskemål kring dessa områden respekteras. Inte minst när det gäller Bromma flygplats och Louddens oljehamn.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Sabine Pettersson (L) enligt följande.

1. att nämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anför följande:

Förslagen i RUFSS ligger väl i linje med stadens arbete. Detta är givetvis välkommet då RUFSSen har som ambition att uttrycka Stockholmsregionens samlade vilja gällande regionens fysiska planering och tillväxtarbete. Vi ser positivt på denna ambition och är övertygade om att regionens klimat- och tillväxtarbete mår bra av mer samarbete kring dessa frågor. Inom områden där vi ser problem i form av bostadsbrist, segregation, stora rekryteringsbehov och en tudelad arbetsmarknad är mer samarbete mellan kommuner, myndigheter, näringsliv och civilsamhälle helt nödvändigt. RUFSS 2050 utgör en bra grund för ett sådant samarbete.

Målsättningarna kring transportslagens andel av transporter är ambitiösa men det bör förtydligas i RUFSS hur de mer konkret bör falla ut exempelvis för biltrafiktillväxten och för den fysiska planeringen. För att nå målet om en region utan klimatpåverkande utsläpp senast 2050 måste kommunerna arbeta aktivt med bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära lägen och motverka en bebyggelseutspredning som blir både dyr och svår att försörja med kollektivtrafik. I detta sammanhang vill vi betona att kollektivtrafik ska finnas på plats vid dag ett när stockholmarna flyttar in i nybyggnadsområden, något som tyvärr inte har uppfyllts på många platser.

Ett ökat cyklande bidrar till mindre trängsel på vägarna, mindre klimatpåverkan, förbättrad tillgänglighet och god hälsa. Ett väl utbyggt cykelvägnät bidrar till att knyta ihop länet så att fler får möjlighet att nå arbetsplatser, skolor och serviceutbud. I Stockholms län är det väghållarna som ansvarar för att bygga ut cykelvägnätet, både det lokala, regionala och längs med det statliga vägnätet. Det ställer särskilda krav på planering, utbyggnad och drift av cykelvägnätet. Utbyggnaden av cykelvägnätet i Stockholmsregionen har länge varit eftersatt. För att öka cykelns konkurrenskraft och attraktivitet krävs ett cykelvägnät som håller hög standard. Att lyfta fram cykeln som ett viktigt transportslag i framtiden bör utgöra en central del av RUFSS 2050.

Några områden i RUFSS 2050 är märkta som ”utredningsområden” vilket är områden där markanvändningen på lång sikt ännu inte är avgjord i kommunernas översiktsplaner på grund av sitt strategiska läge och är föremål för utredning eller liknande. Tanken är att de i slutförslaget till RUFSS 2050 ska markeras enligt kommunernas önskemål. Det är både bra och viktigt att kommunernas önskemål kring dessa områden respekteras. Inte minst när det gäller Bromma flygplats och Louddens oljehamn.

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr m.fl. (alla MP), Måns Lönnroth m.fl. (alla S) och Mia Lundquist (V) enligt följande.

Det är glädjande att många av de synpunkter som miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnade under det tidigare samrådet har tillgodosetts i det reviderade förslaget av RUFSS. Nämndens förslag till delmål för vattenfrågor och synpunkter om att vissa klimatmål är högt ställda och behöver ytterligare åtgärdsbeskrivningar har emellertid inte beaktats. Det kan trots detta konstateras att förslaget till RUFSS till stora delar ligger i linje med förvaltningens och stadens arbete.

Energieffektivisering är en fundamental del av klimatarbetet. Om man inte bedriver ett aktivt energieffektiviseringsarbete, så blir klimatarbetet betydligt svårare, och risken ökar att man missar målen för minskade klimatutsläpp. Det är därför viktigt och fullt rimligt att Stockholms län, och Stockholms stad har mål för energieffektivisering, som en del av det övergripande arbetet för minskade klimatutsläpp.

