



PM 2008:228 RI+III (Dnr 003-1590/2008)

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) – samrådsförslag

Remiss från Stockholms läns landsting, regionplane- och trafikkontoret

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Som svar på remissen överlämnas och återopas denna promemoria.

Föredragande borgarråden Sten Nordin och Kristina Alvendal anför följande.

Ärendet

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) har skickat ut ett samrådsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) på remiss. RUFSS 2010 kommer att fungera som ett samlande paraply för operativa insatser och ligga till grund för samverkan mellan kommuner, landsting, statliga myndigheter, näringsliv och organisationer. Planen har formell status både som regionplan enligt plan- och bygglagen (PBL) och som regionalt utvecklingsprogram enligt förordningen (SFS 2007:713) om regionalt tillväxtarbete.

RUFSS 2010 utgår från visionen att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. RUFSS 2010 har tre tidsperspektiv: ett långt på cirka 40 år för vision, mål och strategier, ett medellångt på cirka 20 år för planbilder, planeringsmål och åtaganden och ett kortare på 10 år för genomförande. Formellt gäller regionplanen enbart Stockholms län, men ytterligare sex län i östra Mellansverige deltar i samverkan kring RUFSS 2010. Dialogen under planeringsprocessen har visat inom vilka områden det är särskilt angeläget att insatser görs. Regionen måste, enligt samrådsförslaget, bli bättre på att hantera integration och brister inom bostads-, transport- och utbildningssektorerna. Dessutom måste regionens klimatpåverkan minskas. Regionen måste också ha förmåga att driva flera stora utvecklingsfrågor samtidigt, men finansieringssvårigheter gör det angeläget att bestämma vad som bör prioriteras.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Stadsledningskontoret anser att samrådsförslagens bedömning av regionens framtida utveckling väl överensstämmer med stadens bild i Vision 2030 och Framtidsutredningen.

Stadsbyggnadsnämnden anser att RTK:s bedömning av hur regionen kommer att utvecklas stämmer med stadens bild i Vision 2030 och Framtidsutredningen. Vidare understryker nämnden vikten av att gå vidare med alternativet ”tät”.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att RTK:s bedömning av hur regionen kommer att utvecklas stämmer med stadens bild i Vision 2030 och Framtidsutredningen. Vidare understryker nämnden vikten av att gå vidare med alternativet ”tät”.

Exploateringsnämnden anser att det mesta i RUFS 2010 ligger i linje med redan beslutade och pågående planer i Stockholm. En kvarstående svaghet i planen är dock osäkerheten om i vilken grad den lyckats väva ihop alla samhälls- och miljömål på ett sätt som kan förväntas ge en i alla avseenden långsiktigt hållbar utveckling. Vidare understryker nämnden vikten av att gå vidare med alternativet ”tät”.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att alternativ Tät bör prioriteras. Huvud dragen för regionens fortsatta bebyggelseutveckling redovisas som två alternativ benämnda Fördelad respektive Tät.

Våra synpunkter

Stockholms stad slår i år det nästan femtio år gamla befolkningsrekordet. Allt pekar på att inflyttning och barnafödslar fortsätter i höga nivåer. Enligt stadens beräkningar växer stockholmsregionen fram till år 2030 med ett Göteborg. Det ställer stora krav på Stockholms stad, på länets kommuner och på hela Mälardalen att arbeta tillsammans för att åstadkomma en god stadsutveckling. Vi måste ha en strategi mot stadsutglesning och samverka kring planering av t.ex. infrastruktur, utbildning, kultur, avfallsanläggningar och strategier för att minska utanförskapet. Stockholmsregionen måste också samverka för att minska klimatpåverkan samtidigt som tillväxttakten hålls hög. Det är mycket bra att dessa perspektiv återfinns i den regionala utvecklingsplanen för stockholmsregionen.

En förutsättning för tillväxt och utveckling i länet är fortsatt utbyggnad av infrastruktur med nya vägar och spår. De statliga satsningarna på infrastruktur i Stockholm har hittills inte stått i relation till regionens befolkningsmässiga och ekonomiska tillväxt. I samrådsförslaget saknas en diskussion om hur utbyggnaden av infrastruktur ska finansieras. Vi menar att finansieringslösningar mellan stat, kommun och näringsliv måste undersökas närmare och utvecklas ytterligare. Detta gäller inte minst för stora projekt som t.ex. en östlig förbindelse. Det är mycket viktigt att planera för en utbyggd kollektivtrafik som spänner över både Stockholms län och vidare ut i den omkringliggande regionen. Detta är inte minst angeläget för att Stockholms stad ska nå målet om att vara fossilbränslefritt år 2050.

RUFS 2010 understryker vikten av en fortsatt utveckling av utbildningsväsendet i regionen. Stockholmsregionen är i dag en attraktiv kunskapsregion och för att möta framtidens utmaningar krävs en fortsatt utveckling inte minst inom högre utbildning och yrkesutbildning. För att hålla en internationellt hög kvalitet behöver regionens universitet och högskolor förstärka sin samverkan.

Stockholmsregionens breda kulturutbud skapar förutsättningar för ett kreativt näringslivsklimat och lockar nya invånare till Stockholm. Kulturlivet har dessutom en egen stark tillväxtpotential när det gäller såväl ekonomi som genomslag i befolkningen. Vi vill särskilt understryka betydelsen av kulturens kraft i utvecklingen av regionen, något som RUFS 2010 i stor utsträckning tyvärr förbiser.

Samhället består dessutom inte enbart, eller ens i första hand, av offentliga institutioner. Basen för samhällets utveckling utgörs istället av människor som enskilt eller i olika gemenskaper tar ansvar och bidrar med idéer och initiativ. Därför bör en strategi för samverkan med det civila samhället vara en naturlig del av RUFSS 2010.

Det är positivt att det är så attraktivt att bo i vår region och vi måste förstärka fördelarna med att bo i en riktig storstad. För Stockholms stads del är det därför självklart att förespråka utvecklingsalternativet ”Tät”. I alternativet tät eftersträvas en allmänt ökad bebyggelse, i synnerhet i de regionala kärnorna. Tvärtemot vad många tror är det inte glesa städer som skapar bäst förutsättningar för hållbarhet. Forskning visar att den täta staden, byggd enligt de ideal som var rådande innan funktionalismen fick sitt genombrott, är den bästa för miljön. Gemensamma resurser kan användas mer effektivt i den täta staden. Gles bebyggelse förbrukar mer energi för uppvärmning och mer byggmaterial. Avstånden mellan bostäder, handel, service och arbetsplatser är mindre i den täta staden, något som minskar kostnaderna för infrastruktur i form av vägar och belysning, avlopp och ledningar. De korta avstånden minskar också behovet och beroendet av bilen, och skapar förutsättningar för att fler människor går, cyklar eller åker kollektivt. Denna strategi för stadsbyggandet ligger till grund för Stockholms stads översiktsplanering, dvs. skapandet av promenadstaden. Promenadstaden är en stad där de upplevda avstånden krympts genom att vi bygger samman områden som blivit åtskilda av barriärer, där stadsdel efter stadsdel knyts samman till en sammanhängande väv av kvarter.

Ända fram till åttiotalet byggdes i vår stad perifera områden som förutsatte kraftig biltrafik för att fungera. Då var Stockholm världsledande i den så kallade grannskapsplaneringen som innebar byggandet av små öar av bostadsområden med barriärer i form av trafikleder eller skogsområden emellan. Från dessa skiljdes arbetsplatser och alla trafikslag separerades från varandra. Alternativet ”Tät” i RUFSS 2010 pekar på det felaktiga i en sådan planering och är ett gott underlag för en ny och bättre planering av Stockholm, i våra grannkommuner och i hela Mälardalen.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Som svar på remissen överlämnas och återopas denna promemoria.

Stockholm den 19 november 2008

STEN NORDIN KRISTINA ALVENDAL

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Sammanfattning av remissen Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) – samrådsförslag
Remissen kan läsas i sin helhet på <http://www.samradsforslaget.se/>

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. I övrigt överlämna och återropa promemorian som svar på remissen.
3. Därutöver anföra följande.

Alternativet ”tät” är att föredra då det minskar transportbehovet i regionen och lättare kan förena en befolkningstillväxt med en uthållig stadsplanering. Vi anser också att de gröna kilarna ska värnas och utvecklas i planeringen. Inte minst mot bakgrund av att regionen förväntas växa kraftigt. Regionplanen måste också understödja en utjämning av livsvillkor, tillväxt och arbetstillfällen i regionen, inte minst mellan södra och norra regionhalvan. Eftersom dessa frågor utvecklas i ett komplext samspel mellan sociala processer, planering och resursfördelning så ställer det stora krav på alla aktörer.

Vi anser att en nyckelfråga för att regionen ska kunna växa så mycket som prognoserna ger vid handen är utvecklingen av kollektivtrafiken. Regioner förmår inte växa så mycket som förutses om inte transportsystemet fungerar effektivt och miljövänligt. Därför måste en ökad satsning på kollektivtrafiken göras i närtid. Vidare är det ett enormt resursslöseri och en nonchalans mot de drabbade att en stor del av Stockholms markreserv upptas av en onödig flygplats, nämligen Bromma flygplats. Istället bör regionplanens huvudfokus vara att visa vägen för en utveckling av Arlanda och säkrandet av Arlanda som ett fungerande nav för den nödvändiga flygtrafiken i norra Europa. Till sist måste det regionala ansvarstagandet för bostadsförsörjningen betonas. Regioner kommer inte att kunna växa som prognostiserat på ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt uthålligt sätt om inte alla kommuner tar sitt ansvar, och frågan är om det kan krävas att detta ska ske på frivillig väg. Frågan om en regional beslutskompetens går inte att undvika om planen ska kunna bli mer än just en plan.

Prioriteringar i infrastruktur

De prioriteringar av objekt som gjordes i Stockholmsförhandlingen ska styra den fysiska planeringen i RUFSS 2010.

Alternativet ”Tät” möter framtidens utmaningar för Stockholmsregionen

I samrådsförslaget till RUFSS 2010 skisseras två olika alternativ, två olika ”planbilder”, benämnda ”Fördelad” och ”Tät” för Stockholmsregionens rumsliga struktur.

Alternativet Fördelad bygger på en planerad utveckling av den fysiska strukturen som i huvudsak fortsätter i samma riktning som i den nuvarande RUFSS 2001.

Alternativet Tät innebär att större vikt läggs vid förtätning och en större koncentration av bostäder och arbetsplatser till Stockholmsregionens centrum samt till olika delregionala kärnor som utgör viktiga delcentra i regionen.

Analys som har gjorts visar att en ytterligare förtätning av Stockholmsregionen är möjlig än vad som antogs i RUFSS 2001. En tät Stockholmsregion är positivt ur flera hänseenden. Det underlättar utbyggnaden av en väl fungerande kollektivtrafik beroende på att resavstånd blir kortare och bostadsområden planeras där kollektivtrafiktillgången är god. I alternativet ”Tät” förutsätts att en stor del resor sker med spårbunden kollektivtrafik. Det förutsätter en kraftig kollektivtrafikutbyggnad, där tunnelbanesystemet utgör en viktig del. Alternativet Tät ger också goda förutsättningar för utbyggnaden av ett miljövänligt energisystem.

Bostadsbyggandet koncentreras mot regionens centrum samt mot delregionala centrum – Arlanda, Täby-Arninge, Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik, Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge och Södertälje – som får betydelsefulla inomregionala funktioner för arbetsplatslokalisering och boende.

Båda alternativen har för- och nackdelar. På det stora hela är dock alternativet ”Tät” det alternativ som bäst möter de utmaningar Stockholmsregionen står inför. Framförallt handlar det om alternativ Tatts förmåga att planera för en ökat kollektivtrafikresande, som är nödvän-

dig om Stockholmsregionen ska kunna leva upp till de hårda mål om begränsningar av växthusgaser som föreligger. Alternativ Tät är att föredra utifrån vår idé om en sammanhållen region där en stor majoritet av befolkningen ges tillgång till effektiv och högkvalitativ kollektivtrafik. Det är nödvändigt regionens sociala sammanhållning, för att minska segregationen och för att utöka den regionala arbetsmarknaden.

Alternativet "Storstäder" skapar bäst förutsättningar för en växande Stockholmsregion

I samrådsförslaget till RUFSS 2010 diskuteras också två alternativa så kallade "målbilder": alternativet "Storstäder" och alternativet "Städer". Målbilderna sträcker sig ända fram till år 2050 och omfattar en långsiktig planering av sambanden mellan orter i hela östra Mellansverige, d v s länen: Stockholm, Uppsala, Sörmland, Västmanland, Örebro, Gävleborg och Östergötland.

Alternativet Städer bygger på ett, i jämförelse med alternativet Storstäder, större antal städer i östra Mellansverige. Befolkningstillväxten förväntas ske i flera olika mindre städer, som binds samman till en gemensam arbetsmarknad.

Alternativet Storstäder innebär att planeringen för Mellansverige utgår från ett par större storstadsområden som hålls tätt samman och som genom en väl utbyggd infrastruktur blir delar av en funktionell storregion, präglad av ökad rörlighet och goda kommunikationer. Storregionens delar utgörs här av tre storstadsområden: Västerås-Eskilstuna, Stockholm-Uppsala och Linköping-Norrköping. Dessa tre storstadsområden blir delar av en flerkärnig storregion, och de samspelar och kompletterar varandra.