Att minska utsläppen från konsumtionen är nästa stora viktiga steg i klimatarbetet. I FN:s 2030-mål är hållbar produktion och konsumtion ett av de 17 övergripande målen. Vi anser att RUFSS:ens mål, att utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras till 2030, är bra. Att metodiken på området inte är perfekt ännu, är inte en ursäkt för att inte påbörja detta viktiga arbete.

Det anges att RUFSS uttrycker regionens samlade vilja och att den ligger till grund för kommunernas långsiktiga planering. Kanske är denna skrivning snarare ett uttryck för en önskan hos Stockholms Läns Landsting om att så vore fallet, särskilt som kommunerna ännu inte tagit ställning till hur väl RUFSS 2050 stämmer överens med de egna planerna.

Metoden gröntypologi beskrivs som ett underlag för att planera, utveckla och skydda gröna kvaliteter i stadsutvecklingen är intressant men missar ifråga om Stockholms stads gröna och blå värden, exempelvis Årstaskogen. Inom Stockholms stad bör fler gröna värdekärnor pekas ut i kartmaterialet.

I de fall där kartan inte överensstämmer med verkligheten bör detta korrigeras. Det bör i det sammanhanget påpekas att staden är i slutskedet med att inrätta naturreservat i Årstaskogen, något som inte återspeglas i vare sig plankartan eller kartan över den regionala grönstrukturen.

Särskilt uttalande gjordes av Lars Jilmstad m.fl. (alla M) enligt följande.

Samtidigt som vi anser att kapacitetsstarka trafikslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik ska prioriteras så menar vi att trafikslag inte ska ställas mot varandra så länge som det inte är ofrånkomligt. Vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Det är därför synnerligen uselt att Sverigeförhandlingen för en östlig förbindelse avbrutits. I detta sammanhang är det väsentligt att regionplanen intar en pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser. För att Stockholm ska kunna fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor måste flaskhalsar inom infrastruktur och på bostadsmarknaden undanröjas. Här krävs att en östlig förbindelse fortsatt är en naturlig del av regionens framtida utveckling.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M), Björn Ljung (L) och Erik Slottner (KD) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden beslutar att som svar på remissen anföra följande:

Vi delar i huvudsak stadsbyggnadskontoret synpunkter, men vill särskilt lyfta fram en punkt som vi anser ska utgå ur nämndens svar på remissen. Det handlar om att RUFSS 2050 ska förhålla sig till regeringen förslag på nio nya städer. Det är i sak korrekt att dessa nio platser idag inte överensstämmer med regionplanens föreslagna bebyggelsestruktur, men det är också så att regeringens förslag är undermåliga när det handlar om god stadsplanering och realistiska när det handlar om ekonomisk genomförbarhet. Av dessa ”enkla” skäl är det ett högst rimligt antagande att dessa planer inte kommer att genomföras, varför RUFSS 2050 heller inte ska förhålla sig till dessa.

Det övergripande målet i RUFSS 2050, liksom i RUFSS 2010, är att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva region att leva och bo i. Våra barn och unga ska växa upp i en storstadsregion som präglas av goda livsmiljöer där en stark ekonomi kombineras med en hållbar miljö, hållbar tillväxt och bra livsvillkor för alla. Det är positivt att planförslaget innebär en betydande ambitionshöjning i de gemensamma målsättningarna för ökat bostadsbyggande, en snabbare takt i omställningen till en klimatneutral region, smarta och yteffektiva transportlösningar i hela regionen samt ett tydligt fokus på en tät, blandad, urban och attraktiv bebyggelse.