Alternativet Storstäder har en tydlig koppling till snabba och effektiva kommunikationer, bland annat i form av byggandet av höghastighetståg, samt snabba regionaltåg. Förbindelserna inom storstadsområdena förbättras kraftigt. Också kollektivtrafiksystemet inom regionen måste i alternativet "Storstäder" anpassas och byggas ut för att stödja den ökade rörligheten. Det innebär att direktförbindelser mellan storstadsområdena ska förbättras. Samtliga storstadsområden får i alternativet Storstäder direkta tågförbindelser till Arlanda och snabba tågförbindelser till Skavsta. Antalet långa resor och flödet av resenärer beräknas bli stort, och koncentreras till några få resandestråk. Sammantaget innebär det att alternativ Storstäder förutsätter en relativt stor kollektivtrafikutbyggnad.

Lyft fram den sociala dimensionen

Stockholmsregionen är idag kraftigt segregerad och segregationen kommer att öka ytterligare om inte åtgärder vidtas för att bryta den. I förslaget till RUFSS 2010 finns en tydlig ambition att ta sociala frågor i beaktande i regionplaneringen. Målet att hela regionen ska präglas av delaktighet och integration är positivt och kräver såväl åtaganden för att undvika diskriminering, som åtaganden för att utveckla människors tillit till det offentliga. Det är en bra inriktning som bör belysas ytterligare i utställningsförslaget

Tunnelbana till Barkarby/Jakobsberg

För att tillgodose goda kommunikationer till nordvästra Stockholm byggs en tunnelbana eller annan spårförbindelse till Barkarby/Jakobsberg (förslag om t-bana finns med i alternativet "Tät").

Spårväg Syd ska prioriteras

Spårväg syd, som kommer att binda samman Stockholmsregionens södra delar, bör prioriteras. Byggandet av Spårväg syd bör påbörjas senast år 2013. (Förslaget finns med i alternativet "Tät").

Roslagspilen byggs

Nordostsektorn behöver en kapacitetsstark kollektivtrafik som kan bidra till att nya bostadsområden kan anläggas. Den så kallade Roslagspilen bör inarbetas i alternativ "Tät".

Förbättrad kollektivtrafik till Arlanda

Arlanda har en mycket viktig funktion för hela Stockholmsregionen och är Sveriges enda internationella storflygplats. Idag är kollektivtrafiken till Arlanda otillräcklig. Flera åtgärder vidtas för närvarande för att förbättra möjligheterna till kollektivtrafikresande till och från Arlanda, men mycket återstår. Luftfartsverket menar att kollektivtrafikandelen år 2030 måste ligga på 60-90 procent. Det kräver kraftiga investeringar i kollektivtrafik. En ny spårförbindelse mellan Arlanda och Märsta bör övervägas.

Staten ska ansvara för finansieringen av stora infrastrukturprojekt

I förslaget till RUFSS 2010 finns många förslag på viktiga infrastruktursatsningar. De ekonomiska ramarna som regeringen har slagit fast i infrastruktur- och budgetpropositionen innebär emellertid att stora summor saknas för att finansiera de åtaganden som slås fast i samrådsförslaget. Det bör lyftas fram att Stockholmsregionen, och de kommuner som berörs av infrastrukturinvesteringarna, inte själva kan bära ett allt större ekonomiskt ansvar. De nationella vägarna och spåren är i första hand ett statligt åtagande. Om inte staten är beredd att skjuta till mer resurser kommer en stor del av de infrastruktursatsningar som föreslås i samrådsförslaget inte kunna genomföras.

Utbildning

Utbildningssatsningar är avgörande för regionens framtida utveckling. Förbättrad utbildning, som omfattar alla grupper i samhället, har också en viktig funktion för att bryta sociala orättvisor. Idag finns flera akademiska lärosäten i Stockholmregionen som håller mycket hög internationell klass, och som bidrar till kompetensförsörjning och utveckling av regionens näringsliv. Utbildningen måste emellertid utvecklas och ett viktigt steg mot en förbättrad akademisk utbildning i Stockholmregionen är att ytterligare ett universitet bildas. Det nya universitetet bör vara det som idag är Södertörns högskola. Södertörns högskola har en unik funktion och kompetens, vilket bör framhållas i RUFSS 2010.

Många gånger likställs utbildningssatsningar med satsningar på universitet och högskolor. Den högre utbildningen är mycket viktig, men vikt bör också läggas vid utbildningar på lägre nivå, alltifrån förskola till gymnasium. Tydliga satsningar på utbildning bör göras redan i förskolan.

Allt fler ungdomar väljer att studera vid gymnasieskolor som ligger utanför den egna kommungränsen. Det är i grunden en positiv utveckling, men den ökade rörligheten ställer ökade krav på samordningen av utbildning mellan olika kommuner inom regionen. Det bör lyftas fram i RUFSS 2010 att ett utökat samarbete inom regionen kring gymnasial utbildning, särskilt den yrkesinriktade, och vuxenutbildningen samt KY-utbildningen är nödvändigt. Särskilda KY-centrum bör etableras på 4-6 platser i Stockholms län för att möta det växande behovet av yrkesutbildad arbetskraft.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att som svar på remissen anför följande:

Samrådshandlingen för Regional utvecklingsplan för Stockholmregionen 2010 - RUFSS 2010 är ett viktigt dokument som på 230 sidor uttrycker en stor kunskap och engagemang för regionen och regional utveckling.

Förslaget till ny RUFSS har, jämfört med RUFSS 2001, tydligt utvecklats i fråga om ekologisk och social hållbarhet. Det är också positivt att jämställdhet, lika rättigheter och hälsa på ett tydligt sätt fått ge avtryck i förslaget, men dessa frågor, liksom barnperspektivet kan utvecklas betydligt mer.

De utmaningar som regionen står inför inom klimat-, miljö- och hälsoområdet kräver dock skarpare formuleringar som tar hänsyn till naturens gränser. Förslaget till ny RUFSS är, trots viss medvetenhet om dessa utmaningar, fortfarande genomsyrat av ett tillväxtperspektiv som är svårt att förena med ekologiskt och socialt hållbar utveckling. I den gjorda Miljökonsekvensbedömningen blir detta extra tydligt. RUFSS-förslaget bör därför ändras så att den får en acceptabel miljökonsekvensbedömning.

Eftersom möjligheterna till att främja hållbar utveckling på den regionala nivån är stor har RUFSS 2010 mycket stor betydelse. Här följer några exempel på hur dokumentet bör stärkas:

Ta ansvar för klimatmålen och föreslå inte vägutbyggnader

Trots en klarsynt insikt om att utsläppen måste minska 80-90 procent till 2050 och en insikt om att vägtransporterna är ett av de stora hindren för att uppnå detta föreslås i RUFSS-förslaget stora vägutbyggnader. Det handlar både om vägutbyggnader både på kort sikt, men också efter 2020 vilket gör att utsläppen ökar med 80 procent till 2030.

På sidan 212 konstateras denna kollaps med decenniets understatement eller kanske bara lakoniskt uppgivet: "... *det ökade utbudet av transportmöjligheter ... i viss mån kan verka kontraproduktivt.*" RUFSS 2010 måste ta ansvar för klimatmålen och inte föreslå fler vägutbyggnader, istället bör man satsa på klimatsmarta transportmedel.

Satsa på tåg- och båttransporter istället för flyg och bilar

I RUFSS-förslaget vill man öka spårtransporter och det är bra, men samtidigt värnar man om och vill utveckla regionens flygplatser. Detta försvarar man med att flygets utsläpp hänförs till EU och därmed har regionen ingen rådighet över detta! Det ses t.o.m. som ett hot mot regionen att åtgärder för att minska flygets CO₂-utsläpp genomförs. Man framhåller också att Arlanda ska stärka sin roll som flygfrakterminal för att finansiera långdistansflyg.

Därutöver vill man utveckla ett nät av kompletterande flygplatser. För att hålla de regionala utsläppen nere avser man att utveckla mer miljövänliga förbindelser till och från flygplatserna, ett mycket märkligt resonemang. De som utarbetat RUFSS tycks tro att koldioxidutsläppen verkar regionalt när det snarare handlar om att alla instanser i samhället måste vidga sitt ansvar. Om vägtransporterna ska föras över till spårtrafik borde också målet vara att flygfraktade varor båttransporteras. Regionen kan inte till fullo påverka detta, men man behöver inte stillatigande bygga ut flygfrakterminalerna utan istället satsa på att bygga ut hamnterminalerna och ordna spårtransporter till och från hamnarna.

Satsa på spårbunden kollektivtrafik

Även om spårbunden trafik nämns bör detta finnas med i större utsträckning i RUFSS 2010. Spårvägsutbyggnader och annan spårbunden kollektivtrafik måste ha hög finansieringsprioritering, då det är stora resandeströmmar som gynnas av kollektivtrafikutbyggnader. Kollektivtrafik är också mer jämlikt eftersom det gynnar kvinnor, låginkomsttagare, äldre och ungdomar. Spårväg Syd är mycket viktig liksom en konvertering av busslinjer, särskilt stombusslinje 4 till spårvagnar. Detta bör finnas med i RUFSS 2010.

Byt scenarierna "tät" och "fördelad" mot ett "bil-" respektive "kollektivtrafik"-scenario

Planbilden tät i RUFSS-förslaget ger ett mycket stort exploateringsstryck och påfrestning på Solna, Sundbyberg och Stockholm, kommuner som redan idag är hårt exploaterade. Båda bilderna leder också till ökad trafik, "tät" riskerar att leda till att Österleden byggs och "fördelad" ökar trafikmängderna över hela länet.

Istället för dessa två planbilder som mer beskriver gradskillnader av en likartad utveckling, bör man jämföra de gängse framtagna planbilderna med en modern planbild som är baserad på kollektivtrafik. Utifrån dessa scenarier kan man sedan diskutera klimatmålen.

Skapa kärnområden utanför centrala Stockholm

RUFS 2010 bör i högre utsträckning tänka på hela regionen, inte bara centrala Stockholm. Nya kärnområden bör utvecklas för att öka balansen och för att skapa arbetsplatser runtom i länet. Regionens övriga kommuner kan också ta mer ansvar vad gäller billiga ungdomsbostäder och studentbostäder då förutsättningen att bygga billigare är bättre i andra kommuner än Stockholm där marken av olika skäl är kostsam.

Lägg ned Bromma flygplats

Mycket bebyggelse kan ännu uppföras i Stockholm, men det krävs att verksamhetsområden såsom asfalt- och cementverk och kommunaltekniska områden flyttas. Bromma flygplats bör läggas ned till förmån för mer klimatsmarta transporter. Flygplatsen kan bli bostadsområde för många tusen stockholmare.

Värna närnaturen

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen är det tveksamt om den förväntade samhällsutvecklingen är förenlig med miljö kvalitets- och folkhälsomål som rör grönstruktur och biologisk mångfald. För barnen och de äldre i staden är det mycket viktigt med närnatur för rekreation. Grönska har en stor betydelse även ur klimatsynpunkt mikroklimatet och med den globala uppvärmningen. Naturmark har en utjämnande effekt på temperatur och nederbörd, vindar mm. Därför bör närnaturen värnas i högre utsträckning i RUFS 2010.

Värna strandskyddet

Idag urholkas strandskyddet på många ställen i länet, då värdefulla strandområden används för exploatering. Detta bör inte ske, strandskyddet måste tydligt värnas i RUFS 2010.

Ta hänsyn till de gröna kilarna

Ett problem är att man i mångt frångår fingermodellen eller stjärnstrukturen för bebyggelseutvecklingen vilket är ett allvarligt hot mot Stockholmsregionens gröna kilarna.

De gröna kilarna är av oerhört stor betydelse för bl.a. folkhälsa, klimat, upplevelsevärden och en tillgång som måste skyddas.

Ett närmare kommunalt samarbete behövs när det gäller grönkilarna och Stockholm måste ta ansvar för sin mark utanför kommungränserna som ingår i de gröna kilarna.

Att gräva ner elledningar, vilket görs och planeras i RUFS-förslaget är inte oproblematiskt. Dels är det tidsödande och kostsamt, dels ökar det risken för att viktiga grönkorridorer exploateras. Det är viktigt att skydda dessa gröna samband. Nationalstadsparken skall ses som en helhet och inte splittras upp i olika bebyggelsezoner och här stöder vi självfallet RT.K:s bild av grönkilen mellan KTH och universitetsområdet.

Utveckla vattenvägarna

Stockholmsområdet präglas i hög grad av vatten och vattenvägarna kan användas för transporter i mycket högre utsträckning, både för godstransporter, för att avlasta t ex Essingeleden och för kollektivtrafik. Det kan möjliggöra nya resandemönster och bostäder på platser som idag ligger långt ifrån kollektivtrafik.

Åtgärda regionens bullerproblem vid källan

Bullret är ett enormt problem i Stockholmsregionen. Åtgärderna för att minska bullret i RUFS-förslaget handlar dock tyvärr mest om bullerskydd och överdäckningar, samt om en acceptans av ökad bullernivå. Trafikbullret måste minska och detta bör främst göras genom att minska bullret vid källan, dvs. genom att minska trafiken. Bilsnål samhällsplanering bör därför tas upp i RUFS 2010. Överdäckningar och bullerskydd används som komplement.

Se möjligheter till småskalighet och självförsörjning

RUFS 2010 tycks helt sakna tankar på att samhället kan utvecklas i en annan riktning där småskalighet och högre grad av självförsörjning ingår. Utöver vägtrafik och rörlighet vill man skapa storskaliga lösningar också för energiförsörjningen, vilket kan vara svårt att förena med de mer robusta system man vill ha.

Skapa alternativ till en flygbaserad infrastruktur

Det är bra att RUFS 2010 vill föra över godstransporter på tåg och utveckla kollektivtrafiken. Märkligt nog finns inte samma tankar kring flyget som är en av samhällets mest klimatpåverkande verksamheter. Istället vill man värna och utveckla regionala flygplatser, helt stick i stäv med all klimathänsyn! Det ses t.o.m. som ett hot mot regionen att åtgärder för att minska flygets CO₂-utsläpp genomförs. Man friskriver sig också från ansvaret genom att hänföra flygets utsläpp på EU. Arlanda ska enligt RUFS 2010 stärka sin roll som flygfrakttterminal för att finansiera långdistansflyg. Därutöver vill man utveckla ett nät av kompletterande flygplatser. För att hålla de regionala utsläppen nere avser man att utveckla mer miljövänliga förbindelser till och från flygplatserna, ett mycket märkligt resonemang.

RUFS 2010 borde istället försöka uppmuntra båttransporter och tågtransporter istället för flygfrakt. Man borde också göra allt som är möjligt för att minska flygresandet, i synnerhet fritidsresor och kortdistansresor som lika gärna kan göras med tåg.

Placera inte terminal vid Ulvsunda

En terminal placeras vid Ulvsunda i RUFS- handlingarna. Detta är inte rimligt. Staden önskar inte etablera ett större terminalområde här utan har andra planer för området. Ett grusupplag innebär inte att ett större område ska betraktas som terminalområde.

Ta hänsyn till folkhälsa, ekosystem och klimat

RUFS 2010 borde ha en annan retorik än nuvarande. Medvetenheten om människors livskvalitet och hälsa liksom medvetenhet om ekosystem och klimat bör vara ledande med tanke på det som vi står inför. RUFS borde i högre utsträckning ta intryck av ny kunskap såsom t.ex. boken bilder av Framtidsstaden där man utvecklat scenarier med halverad energianvändning för regionen. Dessa scenarier visar att vi kan leva gott - ja till och med bättre i ett sådant samhälle.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att
Som svar på remissen överlämnas nedanstående yttrande

Vänsterpartiet anser att RUFS 2010 redan är föråldrad. Miljö- och klimatperspektivet, som borde vara grunden i allt planeringsarbete, är bara en aspekt av många i nya RUFS. Om de scenarier och strategier som utarbetats i RUFS 2010 genomförs kommer klimatmålen inte att uppfyllas och Stockholmsregionen fortsätta att vara en ohållbar region. Till och med målet om att bli Europas mest attraktiva storstadsregion kommer att vara omöjligt att uppfylla, det finns inget attraktivt med en region av trafikleder.

Förslaget till RUFS 2010 bygger mycket på den tidigare RUFS 2001, som i sin tur bygger på tidigare regionplaner. En sådan struktur är bra då det garanterar kontinuitet för länets utveckling. Strukturen kan dock bli problematisk om det sker stora förändringar i omvärlden som även får konsekvenser för regionen. Jordens befolkning står idag inför stora problem. Utvinningen av råvaror för produktion ligger långt över hållbarhetens gränser och såväl produktionen i sig som människans livsstil orsakar svåra skador på jordens miljö, skador som hotar hela människosläktets existens. Utsläppen av klimatförstörande växthusgaser, särskilt koldioxid, som höjer jordens medeltemperatur är ett annat stort problem som kommer att sätta hela vårt klimat ur balans. Ska Stockholmsregionen, liksom alla andra regioner och städer i

världen, komma till rätta med miljöproblemen och minska våra klimatförändrande utsläpp så måste hela samhällsstrukturen göras om, då går det inte att bygga på tidigare regionplaner.

RUFS klimatkonsekvensbeskrivning (MKB) summerar forskningsläget med rapporterna från FN:s vetenskapliga panel i klimatfrågan (IPCC): Jordens medeltemperatur har ökat med 0,74 grader under de senaste 100 åren och av de senaste 12 åren har 11 varit de varmaste sedan 1850. Koldioxidhalten i atmosfären har ökat med mer än 35 % under samma tid. Världshavens nivå har höjts med ca 8 cm beroende på smältande glaciärer och den volymtillväxt temperaturökningen medför och nivåhöjningen går allt snabbare. IPCC säger att utsläppen måste minska dramatiskt på kort tid eftersom ytterligare utsläpp stannar kvar i atmosfären i mer än 1000 år och orsakar fortsatt uppvärmning.

De rika nationerna har bidragit mest till den ekologiska skulden och måste därför ta det största ansvaret att korrigera sitt beteende. Detta gäller även Sverige och Stockholms län. Riksdagen har beslutat att Sverige ska minska utsläppen av koldioxid med minst 20 % fram till 2020. Fram till 2050 måste de samlade utsläppen från jordens nationer minska med ca 50 %, vilket innebär att utsläppen i den industrialiserade delen av världen måste minska med ca 80 %. I Sverige måste minskningen framför allt ske i tätorter, särskilt i storstäder. En tredjedel av utsläppen kommer från trafiken. Det innebär att biltrafiken i Stockholms län måste reduceras med ca 50 % fram till 2020 om vi ska ha en möjlighet att nå de beslutade klimatmålen.

RUFS har två alternativa urbaniseringsmodeller, den Täta och den Fördelade. Båda modellerna orsakar ökade utsläpp av växthusgaser, bl a beroende på att föreslagna transportalternativ innebär nybyggnation av motorleder som i sig genererar ökad trafik med fossilbränsle-drivna fordon. Modell Tät kommer att medföra 15 % högre utsläpp och modell Fördelad 30 % även om man räknar med att varje bil i genomsnitt kommer att släppa ut 42 % mindre växthusgaser än bilarna i dagens bilpark.

Den nuvarande borgerliga majoriteten i Stockholm Stadshus är noga med att framhålla att Stockholmsregionen kommer att växa med ett Göteborg fram till 2030. Stämmer detta är det av oerhört stor vikt att det idag planeras för den befolkningsökningen. Stockholm måste byggas till en tät stad med bra underlag för kollektivtrafik i samtliga bostads- och arbetsområden. Alla planer på Förbifart Stockholm som glesar ut staden och öppnar upp för nya, glesa områden att exploatera, måste avslutas. Ska Stockholm nå målet att vara fossilbränslefritt 2050 finns inget utrymme för varken Förbifart Stockholm, Österleden eller andra stora motorvägsprojekt.

I debatten framförs ofta att bilarna som kommer att rulla på dessa motorleder i framtiden inte kommer att släppa ut några klimatförändrande gaser. De kommer att gå på biobränslen som etanol, biogas och el och vara så kallade ”miljöfordon”. Det faktum att jordens resurser inte räcker till för ett fortsatt privat bilåkande, inte nu och inte framtiden, oavsett drivmedel är inget som bilindustrin skyltar med men en liten förhoppning finns ännu att maktavande politiker ska inse situationens allvar. Vi måste redan nu planera för och på allvar ställa om till ett hållbart samhälle, ett samhälle utan bilar, privata transporter, energislukande industrier, produktion långt från våra hem där vi inte ser miljöproblemen och utarmande av den biologiska mångfalden. Nya RUFS i sin nuvarande form är varken ny eller nytänkande, utan följer ett gammalt spår som leder åt helt fel håll. Nya RUFS måste vara ny och nytänkande, nya RUFS måste ha ett verkligt miljöperspektiv.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert, Tomas Rudin* och *Teres Lindberg* (alla s) med hänvisning till reservation av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Ersätтарыttrande gjordes av Per Ankersjö (c) enligt följande.

Centerpartiet delar i stor utsträckning den presenterade synen på framtidens utveckling i Stockholmsregionen. Vi tycker det är bra att Stockholm växer och förespråkar den täta, miljövänliga staden. Därför förordar vi också den täta planbild som presenteras i RUFS. I det täta alternativet fortsätter vi att utveckla Stockholm som en miljövänlig stad med god, ofta spår-bunden, kollektivtrafik. En utbyggd och förbättrad kollektivtrafik är en mycket viktig framtidsfråga för hela regionen. I framtidens regionala transportsystem används vattenvägarna för kollektivtrafik, goda cykelmöjligheter erbjuds och nya tekniklösningar, exempelvis i form av spårbilar, prövas. Genom att stimulera en tät stad och tillåta höga byggnader så kan staden expandera med bibehållen attraktion. Grönytor och parker kan bevaras och utvecklas och fler människor kan utnyttja kollektivtrafiken. Den täta staden är miljövänlig!

Centerpartiet anser dock inte att reservatet för Österleden hör hemma i planbilden och det fortsatta arbetet med RUFS. Arbetet bör botten i gällande politiska överenskommelser, d.v.s. överensstämma med Cederschiöldsöverenskommelsen. Att bygga en Österled i hjärtat av Nationalstadsparken kan aldrig komma i fråga.

ÄRENDET

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) har skickat ut ett samrådsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) på remiss. Stadsledningskontoret konstaterar att samrådsförslaget bedömning av regionens framtida utveckling väl överensstämmer med stadens bild i Vision 2030 och Framtidsutredningen. Även bedömningen av vilka insatsområden som är särskilt viktiga för att bevara och stärka regionens konkurrenskraft överensstämmer med stadens analys. Det är också värdefullt att planen i så hög grad diskuterar storstadens möjligheter och behov för att kunna spela sin viktiga roll för den nationella utvecklingen i en ekonomi som blir alltmer kunskapsintensiv och innovationsdriven.

Stadsledningskontoret välkomnar vidare att RUFSS 2010 tar upp viktiga sociala aspekter i väsentligt högre grad än RUFSS 2001. Kontoret är också positivt till att samspelet över länsgränserna i ett vidare östra Mellansverigeperspektiv har fått en stor plats i RUFSS 2010, något som Stockholms stad tidigare efterfrågat.

Enligt kontorets uppfattning bör alternativ "tät" prioriteras med en större del av bostads- och arbetsplatstillskottet i regioncentrum. Den täta strukturen ger sannolikt bäst förutsättningar för att nå de föreslagna målen för regionens utveckling. "Tät" ligger också mest i linje med inriktningen för arbetet med stadens översiktsplan.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) har skickat ut ett samrådsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) på remiss. Stadsledningskontoret konstaterar att samrådsförslaget bedömning av regionens framtida utveckling väl överensstämmer med stadens bild i Vision 2030 och Framtidsutredningen. Även bedömningen av vilka insatsområden som är särskilt viktiga för att bevara och stärka regionens konkurrenskraft överensstämmer med stadens analys. Det är också värdefullt att planen i så hög grad diskuterar storstadens möjligheter och behov för att kunna spela sin viktiga roll för den nationella utvecklingen i en ekonomi som blir alltmer kunskapsintensiv och innovationsdriven.

Stadsledningskontoret välkomnar vidare att RUFSS 2010 tar upp viktiga sociala aspekter i väsentligt högre grad än RUFSS 2001. Kontoret är också positivt till att samspelet över länsgränserna i ett vidare östra Mellansverigeperspektiv har fått en stor plats i RUFSS 2010, något som Stockholms stad tidigare efterfrågat.

Enligt kontorets uppfattning bör alternativ "tät" prioriteras med en större del av bostads- och arbetsplatstillskottet i regioncentrum. Den täta strukturen ger sannolikt bäst förutsättningar för att nå de föreslagna målen för regionens utveckling. "Tät" ligger också mest i linje med inriktningen för arbetet med stadens översiktsplan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontorets finansavdelning i samråd med och med

underlag från förnyelseavdelningen och personalstrategiska avdelningen.

Remissen

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) har skickat ut ett samrådsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) på remiss. Inom staden har stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden samt stadsledningskontoret fått ärendet som en underremiss för yttrande. Samrådsförslaget har utarbetats i dialog med regionens aktörer. Berörda förvaltningar från staden har deltagit i arbetet, bland annat stadsledningskontoret. Efter att samrådet har avslutats kommer en redovisning i mars 2009 av vad som hänt med inkomna synpunkter. I september 2009 kommer ett färdigt förslag att ställas ut fram till januari 2010. Under våren 2010 beslutar regionplane- och trafiknämnden om planen ska föreläggas landstingsfullmäktige.

RUF 2010 kommer att fungera som ett samlande paraply för operativa insatser och ligga till grund för samverkan mellan kommuner, landsting, statliga myndigheter, näringsliv och organisationer. Planen har formell status både som regionplan enligt plan- och bygglagen (PBL) och som regionalt utvecklingsprogram enligt förordningen (SFS 2007:713) om regionalt tillväxtarbete.

Kort beskrivning av förslaget upplägg och innehåll

RUF 2010 har tre tidsperspektiv: ett långt på cirka 40 år för vision, mål och strategier, ett medellångt på cirka 20 år för planbilder, planeringsmål och åtaganden och ett kortare på 10 år för genomförande. Formellt gäller regionplanen enbart Stockholms län, men ytterligare sex län i östra Mellansverige deltar i samverkan kring RUF 2010. Dialogen under planeringsprocessen har visat inom vilka områden det är särskilt angeläget att insatser görs. Regionen måste, enligt samrådsförslaget, bli bättre på att hantera integration och brister inom bostads-, transport- och utbildningssektorerna. Dessutom måste regionens klimatpåverkan minskas. Regionen måste också ha förmåga att driva flera stora utvecklingsfrågor samtidigt, men finansieringssvårigheter gör det angeläget att bestämma vad som bör prioriteras.