Under de åtta år som RUFSS 2050 kommer att gälla som regionplan kommer Stockholmsregionen att förändras i stor utsträckning. Hundratusentals nya invånare kommer att kalla Stockholmsregionen för sitt hem, viket fordrar nya bostäder, nya stadsdelar och ny infrastruktur. De beslut som fattas de närmaste åren kommer därför att påverka regionens utveckling under lång tid framöver. RUFSS 2050 är i grunden ett samarbetsdokument. Därför är genomförbarheten och förankringen av regionplanen en av de viktigaste faktorerna för att Stockholmsregionen ska få en sammanhållen och hållbar tillväxt. I grunden är det positivt att människor, familjer och företag söker sig till Stockholm och väljer att stanna här. Rätt hanterat så kommer befolkningsökningen att stärka Stockholmsregionens attraktivitet, dynamik och tillväxt.

Förutsättningarna för jobbskapande och företagande kommer att vara avgörande för den framtida tillväxten, integrationen och möjligheterna att ställa om regionen till ett utsläppsfritt och klimatneutralt samhälle. Att tillväxtperspektivet lyfts upp i planförslaget är välkommet och stärker användbarheten och genomförandet i planen. Arbetsmarknaden i regionen behöver bli mer flexibel och blandad vad gäller lönenivåer och kompetens, det gäller både för anställda och företagare. Alla arbeten behövs för att regionen ska kunna fortsätta växa och välkomna fler människor.

En av de viktigaste förutsättningarna för Stockholmsregionens attraktion för internationella företag och högspecialiserad kompetens är god internationell tillgänglighet, framförallt med flyg. Det är glädjande och välkommet att det finns en politisk samsyn kring behovet av att bygga ut Arlanda med en fjärde landningsbana och annan infrastruktur.

Ett effektivt och välfungerande klimatarbete är viktigt för Stockholmsregionen. Klimatarbetet ska riktas rätt, målen behöver kunna följas upp och åtgärderna behöver vara genomförbara. De som har störst möjlighet och rådighet att påverka och minska utsläpp av koldioxid och andra miljöfarliga eller klimatpåverkande ämnen är producenterna. Utsläpp som sker utanför Stockholmsregionen är svåra att mäta och påverka och vedertagna standarder för detta saknas i dagsläget. På individ- och företagsnivå kan medvetna konsumenter undvika varor som är producerade under miljöfarliga förhållanden, men för regionala instanser så kommer det att vara en utmaning att försöka minska utsläpp som inte sker inom Stockholmsregionen. Huvudansvaret för att minska klimatpåverkan kommer fortsatt att ligga på producenterna.

Behovet av nya bostäder och ny infrastruktur är akut i hela regionen, trots att det gjorts stora investeringar och att byggtakten är relativt hög. Antalet byggstarter måste öka ännu mer och därtill hålla i sig över tid, byggandet av nya bostäder måste förenklas och påskyndas. Det innebär att betydande lättnader av och förenklingar i befintlig lagstiftning och regleringar är ett måste om regionens behov ska kunna mötas på ett effektivt sätt. Inte minst när det gäller överklaganden, planprocesser och långa handläggningstider som skapar förseningar, ökade

kostnader och försvårar för mindre byggbolag att ta sig in på marknaden. Både kommunala planprocesser och överklaganden behöver bli enklare och snabbare. Byggnormer och regleringar av utformning och utrymme på nya bostäder skapar extra kostnader, försvårar ombyggen och gör det svårare att bygga billiga och yteffektiva lägenheter, inte minst vad gäller billiga hyresrätter och studentlägenheter. Med en översyn av krav och byggnormer kan kostnaderna sänkas för alla typer av nybyggen.

Rörligheten på bostadsmarknaden är ytterligare en faktor som måste förbättras i hela regionen. Dagens utformning av hyresreglering och reavinstskatt skapar inlåsnings effekter, dämpar flyttkedjor och försämrar utnyttjande av det befintliga beståndet av bostäder.

Några områden i RUFSS 2050 är märkta som ”utredningsområden” vilket är områden där markanvändningen på lång sikt ännu inte är avgjord i kommunernas översiktsplaner på grund av sitt strategiska läge och är föremål för utredning eller liknande. Tanken är att de i slutförslaget till RUFSS 2050 ska markeras enligt kommunernas önskemål. Det är både bra och viktigt att kommunernas önskemål kring dessa områden respekteras. Inte minst när det gäller Bromma flygplats och Louddens oljehamn.