RUF 2010 utgår från visionen att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Visionen har konkretiserats i fyra övergripande mål som uttrycker den attraktivitet som regionen behöver kännetecknas av.

1. En öppen och tillgänglig region
2. En ledande tillväxtregion
3. En region med god livsmiljö
4. En resurseffektiv region

Målen ska, enligt RTK, uppnås genom att regionens aktörer anammar sex strategier som ska fungera som vägledning för hur regionen ska klara de utmaningar som måste hanteras för att uppnå mål och vision.

1. Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporter och bostadssektorn
2. Utveckla idéer och förnyelseförmåga
3. Säkra värden för framtida behov
4. Vidareutveckla en flerkärnig och tät region
5. Stärk sammanhållningen
6. Frigör livschanser

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

Utgångspunkter för RUF 2010

Den fysiska strukturen i länet och i östra Mellansverige har stor betydelse för hur de sex

strategierna ska genomföras.

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

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

Alternativet ”tät” medför att en relativt större del av bostads- och arbetsplatstillskottet tillkommer i regioncentrum (centrala Stockholm, Solna och Sundbyberg) och i övriga regionala stadskärnor som präglas av hög täthet, energieffektivitet och god tillgänglighet med spårbunden kollektivtrafik. Alternativ ”tät” innehåller fler kollektivtrafiksatsningar än alternativ ”fördelad”, framförallt i tunnelbanesystemet, istället har väginvesteringar i Österleden lyfts ut till efter 2030.

RUFSS 2010 utgår också ifrån ett antal antaganden om förändringar i omvärlden och om regionens särskilda förutsättningar samt bedömningar av hur befolkning och ekonomi utvecklas i regionen. I planen redovisas två scenarier – ”hög” respektive ”låg” – baserade på Konjunkturinstitutets och SCB:s prognoser. ”Hög” förutsätter att regionen kan hävda sig väl i den globala konkurrensen, att produktiviteten är fortsatt hög och att invandringen ligger på en hög nivå. Sammantaget ökar befolkningen till år 2030 med 535 000 personer i länet och med 670 000 personer i hela östra Mellansverige vilket innebär en befolkning på 2,4 miljoner i länet och 4,4 miljoner i östra Mellansverige. Befolkningsökningen är då i nivå med den på 1960-talet men lägre än under 1990-talet.

Alternativ ”låg” innebär att regionens konkurrenskraft försvagas och sysselsättning och tillväxt minskar. Befolkningen i länet beräknas då öka med 315 000 personer fram till år 2030 och i östra Mellansverige med 420 000 personer. Befolkningstillväxten beror då helt på födelseöverskottet; istället för nettoinflyttning får länet en avsevärd nettoutflyttning.

Båda scenarierna förutsätter betydande investeringar i utbildning, bostäder och transportinfrastruktur. I RUFSS 2010 är de åtgärder i transportsystemet som ingår i överenskommelsen mellan staten och Stockholmsregionen (december 2007) om en samlad trafiklösning inräknade. Även det avtal som träffats mellan staten och Mälardalslänen utanför Stockholms län om finansiering av Citybanan ingår samt överenskommelsen om statliga åtaganden för bland annat åtgärder på anslutande banor.

De nationella miljö kvalitetsmål som har relevans för RUFSS 2010 har beaktats, i första hand

- begränsad klimatpåverkan
- levande sjöar och vattendrag
- grundvatten av god kvalitet
- hav i balans samt levande kust och skärgård
- god bebyggd miljö

Följande nationella folkhälsomål har bedömts ha särskild relevans

- delaktighet och inflytande i samhället
- ekonomisk och social trygghet
- ökad fysisk aktivitet

Stadsledningskontorets synpunkter

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

Övergripande synpunkter

Stadsledningskontoret anser att samrådsförslaget har tagits fram med utrymme för stor delaktighet för regionens kommuner. Det ger förutsättningar för att RUFSS 2010 kan bli ett sektorsövergripande dokument som kan ligga till grund för de regionala aktörernas gemensamma eller enskilda planering. Kontoret konstaterar att samrådsförslaget bedömning av regionens framtida utveckling väl överensstämmer med stadens bild i Vision 2030 och Framtidsutredningen. Även bedömningen av vilka insatsområden som är särskilt viktiga för att bevara och stärka regionens konkurrenskraft överensstämmer med stadens analys. Det är också värdefullt att planen i så hög grad diskuterar storstadens möjligheter och behov för att kunna spela sin viktiga roll för den nationella utvecklingen i en ekonomi som blir alltmer kunskapsintensiv och innovationsdriven.

Stadsledningskontoret välkomnar också att RUFSS 2010 tar upp viktiga sociala aspekter i väsentligt högre grad än RUFSS 2001. Planen anlägger nu ett helhetsperspektiv och beskriver sambandet mellan en socialt sammanhållen region och en hållbar utveckling på ett tydligare sätt än den tidigare planen. Betydelsen av väl utvecklade mötesplatser, trygghet i det offentliga rummet och varierade boendemiljöer lyfts fram som strategiska frågor för den fysiska planeringen.

Kontoret är också positivt till att samspelet över länsgränserna i ett vidare östra Mellansverigeperspektiv har fått en stor plats i RUFSS 2010, något som Stockholms stad tidigare efterfrågat. I den funktionella regionen får de administrativa gränserna minskad betydelse vilket är viktigt inte minst för planering och utbyggnad av den framtida infrastrukturen.

Enligt kontorets uppfattning bör alternativ "tät" prioriteras eftersom denna struktur sannolikt ger bäst förutsättningar för att nå de föreslagna målen för regionens utveckling. "Tät" ligger också mest i linje med inriktningen för arbetet med stadens översiktsplan. Genom den täta staden stärks förutsättningarna för lokala marknader, ett levande lokalt kulturliv och urbana miljöer. Rörligheten mellan stadsdelarna stärks och förutsättningarna för integration förbättras. Den täta staden har också goda förutsättningar för att vara den hållbara staden eftersom miljöpåverkan per person minskar när stordriftsfördelar kan utnyttjas, exempelvis genom kollektivtrafiklösningar och ett väl utbyggt fjärrvärmenät. All bostadsplanering bör utgå från målet om en hållbar utveckling och skapandet av attraktiva livsmiljöer där framkomlighet, tillgänglighet och trygghet ska vara i fokus.

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

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

Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildning, transporter och bostadssektorn (strategi 1)

Stadsledningskontoret delar bedömningen att en utveckling av hela utbildningssektorn, särskilt den högre utbildningen, är avgörande för att visionen om Stockholmsregionen som en attraktiv kunskapsregion ska kunna uppnås. Den högre utbildningen behöver byggas ut och yrkesutbildningen anpassas till marknadens behov. För att hålla en internationellt hög kvalitet behöver regionens universitet och högskolor förstärka sin samverkan.

Att antalet högutbildade inte beräknas vara tillräckligt för att klara kompetensförsörjningen uttrycks i utvecklingsplanen. Det är därför av stor betydelse att regionens ungdomar har en god kännedom om olika utbildningsvägar och att arbetsgivarna känner till utbildning-

ars mervärde. Stadsledningskontoret vill betona vikten av ett väl utvecklat och sammanhållet utbildningssystem så att sökande lätt kan hämta information för att finna önskad utbildningsväg. Ungdomar behöver få bättre vägledning och en ökad kunskap om arbetslivet. Detta förutsätter ett ökat samarbete mellan olika huvudmän i regionen på både gymnasial och eftergymnasial nivå. För att uppnå målet att utvecklas till en mångfaldig stad och region är det också viktigt att det finns ett utbud av internationella skolor.

Stockholms stad är regionens största arbetsgivare och den framtida kompetensförsörjningen är en strategisk fråga. Kommuner och utbildningsanordnare måste i ännu högre grad samarbeta för att öka kommunernas attraktivitet som arbetsgivare. Ett exempel är de nyligen påbörjade diskussionerna om en mer långtgående samverkan mellan Stockholms stad och Stockholms Läns Landsting som syftar till att samordna utbildningar inom vård och omsorg, s.k. Vård - och omsorgscollege. Kontakter och nätverk mellan kommuner och lärosäten ger kunskapsspridning och det är av stor betydelse att kommunernas medarbetare kan studera under flexibla former vid regionens högskolor. Kommunerna i regionen bör även i ännu högre grad kunna erbjuda studenter under utbildning s.k. ”verksamhetsförlagd utbildning”. Studenter kan också utföra mindre verksamhetsanknutna uppdrag och projektarbeten för att på ett konkret och handfast sätt få nära kontakt med arbetslivets förutsättningar.

Kontoret instämmer i att utbildningen för vuxna behöver bli mer tillgänglig och flexibel och kompetensutveckling i arbetslivet är en väsentlig del för utvecklingskraften och för människors anställningsbarhet under hela yrkeslivet. Det är viktigt att kommunerna i länet samordnar sina insatser rörande utbildningar, vilket planen berör, men också att de för en aktiv dialog med berörda myndigheter t.ex. försäkringskassan och arbetsförmedlingen.

Stadsledningskontoret delar också bedömningen att bostadsbyggandet i regionen måste vara högt och jämnt och att bostadsförsörjningen har en strategisk betydelse för regionens utveckling. Inriktningen i samrådsförslaget om bland annat ökad variation i utbudet, ligger i linje med stadens planering. Kontoret vill särskilt betona vikten av större fokus på energieffektivitet både i nyproduktion och vid ombyggnader.

En förutsättning för tillväxt och utveckling i länet är fortsatt utbyggnad av infrastruktur med nya vägar och spår. Den befintliga infrastrukturen är i stort behov av kompletteringar för att kunna försörja nya bostads- och verksamhetsområden. Infrastrukturprojekten är ofta komplexa och innehåller motstridiga intressen. De tar tid att planera och genomföra. Kontoret konstaterar att det därför är angeläget att underlag för överenskommelser som träffas mellan berörda parter utformas så att de klarar skiftningar i politiken. Också att de statliga infrastrukturplanerna måste vara tydliga och hållbara över tiden. Det är också angeläget att sträva efter att förkorta genomförandetiderna för stora infrastrukturprojekt. Stadsledningskontoret anser att arbetet bör inriktas på att förkorta planeringsperioden innan byggstart genom parallella planeringsprocesser. Om både stat och region arbetar parallellt istället för linjärt i en sammanhållen process borde byggtiderna kunna förkortas vilket förutom tidsvinster innebär betydande ekonomiska vinster.

De statliga satsningarna på infrastruktur i Stockholm har hittills inte stått i relation till regionens befolkningsmässiga och ekonomiska tillväxt. I samrådsförslaget saknas en diskussion om hur utbyggnaden av infrastruktur ska finansieras. Det nämns att inslag av privat finansiering kan bli aktuellt. Stadsledningskontoret menar att finansieringslösningar mellan stat, kommun och näringsliv bör undersökas närmare och utvecklas ytterligare.

I samrådsförslaget förordas utbyggnad av en kapacitetsstark spårtrafik som stomme i försörjningssystemet kompletterat med ett regionalt stombussnät. I synnerhet krävs åtgärder för att höja kapaciteten i kritiska snitt där kapacitetstaket är nått. Förutom förbättrade nord-sydliga förbindelser behövs förbättrade tvärförbindelser med kopplingar till de regionala stadskärnorna, till Arlanda och till viktigare hamnar och terminaler. Åtgärder behövs också på flera av de större infarterna mot centrum. Järnvägens kapacitet måste stärkas så att östra Mellansveriges förbindelser med övriga Sverige och omvärlden förbättras. Kontoret delar de allmänna synpunkterna på behovet av utbyggd infrastruktur och på en integrering av pendeltågs- och regionaltågstrafiken. Kontoret saknar dock en tydligare koppling till Stockholms-

överenskommelsen som staden och regionen står bakom.

Utveckla idéer och förnyelseförmåga (strategi 2)

Samrådsförslaget konstaterar att utveckling, innovation och förnyelseförmåga inte kan planeras fram, men regionens aktörer kan skapa goda generella förutsättningar och robusta miljöer. Stadsledningskontoret delar denna bedömning och anser att åtagandena i planen stämmer väl överens med inriktningen på stadens eget arbete. En bättre samordning av regionens näringspolitiska insatser och en långsiktig övergripande strategi är angeläget. Samarbetet mellan 47 kommuner inom Stockholm Business Alliance är som förslaget understryker ett steg i denna riktning. Ett åtagande för regionens aktörer är att verka för internationell marknadsföring av Stockholmsregionen som bostadsort och aktivt arbeta för att attrahera utländsk kompetens. Kontoret instämmer i att varumärket *Stockholm - Capital of Scandinavia* har stärkts av att regionens aktörer - alla kommuner samt näringslivet – ställt sig bakom det.

Det är viktigt att understryka den offentliga sektorns roll som drivkraft till innovationer och förnyelse inom det privata näringslivet. Den offentliga upphandlingen har utan tvekan en stor betydelse för näringslivet i regionen. De offentliga aktörerna är emellertid inte lika stora kunder i alla branscher. Stadsledningskontoret menar att det är viktigt att de upphandlande myndigheterna anpassar sig efter den marknad som råder och storleken på upphandlingen. Att som offentlig köpare på en global marknad försöka dra åt ett annat håll än de stora aktörerna på marknaden, riskerar att leda till sämre affärer och ett minskat intresse för upphandlingarna. Stadsledningskontoret menar att den offentliga upphandlingen bör styras av verksamheternas behov. Inte sällan finns här anledning till nytänkande och innovation, vilket bör påverka kraven i en upphandling. Det finns dock en skillnad mellan att arbeta med utveckling av sina verksamheter, och därmed ställa höga krav i upphandlingar, och att använda upphandling som ett sätt att utveckla innovationer i allmänhet. I det senare fallet finns risken att kommunen går utanför sitt uppdrag.

Angående möjligheten att avsätta delar av upphandlingsbeloppet till särskilda forskningsinsatser anser kontoret att det bör förtydligas vad som avses med detta. Det bör också utredas i vilken utsträckning detta är förenligt med EG-direktiven om offentlig upphandling och den svenska upphandlingslagstiftningen. Kontoret anser vidare att det redan i samband med utvecklandet av en upphandlingspolicy samt i den enskilda upphandlingen går att formulera krav på ett sätt som öppnar möjligheten för små och nystartade företag att delta.

Beträffande planeringsmål: Entreprenörskulturen är stark i både privat och offentlig sektor (s. 73), anser kontoret att formuleringen lätt kan leda tankarna till osund konkurrens då offentliga aktörer konkurrerar med privata. Av texten i övrigt framgår att detta inte är syftet, men det vore olyckligt om målformuleringen kan misstolkas. Av denna anledning anser staden att formuleringen av målet bör ses över.

Som omnämns i planen är det viktigt med ett helhetsperspektiv för att utveckla goda miljöer för utbildning och forskning. Kommuner, fastighetsägare, lärosäten m.fl. behöver samordna sina strategiska satsningar. Samverkan behövs även mellan lärosäten för att attrahera forsknings- och investeringsmedel till regionen. Därutöver krävs en bredare regional samling för att tillvarata och marknadsföra den forskning som kommer fram.

Stadsledningskontoret delar bedömningen att den fysiska planeringens främsta uppgift är att stimulera täta och kreativa miljöer som underlättar kunskapsspridning mellan företag. Kontoret bedömer att alternativet ”tät” ger de bästa förutsättningarna för att skapa sådana miljöer.

Fastän Stockholmsregionen är Sveriges starkaste forskningsregion har den relativa andelen av de nationella medlen för forskning och utbildning krympt de senaste åren. Huvuddelen av regionens forskning och utbildning är företagsfinansierad och bedrivs internt, företrädesvis i ett litet antal multinationella koncerner. Detta gör Stockholm som forskningsregion sårbar, vilket bl.a. OECD pekade på i sin analys 2006. Stabila innovativa miljöer förutsätter ett effektivt samspel mellan offentliga och privata intressenter. Kontorets uppfattning är att

de statliga insatserna därför behöver öka.

Den funktionella regionen måste få växa och rörlighet och tillgänglighet vara hög. Kontoret vill betona att transporter är en nyckelfråga och att transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av innovativa miljöer och skapa samband dem emellan. Kontoret vill också understryka Arlandas roll där antalet direktlinjer till andra städer i världen är väsentligt för att behålla och utveckla Stockholms position som en internationellt konkurrenskraftig kunskapsregion.

Säkra värden för framtida behov (strategi 3)

När befolkningen ökar och mark behöver tas i anspråk för ny bebyggelse måste regionen finna lösningar som säkrar regionens natur- och kulturvärden för framtida behov. Nya krav på planeringen ställs också av klimatförändringarna. Kontoret bedömer att effektivt markutnyttjande och energieffektivitet bäst stöds av alternativet ”tät”. Färre grönområden behöver tas i anspråk jämfört med planförslag ”fördelad” och bebyggelse- och transportsystem är mindre utglesade vilket ökar förutsättningarna för mindre klimatpåverkan.

Inte desto mindre kommer det att bli svårt att nå de föreslagna målen om minskad regional klimatpåverkan och transporternas minskade negativa effekter på miljön. RUFSS 2010 konstaterar att en växande befolkning i regionen kommer att leda till ett ökat transportarbete och därmed ökade utsläpp av växthusgaser. I båda planförslagen, ”tät” respektive ”fördelad” ökar klimatgasutsläppen från personbilstrafiken med mellan 15-30 procent, även under antagandet att framtida fordons emissionsegenskaper förbättrats avsevärt. Transporterna är den största källan till utsläpp av klimatgaser i regionen, varför andra miljöanpassningsåtgärder inom exempelvis uppvärmning, konsumtion och logistik måste bli föremål för skarpa åtgärden inom regionens kommuner. Stadsledningskontoret erinrar om Stockholm stads målsättning om att bli en fossilbränslefri stad till år 2050.

Stadsledningskontoret anser att det är angeläget att inför utställningen av förslaget närmare analysera vilka möjligheter som finns att vidta åtgärder för att klara det angivna klimatmålet.

Kontoret delar bedömningen att de regionala grönstråken behöver utvecklas ytterligare för rekreation och friluftsliv. Kontoret instämmer vidare i att det är viktigt att motverka övergödning av Mälaren och att all planering måste ta hänsyn till vattenvärdena. En fungerande regional samverkan behövs som leder till att konkreta åtgärder finansieras och genomförs.

Vidareutveckla en flerkärning och tät region (strategi 4)

Regionens fysiska struktur har stor betydelse för hur de sex strategierna ska kunna genomföras. I förslaget till RUFSS 2010, liksom i RUFSS 2001, är resonemanget om kärnor centralt. Idag karaktäriseras Stockholmsregionen som enkärnig. Stadsledningskontoret delar uppfattningen att regionen bör utvecklas mot att bli mer flerkärnig. Det är viktigt att det finns goda kommunikationer mellan kärnorna så att dessa kan fungera i ett gemensamt sammanhang och utgöra komplement till varandra.

I planen beskrivs inte tillräckligt vilka förutsättningar som måste uppfyllas för att en kärna ska kunna utvecklas. Kontoret efterlyser en beskrivning och en utvärdering av vad som skett sedan RUFSS 2001 beslutades och en djupare analys av flerkärnigheten. Den i förslaget presenterade kärnstrukturen pekar ut strategiska områden, men har enligt kontoret en del brister. I alternativ ”tät” integreras exempelvis Skärholmen-Kungens Kurva med Flemingsberg, vilket som intention är positivt. Däremot saknas ett resonemang kring hur detta på ett konkret sätt kan gå till. Områdena ligger förhållandevis långt ifrån varandra och skiljs åt av bland annat ett naturreservat. Detsamma gäller för ett flertal av kärnorna. Gemensamt för kärnorna är i stället att de innehåller hög grad av externhandel med stora parkeringsytor, vilket inte kan eller bör vara kärnans viktigaste funktion. För denna typ av kärnor är det dessutom svårt att ur ett trafikperspektiv åstadkomma ett hållbart resmönster.

Samrådsförslaget diskuterar inte närmare den önskvärda utvecklingen *inom* den centrala

regionkärnan. Kontoret vill påminna om den regionala kärnans betydelse för utvecklingen i regionen som helhet och utgår från att city ska ha en unik position samtidigt som utbudet av handel, kultur etc. stärks i andra delar av regionen.

En ökad regionförstoring genom snabbare tågtransporter är av stor vikt för att samspelet inom östra Mellansverige ska fungera effektivt. Men kontoret vill samtidigt understryka vikten av att de regionala spårförbindelserna inte försämrar för den lokala trafiken. Exempelvis får snabbpendeln som tas upp i samrådsförslaget från städer runt Mälardalen inte försämra spårkapaciteten för Stockholms förorter som är beroende av ett väl fungerande pendeltågsnät.

Stärk sammanhållningen (strategi 5)

Kontoret instämmer generellt i de resonemang som förs i RUFSS 2010 om behovet av att stärka sammanhållningen inom regionen och anser att detta kan bäst uppnås genom en tät bebyggelse med ökade sociala och fysiska samband. Kontoret instämmer i att regionens mångkulturella karaktär ska ses som en tillgång och inte som ett problem. De åtaganden som föreslås – attraktiva, varierade och trygga boendemiljöer och mötesplatser för människor med olika bakgrund – överensstämmer med vad staden eftersträvar i sin planering. De resonemang som förs om strategiskt placerade landmärken som kan stärka olika områdets identitet är intressanta.

Frigör livschanser (strategi 6)

Bakgrund till strategin om frigörandet av livschanser är regionens oförmåga att tillvarata den potential som mångfald i dess vidare bemärkelse ger, d.v.s. kön, ålder, funktionshinder, sexuell läggning och social eller etnisk bakgrund. Detta leder till ett utanförskap som hämmar regionens tillväxt. Detta har även uppmärksammats som en av regionens tydligaste svagheter i OECD:s rapport Territorial Review från 2006.

Välståndet i regionen har ökat totalt sett men det råder stora skillnader mellan olika grupper när det gäller ohälsotal och ekonomiska förutsättningar bland annat utifrån faktorerna bostadsort, kön och etnicitet. I enlighet med samrådsförslaget anser stadsledningskontoret att det är avgörande för regionens konkurrenskraft att vi kan tillvarata mångfaldens potential bättre och motverka all form av diskriminering. Det är därför mycket positivt att detta har fått ett så centralt utrymme i planen vid sidan av mer traditionella planeringsfrågor.

Kontoret ser i likhet med förslaget tillträde till arbetsmarknaden som den enskilt viktigaste faktorn för att frigöra livschanser som både ger bättre ekonomiska villkor och stärker individens kapacitet och handlingsmöjligheter. Det är centralt att regionens aktörer kan samverka och att integrationen på arbetsmarknaden lyfts till en strategisk fråga för hela regionen. Medan samhällsproblemen yttrar sig i ett geografiskt område finns ofta lösningarna på helt andra ställen.

Samrådsförslaget understryker vikten av ett högt förtroende för samhället och uppmärksammar en undersökning från 2006 som visar att Stockholms läns invånare hyser ett lågt förtroende för bland annat arbetsförmedling, socialtjänst och politiker i kommun och lands-ting. Stadsledningskontoret anser att det är bra att detta tydligt lyfts fram. Stockholms stad har ett stort ansvar både i egenskap av arbetsgivare och som samhällsinstitution. Tillit till offentliga institutioner är avgörande för en positiv samhällsutveckling.

Regionens rumsliga struktur

Kontoret konstaterar att det i båda alternativen ”fördelad” och ”tät” finns utrymme för betydligt mer bebyggelse i den centrala delen av regionen jämfört med tidigare antaganden. Stadsledningskontoret delar denna bedömning både vad gäller bostäder och arbetsplatser. Samrådsförslaget bygger på principen att nybyggnation ska ske i goda kommunikationslägen. Detta överensstämmer med stadens prioritering. Kontoret delar bedömningen att det finns betydande potential för att förena befolkningstillväxten med en utveckling av regionens kultur-, natur- och rekreationsintressen. Hur alternativen ”tät” respektive ”fördelad” kan

komma att påverka den regionala grönstrukturen bör dock ytterligare belysas.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att spårtrafiken föreslås bli det strukturerande trafikslaget som länkar samman regionens städer i det storregionala perspektivet. Det möjliggör regionförstoring samtidigt som klimatpåverkan minimeras.

Stadsledningskontoret efterfrågar en tydligare koppling mellan antagandena om demografisk och ekonomisk utveckling i två scenarierna ”hög” respektive ”låg” – och den rumsliga utvecklingen i alternativen ”fördelad” och ”tät”. Enligt stadens Vision 2030 och Framtidsutredningen ger alternativet ”tät” bättre förutsättningar för en god anpassning till globaliseringen.

Stegen framåt

Kontoret delar uppfattningen i RUFSS 2010 att det långsiktigt behövs förändringar av lagstiftningen (plan- och bygglagen och miljöbalken) så att planeringsprocessen kan bli effektivare och mindre svåröverskådlig. Det är också angeläget att planering och genomförande av infrastruktur och bostadsbyggande samordnas bättre. Det är en viktig uppgift för de regionala aktörerna att pröva organisatoriska förändringar för att effektivisera planeringen. Stockholms stad arbetar kontinuerligt och med goda resultat på att effektivisera planarbetet utan att kraven på den demokratiska processen eftersätts.

RUFSS 2010 föreslår att handlingsprogram ska införas för åtaganden där det saknas en tydlig ansvarsfördelning för genomförandet. Kontoret instämmer i behovet av handlingsprogram som ligger utanför den formella planen och anser att RTK bör ha ett ansvar att ta initiativ till dessa. Däremot kan det från fall till fall vara en annan huvudman som kommer att ha genomförandeansvaret.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 2 oktober 2008 att som svar på remissen från kommunstyrelsen, överlämna och återropa stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Kristina Alvendal (m), Inger Koch (m), Anders Blom (m), Peter Jönsson (m), Arne Fredholm (m), Abit Dundar (fp) och Göran Oljeqvist (kd), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Lukas Forslund (c), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp) mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (v) mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut, *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 augusti 2008 har i huvudsak följande lydelse.

SAMMANFATTNING

Ett förslag till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010 – har av Regionplane- och trafikkontoret (RTK) skickats ut för samråd. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att RTK:s bedömning av hur regionen kommer att utvecklas stämmer med stadens

bild i Vision 2030 och Framtidsutredningen. Kontoret delar också RTK:s bedömning av inom vilka områden det är särskilt viktigt att insatser görs om regionen ska kunna bibehålla sin konkurrenskraft. Det är värdefullt att planen i så hög grad diskuterar storstadens möjligheter och behov för att kunna spela sin viktiga roll för den nationella utvecklingen.