Ett av Stockholmsregionens främsta företrädare är närheten till vattnet. Stora delar av regionens mest attraktiva livsmiljöer i så väl de centrala delarna som på landsbygden och i skärgården, är byggda i vattennära miljöer eller vid kajer. Utformningen av dagens strandskydd är alltför begränsande och ser inte de möjligheter en klok och välanpassad bebyggelse kan ge för att öka strändernas tillgänglighet för fler av länets invånare. Genomgripande reformer av strandskyddet behövs för att utveckla befintliga, och skapa nya, vattennära miljöer i hela Stockholmsregionen.

Den stora mängden riksintressen och regleringarna kring dem skapar svårigheter för Stockholmsregionen att växa på ett hållbart och smart sätt. När nya hus för bostäder och verksamheter inte ens får synas från vissa parker eller områden kan vi med säkerhet säga att regleringarna har gått för långt. Här behövs det en genomgripande översyn för att underlätta förtätning, nybyggnation och högre hus.

Bullerregler och dylikt skapar svårigheter att bygga bostäder tätt och trafiknära. Den uppdatering av gränsvärdena som nu görs är välkommen. Strikta tolkningar kring säkerhetsavstånd runt transportleder för farligt gods skapar också svårigheter med att förtäta delar av regionen. Inte minst gäller detta vid överdäckningar av järnvägar och vägar.

Samtidigt som vi anser att kapacitetsstarka trafikslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik ska prioriteras så menar vi att trafikslag inte ska ställas mot varandra så länge som det inte är ofrånkomligt. Vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. I detta sammanhang är det väsentligt att regionplanen intar en pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser. För att Stockholm ska kunna fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor måste flaskhalsar inom infrastruktur och på bostadsmarknaden undanröjas. Här ska en östlig förbindelse fortsatt vara en naturlig del av regionens framtida utveckling.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M) och Patrik Silverudd (L) enligt följande.

Det övergripande målet i RUFSS 2050, liksom i RUFSS 2010, är att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva region att leva och bo i. Våra barn och unga ska växa upp i en storstadsregion som präglas av goda livsmiljöer där en stark ekonomi kombineras med en hållbar miljö, hållbar tillväxt och bra livsvillkor för alla. Det är positivt att planförslaget innebär en betydande ambitionshöjning i de gemensamma målsättningarna för ökat bostadsbyggande, en snabbare takt i omställningen till en klimatneutral region, smarta och

yteffektiva transportlösningar i hela regionen samt ett tydligt fokus på en tät, blandad, urban och attraktiv bebyggelse.

Under de åtta år som RUFSS 2050 kommer att gälla som regionplan kommer Stockholmsregionen att förändras i stor utsträckning. Hundratusentals nya invånare kommer att kalla Stockholmsregionen för sitt hem, viket fordrar nya bostäder, nya stadsdelar och ny infrastruktur. De beslut som fattas de närmaste åren kommer därför att påverka regionens utveckling under lång tid framöver. RUFSS 2050 är i grunden ett samarbetsdokument. Därför är genomförbarheten och förankringen av regionplanen en av de viktigaste faktorerna för att Stockholmsregionen ska få en sammanhållen och hållbar tillväxt. I grunden är det positivt att människor, familjer och företag söker sig till Stockholm och väljer att stanna här. Rätt hanterat så kommer befolkningsökningen att stärka Stockholmsregionens attraktivitet, dynamik och tillväxt.

Förutsättningarna för jobbskapande och företagande kommer att vara avgörande för den framtida tillväxten, integrationen och möjligheterna att ställa om regionen till ett utsläppsfritt och klimatneutralt samhälle. Att tillväxtperspektivet lyfts upp i planförslaget är välkommet och stärker användbarheten och genomförandet i planen. Arbetsmarknaden i regionen behöver bli mer flexibel och blandad vad gäller lönenivåer och kompetens, det gäller både för anställda och företagare. Alla arbeten behövs för att regionen ska kunna fortsätta växa och välkomna fler människor.