Förslaget redovisar två alternativa planbilder – ”tät” respektive ”fördelad”. Enligt kontorets uppfattning bör alternativ ”tät” prioriteras. Det har sannolikt bäst förutsättningar att skapa en utveckling i regionen enligt målbilden att regionen ska vara ekonomiskt, socialt och miljömässigt effektiv, attraktiv och hållbar/robust. ”Tät” ligger också mest i linje med inriktningen för arbetet med stadens översiktsplan. Den utformning som den centrala regionkärnan har i detta alternativ stämmer relativt bra med den planering som pågår i Stockholms stad. Dock utgår staden från att den regionala stadskärnan snarare kommer att växa i riktning mot sydväst (Aspudden, Telefonplan) än mot Västberga.

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

Kontoret vill understryka att de gröna sambanden i de regionala kilarna är mycket viktiga kvaliteter för invånarna i Stockholms stad. De ger stockholmarna en närhet till stora spännande aktivitetsområden liksom till naturens lugn och ett rikt växt- och djurliv.

RUFS 2010 tar i väsentligt högre grad än RUFS 2001 upp viktiga sociala aspekter, vilket kontoret välkomnar. Planen anlägger nu ett helhetsperspektiv och beskriver sambandet mellan en socialt sammanhållen region och en hållbar utveckling på ett tydligare sätt än i den tidigare planen. Betydelsen av väl utvecklade mötesplatser, trygghet i det offentliga rummet och varierade boendemiljöer lyfts fram som strategiska frågor för den fysiska planeringen.

Kontoret konstaterar att strategierna för att uppnå mål för det långsiktiga perspektivet – till år 2050 – är vaga och inte tillräckliga. Kontoret delar farhågorna i samrådsförslaget att regionen kommer att ha svårt att uppnå utsläppsmålen. Det är nödvändigt att sträva efter en utveckling där energianvändningen kan minska inom olika sektorer.

UTLÅTANDE

Remissen

Ett förslag till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFS 2010 – har av Regionplane- och trafikkontoret (RTK) skickats ut för samråd. Inom staden har stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden samt stadsledningskontoret fått ärendet som en underremiss för yttrande senast den 1 oktober 2008. Samrådsförslaget har utarbetats i dialog med regionens aktörer. Berörda förvaltningar från staden har deltagit i arbetet, bland annat stadsbyggnadskontoret. När synpunkter från samrådet bearbetats, avses ett förslag ställas ut hösten 2009 och landstingsfullmäktige besluta om utvecklingsplanen våren 2010. Planen har formell status som *regionplan* enligt plan- och bygglagen samt som *regionalt utvecklingsprogram* (RUP).

Kort beskrivning av förslagets uppläggning och innehåll

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

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

- En öppen och tillgänglig region

- En ledande tillväxtregion
- En region med god livsmiljö
- En resurseffektiv region

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

De övergripande målen ska, enligt RTK, uppnås genom att regionens aktörer anammar sex strategier som samtliga leder till ett antal åtaganden för olika aktörer. RUF 2010 ska bidra till en hållbar utveckling i regionen med avseende på ekonomi, sociala förhållanden och miljö. Som en del i planeringsprocessen genomförs även en miljöbedömning.

1. Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporter och bostadssektorn
2. Utveckla idéer och förnyelseförmåga
3. Säkra värden för framtida behov
4. Vidareutveckla en flerkärnig och tät region
5. Stärk sammanhållningen
6. Frigör livschanser

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

Utgångspunkter för RUF 2010

RUF 2010 utgår från ett antal antaganden om förändringar i omvärlden och om regionens särskilda förutsättningar samt bedömningar av hur befolkning och ekonomi utvecklas i regionen. I planen redovisas två scenarier – ”hög” respektive ”låg” – baserade på Konjunkturinstitutets och SCB:s prognoser.

”Hög” förutsätter att regionen kan hävda sig väl i den globala konkurrensen, att produktiviteten är fortsatt hög och att invandringen ligger på en hög nivå. Sammantaget ökar befolkningen till år 2030 med 535 000 personer i länet och med 670 000 personer i hela östra Mellansverige vilket innebär en befolkning på 2,4 miljoner i länet och 4,4 miljoner i östra Mellansverige. Befolkningsökningen är då i nivå med den på 1960-talet men lägre än under 1990-talet.

Alternativ ”låg” kan inträffa om regionens konkurrenskraft försvagas och sysselsättning och tillväxt därmed minskar. Befolkningen i länet beräknas då öka med 315 000 personer och i östra Mellansverige med 420 000 fram till år 2030. Befolkningstillväxten beror då helt på födelseöverskottet; istället för nettoinflyttning får då länet en avsevärd nettoutflyttning.

Enligt båda scenarierna kommer det att krävas betydande investeringar i utbildning, bostäder och transportinfrastruktur. I både ”hög” och ”låg” beräknas inkomsterna per capita att öka (med 3 respektive 2 procent per år) vilket ger utrymme för ökad både privat och offentlig konsumtion. I ”hög” antas inkomstutvecklingen vara något högre än i RUF 2001.

I RUF 2010 har de åtgärder inarbetats som ingår i överenskommelsen mellan staten och Stockholmsregionen (december 2007) om en samlad trafiklösning samt det avtal som träffats mellan staten och Mälardalslänen utanför Stockholms län om finansiering av Citybanan samt om statliga åtaganden för bland annat åtgärder på anslutande banor.

De nationella miljö kvalitetsmål som har relevans för RUF 2010 har beaktats, i första hand

- begränsad klimatpåverkan
- levande sjöar och vattendrag
- grundvatten av god kvalitet
- hav i balans samt levande kust och skärgård

- god bebyggd miljö.
- Följande nationella folkhälsomål har bedömts ha särskild relevans
- delaktighet och inflytande i samhället
 - ekonomisk och social trygghet
 - ökad fysisk aktivitet.

Regionens rumsliga struktur – målbilder och planbilder

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

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

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

Alternativet ”tät” medför att en relativt större del av bostads- och arbetsplatstillskottet tillkommer i regioncentrum (centrala Stockholm, Solna och Sundbyberg) och i övriga regionala stadskärnor som präglas av hög täthet, energieffektivitet och god tillgänglighet med spårbunden kollektivtrafik. Det innebär att regioncentrum, som år 2006 hade 45 procent av befolkningen och 60 procent av sysselsättningen, i alternativ ”tät” beräknas få 40 procent av befolkningstillskottet och 45 procent av sysselsättningstillskottet. I alternativ ”fördelad” får regioncentrum 25 procent av befolkningstillskottet och 25 procent av sysselsättningstillskottet.

RUFSS och relationen till Stockholms översiktsplan

Inom stadsbyggnadskontoret pågår för närvarande arbete med en ny översiktsplan för Stockholms stad. Processen ligger väl i fas med processen för RUFSS 2010. Ett samrådsmaterial håller för närvarande på att tas fram och samråd kommer att genomföras under senhösten.

Kontorets synpunkter

Övergripande synpunkter

Stadsbyggnadskontoret anser att samrådsförslaget har tagits fram med utrymme för stor delaktighet för regionens kommuner. Det ger förutsättningar för att RUFSS 2010 kan bli ett sektorsövergripande dokument som kan ligga som grund för de regionala aktörernas gemensamma eller enskilda planering. Kontoret konstaterar att RTK:s bedömning stämmer med stadens bild av utvecklingen i Vision 2030¹ och Framtidsutredningen² av hur regionen kommer att påverkas av den globala utvecklingen och inom vilka områden det är särskilt viktigt att insatser görs om regionen ska kunna bibehålla sin konkurrenskraft. Det är värdefullt att planen i så hög grad diskuterar storstadens möjligheter och behov för att kunna spela sin

¹ Vision 2030 = Stockholms stads vision för en långsiktig samlad utveckling av staden

² Framtidsutredningen = Stockholms stads analys av vilka utmaningar och möjligheter staden står inför och vad dessa kan innebära för stadens ekonomi på lång sikt.

viktiga roll för den nationella utvecklingen.

Samrådsförslaget tar i väsentligt högre grad än RUFSS 2001 upp viktiga sociala aspekter, vilket kontoret välkomnar. Planen anlägger nu ett helhetsperspektiv och beskriver sambandet mellan en socialt sammanhållen region och en hållbar utveckling på ett tydligare sätt än i den tidigare planen. Betydelsen av väl utvecklade mötesplatser, trygghet i det offentliga rummet och varierade boendemiljöer lyfts fram som strategiska frågor för den fysiska planeringen. Kontoret stödjer synsättet i förslaget och ser också vikten av att frågorna utvecklas och konkretiseras i samverkan med länets aktörer.

Kontoret uppskattar vidare att RUFSS 2010 anlägger ett regionöverskridande perspektiv, något som Stockholms stad tidigare efterfrågat. I den funktionella regionen får de administrativa gränserna minskad betydelse vilket är viktigt inte minst för planering och utbyggnad av den framtida infrastrukturutbyggnaden.

Enligt kontorets uppfattning bör alternativ ”tät” prioriteras. Det har sannolikt bäst förutsättningar att skapa en utveckling i regionen enligt målbilden – regionen ska vara ekonomiskt, socialt och miljömässigt effektiv, attraktiv och hållbar/robust”. ”Tät” ligger också mest i linje med inriktningen för arbetet med stadens översiktsplan. Denna uppfattning utvecklas mer nedan i kommentarer till de olika strategierna.

Kontoret konstaterar att RUFSS 2010 innehåller ett avsnitt om uppföljning och lärande under genomförandeprocessen, vilket är värdefullt.

Planeringsförutsättningar och planeringshorisont

RUFSS 2010 förutsätter fortsatt höga födelseöverskott och en hög arbetskraftsinvandring framför allt från EU-området och andra länder med ”högt humankapital”. Den ekonomiska utvecklingen i alternativ ”hög” beskrivs som ”optimistisk” och som en övre nivå för tillväxten i regionen.

Befolkningsantaganden i RUFSS 2010 kan upplevas som optimistiska men ligger i linje med stadens egna bedömningar i stadsledningskontorets Framtidsutredning 2008. Staden har genomgått en omställning från industrisamhälle till kunskapssamhälle med en större tjänstesektor än andra regioner i Sverige. Vidare utgör också det faktum att vi är en huvudstadsregion - med de funktioner det medför - en grund för en positiv tro på en hög befolkningstillväxt. Regionen måste därför ha en hög beredskap att klara bostadsförsörjning och transporter vid en ändå starkare utveckling. Förutsättningar för att antagandena ska förverkligas är dock att de behov av infrastrukturutbyggnad, förbättrad högre utbildning samt en bättre integration av invandrare som OECD:s påpekat tas på allvar.

Strategier för måluppfyllelse

Kontoret konstaterar att strategierna för att uppnå mål för det långsiktiga perspektivet – till år 2050 – är vaga och inte tillräckliga. Ett exempel på otydlighet gäller långsiktig hållbarhet, där förslaget inte visar hur det är möjligt att samtidigt uppnå mål för reducerad klimatpåverkan och ekonomisk och social hållbarhet. Planen skulle tjäna på att målen formulerades mer konkret och inspirerande. Kontoret vill uppmärksamma vikten av att både enskilda och företag får stöd och incitament att i högre utsträckning planera sitt resande och sina transporter - samåkning, samtransporter etc. - för att både energiåtgång och utsläpp ska minska. Detta förutsätter ett samordnat agerande av många aktörer och RTK kan här ha en nyckelroll och erbjuda en arena för samplanering.

Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildning, transporter och bostadssektorn (strategi 1)

Kontoret delar bedömningen att bostadsbyggandet i regionen bör vara högt och jämnt och att bostadsförsörjningen har en strategisk betydelse för regionens utveckling. Inriktningen i samrådsförslaget om bland annat ökad variation i utbudet ligger i linje med stadens planering. Kontoret vill särskilt betona vikten av större fokus på energieffektivitet både i nyproduktion och vid ombyggnader.

En förutsättning för tillväxt och utveckling i länet är fortsatt utbyggnad av infrastruktur med nya vägar och spår. Den befintliga infrastrukturen är i stort behov av kompletteringar för att kunna försörja nya bostads- och verksamhetsområden. Infrastrukturprojekten är ofta komplexa och innehåller motstridiga intressen. De tar tid att planera och genomföra. Kontoret konstaterar att det därför är angeläget att underlag för överenskommelser som träffas mellan berörda parter utformas så att de klarar skiftningar i politiken. Också att de statliga infrastrukturplanerna måste vara tydliga och hållbara över tiden.

I samrådsförslaget förordas utbyggnad av en kapacitetsstark spårtrafik som stomme i försörjningssystemet kompletterat med ett regionalt stombussnät. I synnerhet krävs åtgärder för att höja kapaciteten i kritiska snitt där kapacitetstaket är nått. Förutom förbättrade nord-sydliga förbindelser behövs förbättrade tvärförbindelser med kopplingar till de regionala stadskärnorna, till Arlanda och till viktigare hamnar och terminaler. Åtgärder behövs också på flera av de större infarterna mot centrum. Järnvägens kapacitet måste stärkas så att östra Mellansveriges förbindelser med övriga Sverige och omvärlden förbättras. Kontoret delar de allmänna synpunkterna på behovet av utbyggd infrastruktur och på en integrering av pendeltågs- och regionaltågstrafiken.

Kontoret delar också bedömningen att en utveckling av hela utbildningssektorn – särskilt den högre utbildningen - är av avgörande vikt för att visionen om Stockholmsregionen som en attraktiv kunskapsregion ska kunna uppnås. I alternativ ”hög” behövs det år 2030 i det närmaste dubbelt så många högutbildade som det för närvarande finns i regionen (570 000 respektive 300 000) om kompetensförsörjningen ska klaras. För att vara attraktiva behöver regionens universitet och högskolor hålla en internationellt hög kvalitet vilket förutsätter samverkan mellan lärosätena. Kontoret delar analysen i förslaget 2010 men anser att de konkreta åtagandena är för få och allmänt hållna. Det är önskvärt med ett samordnat agerande av aktörerna i regionen, tydligare mål och tydligare åtaganden. Därutöver krävs en bredare regional samling för att tillvarata och marknadsföra den forskning som kommer fram.

Utveckla idéer och förnyelseförmåga (strategi 2)

Som samrådsförslaget konstaterar kan utveckling, innovation och förnyelse inte planeras fram. Däremot kan regionens aktörer skapa förutsättningar och stärka och främja – men inte förekomma – marknadens logik. Kontoret delar bedömningen att den fysiska planeringens uppgift är framför allt att stimulera täta och kunskapsintensiva miljöer. Ekonomiska verksamheter tenderar att samlokaliseras så att kunskap och information kan delas. Närhet och kontakttäthet är avgörande faktorer för att kunskapsintensiva verksamheter ska etableras och utvecklas, men det krävs också ett relativt stort antal företag för att en miljö ska vara internationellt konkurrenskraftig. Kontoret bedömer att alternativet ”tät” ger de bästa förutsättningarna för att skapa sådana miljöer.

Fastän regionen är Sveriges starkaste forskningsregion har regionens relativa andel av de nationella medlen för forskning och utbildning de senaste åren krympt. Omkring fyra femtedelar av regionens forskning och utbildning är företagsfinansierad och bedrivs internt, företrädesvis i ett litet antal multinationella koncerner, vilket gör verksamheten sårbar. Stabila innovativa miljöer förutsätter ett effektivt samspel mellan offentliga och privata intressenter. Kontorets uppfattning är att de statliga insatserna därför behöver öka.

Den funktionella regionen måste få växa och rörlighet och tillgänglighet vara hög. Kontoret vill betona att transporter är en nyckelfråga och att transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av innovativa miljöer och skapa samband dem emellan.

Ett åtagande för regionens aktörer är att verka för internationell marknadsföring av Stockholmsregionen som bostadsort och aktivt arbeta för att attrahera utländsk kompetens. Kontoret instämmer i att varumärket *Stockholm - Capital of Scandinavia* stärkts av att regionens aktörer - alla kommuner samt näringslivet – ställt sig bakom det. Kontoret instämmer även i att varumärket, som bygger på att Stockholm har konkurrensfördelar i kraft av sitt centrala läge, starka och kreativa företag och kultur i världsklass, också - som föreslås i strategin *Öka sammanhållningen* - kan laddas med värden som ”mångkulturellt” och ”högt soci-

alt kapital”.

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

Säkra värden för framtida behov (strategi 3)

När befolkningen ökar och mark behöver tas i anspråk för ny bebyggelse behöver regionen finna lösningar som samtidigt säkrar regionens natur- och kulturvärden för framtida behov. Nya krav på planeringen ställs av klimatförändringarna. Kontoret bedömer att effektivt markutnyttjande och energieffektivitet bäst stöds av alternativet ”tät”.

Kontoret delar bedömningen att de regionala grönstråken behöver utvecklas ytterligare för rekreation och friluftsliv. Kontoret instämmer vidare i att det är viktigt att motverka övergödning i Mälaren och att planering måste ta hänsyn till vattenvärdena. En fungerande regional samverkan behövs som leder till att konkreta åtgärder finansieras och genomförs.

Utsläppsmål

Framför allt energianvändningen i bebyggelsen och transporterna ger stora utsläpp och kraven på omställning är stora. I Stockholmsförhandlingen beräknas ökningen av koldioxidutsläppen öka med 80 procent fram till år 2030 om inte resebeteendet och transportmönstret ändras. Kontoret delar farhågorna i samrådsförslaget att regionen kommer att ha svårt att uppnå utsläppsmålen. Det är nödvändigt att sträva efter en utveckling där energi-användningen kan minska inom olika sektorer. Framskrivningar visar att så är möjligt inom fastighetssektorn, men att transportsektorn sannolikt kommer att öka sin förbrukning. RTK skulle kunna ha en roll genom att ta initiativ till samordning av transportsektorns aktörer i syfte att minska utsläppen. Stockholms stad har tagit det långsiktiga målet om att vara fossilbränslefritt år 2050. En förutsättning för att klara det är att regionens struktur och transporter kan bidra till det. Staden kan inte ensamt klara målet.

Omfattande effektivisering vid byggande och i befintligt byggnadsbestånd är fullt möjlig. Det kan dock vara problematiskt att både bygga tätt och miljöeffektivt och klara begränsningsmål för buller, avgaser och partiklar på enskilda lokala platser. Det är därför väsentligt att miljö kvalitetsnormerna tillämpas så att lokala gränsvärden inte motverkar utvecklingen av en långsiktigt hållbar region.

Teknisk försörjning

Energimarknaden är avreglerad och det offentliga rådigheten har väsentligt minskat, jämfört med tidigare. Det är angeläget att uppnå en samsyn mellan offentliga och privata aktörer rörande mål och utvecklingslinjer inom energiområdet. Med RUFSS 2010 som bas bör det vara möjligt att finna den plattform som behövs för sådan gemensam utveckling och samsyn.

Fjärrvärmens är kraftfullt utbyggd i Stockholm och byggs ut ytterligare. Sammankoppling av nät gynnar ytterligare satsningar. En övergång till en högre andel biobränsle är viktig för att uppnå nationella klimatmål.

Enligt samrådsförslaget behövs inga större nya regionala markanspråk för energiläggningar i Stockholms stad, utöver det som redan planerats i Värtan. Kontoret delar inte denna bedömning till fullo. Lokalisering av biogasproduktion, säsongslager och säkra transportvägar, utrymme för teknisk utveckling är viktiga frågor att lösa i ett regionalt perspektiv och som kommer att påverka markanvändningen både inom kommunen och regionalt.

Markförläggning av vissa högspända elledningar har visat sig bli en mycket kostsam investering för kommunerna, men kanske ändå långsiktigt fördelaktigt eftersom det frigör mark för exploatering, minskar risker vid elektromagnetiska fält samt ökar tillgängligheten till vissa grönytor. I det remitterade förslaget leds man att tro att sådan markförläggning ska ske i mycket stor skala, vilket ej är fallet enligt kontorets bedömning.

I samrådsförslaget redovisas ett terminalläge i Ulvsunda. Kontoret ifrågasätter denna pla-

cering då stadens långsiktiga inriktning är att utveckla området med nya bostäder, arbetsplatser och verksamheter. I dessa planer ingår inte att upplåta Ulvsunda som terminalområde. Det är däremot viktigt att Ulvsunda kan fortsätta att innehålla en blandning av funktioner. Bland annat utreder staden för tillfället var en grus- och betongstation kan förläggas inom Ulvsunda eller i dess närhet. Staden har insett vikten av att kunna behålla hamnlägen centralt för denna typ av verksamhet, då det kraftigt reducerar behovet av lastbilstransporter. Verksamheter som inte i anspråk tar allt för omfattande områden ingår i framtidsplanerna för Ulvsunda till skillnad mot större terminalområden av regional betydelse. Frågan hur material/grus etc. ska hanteras är viktig för regionen inte minst med tanke på kommande stora projekt som t ex Förbifart Stockholm. Här ger samrådsförslaget inga klara svar på vilka anläggningar som kommer att behövas centralt i regionen för bl a transporter med båt.

Vidareutveckla en flerkärning och tät region (strategi 4)

Regionens fysiska struktur har stor betydelse för hur de sex strategierna ska kunna genomföras. I förslaget till RUFSS 2010, liksom i RUFSS 2001, är resonemanget om kärnor centralt. Kontoret delar uppfattningen att Stockholmsregionen bör utvecklas så att den blir mer flerkärnig men vill samtidigt understryka vikten av att det finns goda kommunikationer mellan kärnorna så att dessa kan fungera i ett gemensamt sammanhang, öka mobiliteten och utgöra komplement till varandra.

Planen beskriver för- och nackdelar med de två alternativen men inte vilka förutsättningar som måste skapas – mer än transportnoder – för att en kärna ska kunna utvecklas. Kontoret efterlyser en beskrivning och en utvärdering av vad som skett sedan RUFSS 2001 beslutades samt en djupare analys av flerkärnigheten. Kanske går utvecklingen mot att det växer fram ett stråk av tyngdpunkter som binds ihop till flera band längs med ny och befintlig infrastruktur. Ett band kan gå i nord-sydlig riktning från Södertälje, via de centrala delarna av Stockholm, Solna, Sundbyberg, Kista vidare norrut mot Arlanda och Uppsala, ett annat i öst-västlig riktning t.ex. mellan Skärholmen-Kungens Kurva – Flemingsberg-Haninge. Det är därför positivt att Kungens Kurva-Skärholmen förts samman med Flemingsberg eftersom dessa båda kärnor kompletterar varandra och är beroende av goda kommunikationer bland annat Spårväg Syd (Älvsjö-Flemingsberg).

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

I båda alternativen ”tät” och ”fördelat” är området kring Tekniska Högskolan och södra Albano skilt åt från universitetsområdet av en grönkil. Detta stämmer inte överens med den översiktsplan för Stockholms del av Nationalstadsparken som var utställd under våren 2008. Området utmed E 18 bör här redovisas som ”övrig regional stadsbygd” och grönkilen som ett grönt samband. Kontoret vill samtidigt understryka att de gröna sambanden i de regionala kilarna är mycket viktiga kvaliteter för invånarna i Stockholms stad. De ger stockholmarna en närhet till stora spännande aktivitetsområden liksom till naturens lugn och ett rikt växt- och djurliv.

Stärk sammanhållningen och frigör livschanser (strategi 5 och 6)

Kontoret instämmer generellt i de resonemang som förs i RUFSS 2010 om behovet av att stärka sammanhållningen inom regionen och anser att detta kan uppnås bäst med en tät bebyggelse med ökade sociala och fysiska samband. Kontoret instämmer i att regionens mångkulturella karaktär ska ses som en tillgång och inte som ett problem. De åtaganden som föreslås – attraktiva, varierade och trygga boendemiljöer och mötesplatser för människor med olika bakgrund – överensstämmer med vad staden eftersträvar i sin planering. De resonemang som förs om strategiskt placerade landmärken som kan stärka olika områdens identitet

är intressanta.

Ett folkhälsomål, som förslaget nämner men inte vidare utvecklar i strategiavsnitten, är delaktighet och inflytande i samhället. Kontoret vill här betona vikten av att de metoder som används kontinuerligt utvecklas för att öka medborgares och andra gruppers möjlighet till delaktighet i stadsbyggandet. Här finns goda exempel från bland annat Norra Djurgårdsstaden och Kärrtorp.

Regionens rumliga struktur

Rumslig struktur

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

Den utformning som den centrala regionkärnan har i alternativ ”tät” stämmer relativt bra med den planering som sker i Stockholms stad. I norr utgår staden från att Kista kommer att utvecklas i enlighet med förslaget. Söderöver planerar staden däremot för att den regionala stadskärnan snarare kommer att växa i riktning mot sydväst (Aspudden, Telefonplan) än mot Västberga där terminalområdet har en barriäreffekt. För Älvsjö, som är ett stadsutvecklingsområde i stadens planering, instämmer kontoret i att en stark utveckling är trolig men tror inte att innerstaden växer sammanhängande ner dit över Västberga.

Samrådsförslaget bygger på principen att nybyggnad ska ske i goda kommunikatjonslägen. Kontoret, som tillämpar samma princip i stadens planering, gör samma prioritering.

Infrastruktur

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

Förslaget i alternativ ”tät” att förlänga tunnelbanan från Liljeholmen via Odenplan till Universitetet är intressant men behöver utvecklas och belysas i ett större sammanhang, t ex för utvecklingen av kollektivtrafiken i nordostsektorn och i söderort.

Kontoret vill här lyfta fram några infrastrukturprojekt som inte finns med i samrådsförslaget men som borde prövas i det fortsatta planeringsarbetet:

- Spårväg Syd från Flemingsberg till Älvsjö, som finns med i båda alternativen och ingår i Stockholmsförhandlingen, kan med fördel förlängas till Skarpnäck och anslutas till tunnelbanan.
- Förslaget tar inte upp möjligheterna att konvertera busslinjer i innerstaden till spårvagn. Särskilt linje 4, som på grund av det stora resandetrycket inte längre går att driva rationellt, skulle med fördel kunna ersättas av spårvagn. Enligt SL:s prognoser skulle den kunna få runt 100 000 resenärer per dag och på ett kraftfullt sätt bidra till att stärka kapaciteten över Mälaren.
- Efter år 2030 bör en mer central förbindelse i nord-sydlig riktning med syfte att avlasta Essingeleden, diskuteras.

Grönstruktur

Kontoret konstaterar att det är svårt att bedöma enskildheter i grönstrukturen på grund av att kartorna i samrådsförslaget är små. Det är därför svårt att se om de synpunkter som kontoret lämnat under dialogen kring RUFSS 2010 tillgodosetts.

Kontoret delar bedömningen att det finns betydande potential för att förena befolknings-

tillväxten med en utveckling av regionens kultur-, natur- och rekreationsintressen. Hur alternativen ”tät” respektive ”fördelad” kan komma att påverka den regionala grönstrukturen bör dock ytterligare belysas.