En av de viktigaste förutsättningarna för Stockholmsregionens attraktion för internationella företag och högspecialiserad kompetens är god internationell tillgänglighet, framförallt med flyg. Det är glädjande och välkommet att det finns en politisk samsyn kring behovet av att bygga ut Arlanda med en fjärde landningsbana och annan infrastruktur.

Ett effektivt och välfungerande klimatarbete är viktigt för Stockholmsregionen. Klimatarbetet ska riktas rätt, målen behöver kunna följas upp och åtgärderna behöver vara genomförbara. De som har störst möjlighet och rådighet att påverka och minska utsläpp av koldioxid och andra miljöfarliga eller klimatpåverkande ämnen är producenterna. Utsläpp som sker utanför Stockholmsregionen är svåra att mäta och påverka och vedertagna standarder för detta saknas i dagsläget. På individ- och företagsnivå kan medvetna konsumenter undvika varor som är producerade under miljöfarliga förhållanden, men för regionala instanser så kommer det att vara en utmaning att försöka minska utsläpp som inte sker inom Stockholmsregionen. Huvudansvaret för att minska klimatpåverkan kommer fortsatt att ligga på producenterna.

Behovet av nya bostäder och ny infrastruktur är akut i hela regionen, trots att det gjorts stora investeringar och att byggtakten är relativt hög. Antalet byggstarter måste öka ännu mer och därtill hålla i sig över tid, byggandet av nya bostäder måste förenklas och påskyndas. Det innebär att betydande lättnader av och förenklingar i befintlig lagstiftning och regleringar är ett måste om regionens behov ska kunna mötas på ett effektivt sätt. Inte minst när det gäller överklaganden, planprocesser och långa handläggningstider som skapar förseningar, ökade kostnader och försvårar för mindre byggbolag att ta sig in på marknaden. Både kommunala planprocesser och överklaganden behöver bli enklare och snabbare. Byggnormer och regleringar av utformning och utrymme på nya bostäder skapar extra kostnader, försvårar ombyggen och gör det svårare att bygga billiga och yteffektiva lägenheter, inte minst vad gäller billiga hyresrätter och studentlägenheter. Med en översyn av krav och byggnormer kan kostnaderna sänkas för alla typer av nybyggen.

Rörligheten på bostadsmarknaden är ytterligare en faktor som måste förbättras i hela regionen. Dagens utformning av hyresreglering och reavinstskatt skapar inlåsningseffekter, dämpar flyttkedjor och försämrar utnyttjande av det befintliga beståndet av bostäder.

Några områden i RUFSS 2050 är märkta som ”utredningsområden” vilket är områden där markanvändningen på lång sikt ännu inte är avgjord i kommunernas översiktsplaner på grund av sitt strategiska läge och är föremål för utredning eller liknande. Tanken är att de i slutförslaget till RUFSS 2050 ska markeras enligt kommunernas önskemål. Det är både bra och

viktigt att kommunernas önskemål kring dessa områden respekteras. Inte minst när det gäller Bromma flygplats och Louddens oljehamn.

Ett av Stockholmsregionens främsta företräden är närheten till vattnet. Stora delar av regionens mest attraktiva livsmiljöer i så väl de centrala delarna som på landsbygden och i skärgården, är byggda i vattennära miljöer eller vid kajer. Utformningen av dagens strandskydd är alltför begränsande och ser inte de möjligheter en klok och välanpassad bebyggelse kan ge för att öka strändernas tillgänglighet för fler av länets invånare. Genomgripande reformer av strandskyddet behövs för att utveckla befintliga, och skapa nya, vattennära miljöer i hela Stockholmsregionen.

Den stora mängden riksintressen och regleringarna kring dem skapar svårigheter för Stockholmsregionen att växa på ett hållbart och smart sätt. När nya hus för bostäder och verksamheter inte ens får synas från vissa parker eller områden kan vi med säkerhet säga att regleringarna har gått för långt. Här behövs det en genomgripande översyn för att underlätta förtätning, nybyggnation och högre hus.

Bullerregler och dylikt skapar svårigheter att bygga bostäder tätt och trafiknära. Den uppdatering av gränsvärdena som nu görs är välkommen. Strikta tolkningar kring säkerhetsavstånd runt transportleder för farligt gods skapar också svårigheter med att förtäta delar av regionen. Inte minst gäller detta vid överdäckningar av järnvägar och vägar.

Samtidigt som vi anser att kapacitetsstarka trafikslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik ska prioriteras så menar vi att trafikslag inte ska ställas mot varandra så länge som det inte är ofrånkomligt. Vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Det är därför synnerligen uselt att Sverigeförhandlingen för en östlig förbindelse avbrutits. I detta sammanhang är det väsentligt att regionplanen intar en pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser. För att Stockholm ska kunna fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor måste flaskhalsar inom infrastruktur och på bostadsmarknaden undanröjas. Här krävs att en östlig förbindelse fortsatt är en naturlig del av regionens framtida utveckling.

Utbildningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Lotta Edholm m.fl. (alla L) och Cecilia Brinck m.fl. (alla M) enligt följande.

Under de åtta år som RUFSS 2050 kommer att gälla som regionplan kommer Stockholmsregionen att förändras i stor utsträckning. Hundratusentals nya invånare kommer att kalla Stockholmsregionen för sitt hem, viket fordrar nya bostäder, nya stadsdelar och ny infrastruktur. De beslut som fattas de närmaste åren kommer därför att påverka regionens utveckling under lång tid framöver. RUFSS 2050 är i grunden ett samarbetsdokument. Därför är genomförbarheten och förankringen av regionplanen en av de viktigaste faktorerna för att Stockholmsregionen ska få en sammanhållen och hållbar tillväxt. I grunden är det positivt att människor, familjer och företag söker sig till Stockholm och väljer att stanna här. Rätt hanterat så kommer befolkningsökningen att stärka Stockholmsregionens attraktivitet, dynamik och tillväxt.

Förutsättningarna för jobbskapande och företagande kommer att vara avgörande för den framtida tillväxten, integrationen och möjligheterna att ställa om regionen till ett utsläppsfritt och klimatneutralt samhälle. Att tillväxtperspektivet lyfts upp i planförslaget är välkommet och stärker användbarheten och genomförandet i planen. Arbetsmarknaden i regionen behöver bli mer flexibel och blandad vad gäller lönenivåer och kompetens, det gäller både för anställda och företagare. Alla arbeten behövs för att regionen ska kunna fortsätta växa och välkomna fler människor.

En av de viktigaste förutsättningarna för Stockholmsregionens attraktion för internationella företag och högspecialiserad kompetens är god internationell tillgänglighet, framförallt med flyg. Det är glädjande och välkommet att det finns en politisk samsyn kring behovet av att bygga ut Arlanda med en fjärde landningsbana och annan infrastruktur.

Ett effektivt och välfungerande klimatarbete är viktigt för Stockholmsregionen. Klimatarbetet ska riktas rätt, målen behöver kunna följas upp och åtgärderna behöver vara genomförbara. De som har störst möjlighet och rådighet att påverka och minska utsläpp av koldioxid och andra miljöfarliga eller klimatpåverkande ämnen är producenterna. Utsläpp som sker utanför Stockholmsregionen är svåra att mäta och påverka och vedertagna standarder för detta saknas i dagsläget. På individ- och företagsnivå kan medvetna konsumenter undvika varor som är producerade under miljöfarliga förhållanden, men för regionala instanser så kommer det att vara en utmaning att försöka minska utsläpp som inte sker inom Stockholmsregionen. Huvudansvaret för att minska klimatpåverkan kommer fortsatt att ligga på producenterna.

Behovet av nya bostäder och ny infrastruktur är akut i hela regionen, trots att det gjorts stora investeringar och att byggtakten är relativt hög. Antalet byggstartar måste öka ännu mer och därtill hålla i sig över tid, byggandet av nya bostäder måste förenklas och påskyndas. Det innebär att betydande lättnader av och förenklingar i befintlig lagstiftning och regleringar är ett måste om regionens behov ska kunna mötas på ett effektivt sätt. Inte minst när det gäller överklaganden, planprocesser och långa handläggningstider som skapar förseningar, ökade kostnader och försvårar för mindre byggbolag att ta sig in på marknaden. Både kommunala planprocesser och överklaganden behöver bli enklare och snabbare. Byggnormer och regleringar av utformning och utrymme på nya bostäder skapar extra kostnader, försvårar ombyggen och gör det svårare att bygga billiga och yteffektiva lägenheter, inte minst vad gäller billiga hyresrätter och studentlägenheter. Med en översyn av krav och byggnormer kan kostnaderna sänkas för alla typer av nybyggen.

Rörligheten på bostadsmarknaden är ytterligare en faktor som måste förbättras i hela regionen. Dagens utformning av hyresreglering och reavinstskatt skapar inlåsnings effekter, dämpar flyttkedjor och försämrar utnyttjande av det befintliga beståndet av bostäder.

Några områden i RUFSS 2050 är märkta som ”utredningsområden” vilket är områden där markanvändningen på lång sikt ännu inte är avgjord i kommunernas översiktsplaner på grund av sitt strategiska läge och är föremål för utredning eller liknande. Tanken är att de i slutförslaget till RUFSS 2050 ska markeras enligt kommunernas önskemål. Det är både bra och viktigt att kommunernas önskemål kring dessa områden respekteras. Inte minst när det gäller Bromma flygplats och Louddens oljehamn.

Ett av Stockholmsregionens främsta företrädare är närheten till vattnet. Stora delar av regionens mest attraktiva livsmiljöer i så väl de centrala delarna som på landsbygden och i skärgården, är byggda i vattennära miljöer eller vid kajer. Utformningen av dagens strandskydd är alltför begränsande och ser inte de möjligheter en klok och välanpassad bebyggelse kan ge för att öka strändernas tillgänglighet för fler av länets invånare. Genomgripande reformer av strandskyddet behövs för att utveckla befintliga, och skapa nya, vattennära miljöer i hela Stockholmsregionen.

Den stora mängden riksintressen och regleringarna kring dem skapar svårigheter för Stockholmsregionen att växa på ett hållbart och smart sätt. När nya hus för bostäder och verksamheter inte ens får synas från vissa parker eller områden kan vi med säkerhet säga att regleringarna har gått för långt. Här behövs det en genomgripande översyn för att underlätta förtätning, nybyggnation och högre hus.

Bullerregler och dylikt skapar svårigheter att bygga bostäder tätt och trafiknära. Den uppdatering av gränsvärdena som nu görs är välkommen. Strikta tolkningar kring säkerhetsavstånd runt transportleder för farligt gods skapar också svårigheter med att förtäta delar av regionen. Inte minst gäller detta vid överdäckningar av järnvägar och vägar.

Samtidigt som vi anser att kapacitetsstarka trafikslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik ska prioriteras så menar vi att trafikslag inte ska ställas mot varandra så länge som det inte är ofrånkomligt. Vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Det är därför synnerligen uselt att Sverigeförhandlingen för en östlig förbindelse avbrutits. I detta sammanhang är det väsentligt att regionplanen intar en pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser. För att Stockholm ska kunna fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor måste flaskhalsar inom infrastruktur och på bostadsmarknaden undanröjas. Här krävs att en östlig förbindelse fortsatt är en naturlig del av regionens framtida utveckling.