Med sikte på en hållbar utveckling och kommentarer till MKB:n

Kontoret konstaterar att lagkraven på att en noggrann MKB ska göras till en regionplan medför att *miljöfrågorna* blir väl belysta. Motsvarande krav på redovisning av planens konsekvenser för den *sociala* och *ekonomiska* hållbarheten finns inte. Samrådsförslaget genomsyras av en helhetssyn på begreppet hållbarhet och innehåller ett resonemang kring huruvida planen bidrar till en hållbar utveckling. Samrådsförslaget har också en relativt mer positiv syn på möjligheten att lösa olika konflikter, t.ex. mellan en ökad tillgänglighet och negativa hälsoeffekter, än den MKB som hör till planen. Detta visar på att vikten av att MKB utvidgas och få en bredare syn på hållbar utveckling. Även i stadsbyggnadskontorets arbete med en ny översiktsplan har detta uppmärksammats.

Stegen framåt

Kontoret delar uppfattningen i RUFSS 2010 att det långsiktigt behövs förändringar av lagstiftningen - plan- och bygglagen och miljöbalken – så att planeringsprocessen blir effektivare och mindre svåröverskådlig. Det är också angeläget att planering och genomförande av infrastruktur och bostadsbyggande samordnas bättre. Det är en viktig uppgift för de regionala aktörerna att pröva organisatoriska förändringar för att effektivisera planeringen. Stockholms stad arbetar kontinuerligt och med goda resultat på att effektivisera planarbetet utan att kraven på den demokratiska processen eftersätts.

Handlingsprogram

RUFSS 2010 föreslår att handlingsprogram ska införas för åtaganden där det saknas en tydlig ansvarsfördelning för genomförande t ex för utvecklande av de regionala kärnorna. Kontoret instämmer i behovet av handlingsprogram i vissa fall och anser att RTK bör ha ett ansvar att ta initiativ till dem. Däremot kan det från fall till fall vara en annan huvudman som kommer att ha genomförandeansvaret.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 16 september 2008 att som svar på remissen åberopa kontorets utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Särskilt uttalande gjordes av Ulla Hamilton m fl (m), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Jan Valeskog m fl (s), *bilaga 1*.

Tjänstgörande ersättaren Kajsa Stenfelt (v) lämnade beslutet utan eget ställningstagande.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Ett förslag till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010 – har av Regionplane- och trafikkontoret (RTK) skickats ut för samråd. Trafikkontoret konstaterar att

RTK:s bedömning av hur regionen kommer att utvecklas stämmer med stadens bild i Vision 2030 och Framtidsutredningen. Kontoret delar också RTK:s bedömning av inom vilka områden det är särskilt viktigt att insatser görs om regionen ska kunna bibehålla sin konkurrenskraft. Det är värdefullt att planen i så hög grad diskuterar storstadens möjligheter och behov för att kunna spela sin viktiga roll för den nationella utvecklingen.

Förslaget redovisar två alternativa planbilder - ”tät” respektive ”fördelad”. Enligt kontorets uppfattning bör alternativ ”tät” prioriteras. Det har bäst förutsättningar att skapa en utveckling i regionen enligt målbilden - regionen ska vara ekonomiskt, socialt och miljömässigt effektiv, attraktiv och hållbar/robust. ”Tät” ligger också mest i linje med inriktningen för arbetet med stadens översiktsplan.

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

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

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

Remissen

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

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

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

Länsstyrelsen i Stockholms län och Regionplane- och trafiknämnden har beslutat att planen har betydande miljöpåverkan och därför har en miljöprövning genomförts som en del av planeringsprocessen. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) summerar resultatet från denna.

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

Bakgrund

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

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

Samrådsförslagets upplägg och innehåll

RUFSS 2010 har tre tidsperspektiv: ett långt på cirka 40 år för vision, mål och strategier,

ett medellångt på cirka 20 år för planbilder, planeringsmål och åtaganden och ett kortare på 10 år för genomförande, bland annat handlingsprogram. Stockholmsregionen har starka geografiska samband med grannlänerna och planen berör därför inte bara Stockholms län utan även övriga östra Mellansverige.

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

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

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

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

1. Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn
2. Utveckla idéer och förnyelseförmåga
3. Säkra värden för framtida behov
4. Vidareutveckla en flerkärnig och tät region
5. Stärk sammanhållningen
6. Frigör livschanser

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

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

Regionens rumsliga struktur – målbilder och planbilder

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

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

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

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

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

Tidplan

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



Figur 1: Planeringsprocessen med RUFSS 2010

RUFSS och relationen till Stockholms översiktsplan

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

Stockholmsöverenskommelsen

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

Trafikkontorets synpunkter

Övergripande synpunkter

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

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

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

Samrådsförslaget tar enligt RTK avstamp från nu gällande RUFSS 2001. För att få per-

spektiv på regionplanearbetet i stort vore det därför värdefullt om man i planen hade tagit med ett kapitel om hur RUF 2001 svarat upp mot verkligheten samt uppställda planeringsmål.

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

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

Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildning, transporter och bostadssektorn (strategi 1)

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

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

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

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

Utveckla idéer och förnyelseförmåga (strategi 2)

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

Säkra värden för framtida behov (strategi 3)

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

Vidareutveckla en flerkärning och tät region (strategi 4)

Samrådsförslaget diskuterar inte närmare den önskvärda utvecklingen inom den centrala

regionkärnan. Kontoret vill emellertid påminna om regionkärnans betydelse för utvecklingen i regionen som helhet och utgår från att city ska ha en unik position men att också utbud av handel, kultur etc. ska stärkas i andra delar av staden. På samma sätt som det är viktigt att stödja god kollektivtrafik mellan regionkärnorna är det viktigt med förbättrade kollektiva tvärförbindelser i ytterstaden.

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

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

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

Regionens rumsliga struktur

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

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

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

Mål- och Planbild

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

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

- En tät stadsbyggd med arbetsplatser och bostäder ger ökade förutsättningar för ett effektivt och utbyggt kollektivtrafiksystem, såväl för den spårbundna trafiken som för buss-trafiken. Detta innebär i sin tur att bilresorna skulle kunna minskas då fler resor kan ske med kollektivtrafiken.
- En tät struktur ger högre tillgänglighet till arbetsplatsområden och kortare restider.
- Det ökar även möjligheterna för människor att transportera sig med cykel och att gå. Då resorna blir kortare ökar konkurrenskraften för dessa färdmedel.
- Fler människor på mindre ytor ger även ökade möjligheter för ett brett och mångfaciterat serviceutbud. Detta innebär i sin tur att en del resor kan undvikas då behovet kan lösas

inom det lokala området.

- En tät stadsbyggd ger ökade förutsättningar att bibehålla större grönområden som exempelvis de gröna kilarna.
- Avfallshanteringen och teknisk försörjning som exempelvis utbyggd fjärrvärme underlättas med en tätare struktur.

Trafikobjekt

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

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

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

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

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

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

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

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

Spårväg Djurgården-Centralen: Objektet finns med i bägge RUFSS-alt. och bör omfatta hela projektet ”Tvärbanan City”, dvs även mot Ropsten i öster och Nordvästra Kungsholmen i väster. Att enbart ha med en del av ett projekt är inte optimalt.

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

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

Trafikobjekt som saknas i samrådsförslaget

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

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

Stegen framåt

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

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

Miljökonsekvensbeskrivning av samrådsförslaget

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

Miljökonsekvensbeskrivning är generellt sett svåröverskådlig. För att i någon mån få ett grepp om effekterna av planförslaget borde miljökonsekvensbeskrivningen ges formen av en matris med plus noll och minus som vägledning eller bedömning av planförslaget. I miljökonsekvensbeskrivningen avhandlas främst stadsmiljö och kulturmiljö men begränsat om effekter med olika utbyggnadsalternativ och såsom konsekvenser med luft och buller.

Trafikkontorets förslag

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

Slut

Tillägg från avd. Avfall

Ett förslag till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010 – har av Regionplane- och trafikkontoret (RTK) skickats ut för samråd. Avd. Avfall delar RTK:s bedömning av vilka områden som behöver prioriteras för en miljömässig och kostnadseffektiv avfallshantering.

I samrådsförslaget anges som ett av åtagandena att reducera avfallsmängden och använda avfallet som en resurs. Som en del i detta slås fast att lämpliga lokaliseringar för avfallshantering måste identifieras och skyddas, där även de små anläggningar för insamling, sortering och återvinning som finns på många platser i regionens kommuner ska inkluderas. Avdelningen instämmer i att det är mycket viktigt att detta finns med i den långsiktiga planeringen. Behovet av ytor för t ex sortering och förbehandling kommer sannolikt att öka i takt med att befolkningen växer och lagkraven skärps. Eftersom konkurrensen om mark är hård är det viktigt att avfallsperspektivet finns med tidigt i planeringen både på lokal och regional nivå.

Avdelningen delar synpunkten att man vid planering av ny bebyggelse ska ta hänsyn till

avfallshanteringens behov, samt att avfallstransporterna till och från anläggningarna ska beaktas.

Samrådsförslaget pekar också på att den biologiska behandlingen behöver utökas och lämpliga system byggas ut. Främst matavfall bedöms vara en stor resurs för energiproduktion, där även rötresten bör nyttjas. Avfallsavdelningen instämmer i detta och ser även här fördelar med regional samverkan.

En viktig del för en välfungerande avfallshantering är möjligheten till effektiva transporter. Som exempel kan nämnas insamling av avfall från hushåll och verksamheter, transporter av material från återvinningscentraler och andra anläggningar samt transporter av slagg och aska från förbränningsanläggningar. En stor del av utredningens förslag som gäller effektivisering av trafiken gagnar således även avfallshanteringens.

Slut

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 9 oktober 2008 att som svar på remissen från kommunstyrelsen, överlämna och åberopa exploateringskontorets tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Petter Lindfors m fl (m) och ledamoten Gulan Avci (fp), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Christer Mellstrand (c), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) med hänvisning till sitt förslag, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) med hänvisning till sitt förslag, *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 september 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

En längre sammanfattning av RUFSS 2010 finns i bilaga 1.

Regionplane- och trafiknämnden (RTN) har tillsammans med Länsstyrelsen i Stockholms län inlett en planeringsprocess för en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS) som om några år ska ersätta den nu gällande RUFSS 2001.

RUFSS 2010 kommer att fungera som ett samlande paraply för operativa insatser och ligga till grund för samverkan mellan kommuner, landsting, statliga myndigheter, näringsliv och organisationer.

Exploateringskontorets slutsats är att det mesta i RUFSS 2010 ligger i linje med redan beslutade och pågående planer i Stockholm. En kvarstående svaghet i planen är dock osäkerheten om i vilken grad den lyckats väva ihop alla samhälls- och miljömål på ett sätt som kan förväntas ge en i alla avseenden långsiktigt hållbar utveckling.

I planen redovisas två scenarier för hur befolkning och ekonomi kan komma att utvecklas; ett högre och ett lägre – *Hög* respektive *Låg* utvecklingstakt. Kontoret anser att utsläppsmålen i regionen bör anges per capita för att den förväntade befolkningsökningen i regionen, då den delvis beror på inflyttning för att inte ge en överdriven bild av växthusgas-

utsläppen.

Exploateringskontoret är även tveksamt till om den s.k. målstyrningslogik, som ingår i planförslaget, har förutsättningar att kunna styra utvecklingen i önskade riktningar i olika avseenden. Vilka åtgärder som slutligen ska genomföras och i vilken takt detta sker måste även i framtiden avgöras av respektive ansvarig huvudman.

I planen nämns en rad exempel med särskild koppling till statens roll som lagstiftare. Planen behöver kompletteras med en analys av vilka statliga miljöregler och miljömål som eventuellt behöver förändras.

Planens system för uppföljning och indikatorer bör inte göras mer ambitiöst än vad som svarar mot planens svaga formella ställning. Fokus borde istället läggas på att identifiera och söka gemensamma lösningar på regionens största utvecklingshinder.

Vad gäller miljökonsekvensbeskrivningen anser exploateringskontoret att det är ett problem att analyserna för varje enskild aspekt inte är relaterad till nollalternativet, utan till dagens situation.

Likaså menar kontoret att frågan om på vilket sätt staden och regionen ska planera för utveckling borde ges större tyngd i planen, eftersom klimathotet är en av de största utmaningarna att hantera. Däremot måste de åtgärder och anpassningar som slutligen föreslås, ske gradvis. Likaså bör det så snart som möjligt förberedas och planeras för ett förändrat klimat.

Slutligen anser kontoret att det i miljökonsekvensbeskrivningen saknas en analys av planens olika målkonflikter samt på vilket sätt dessa ska hanteras.

Bakgrund

Regionplane- och trafiknämnden (RTN) har tillsammans med Länsstyrelsen i Stockholms län inlett en planeringsprocess för en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS) som om några år ska ersätta den nu gällande RUFSS 2001.

RUFSS 2010 kommer att fungera som ett samlande paraply för operativa insatser och ligga till grund för samverkan mellan kommuner, landsting, statliga myndigheter, näringsliv och organisationer. Planen har formell status både som regionplan enligt plan- och bygglagen (PBL) och som regionalt utvecklingsprogram enligt förordningen (SFS 2007:713) om regionalt tillväxtarbete.

Tydliga åtaganden i planen ska ge vägledning för mer konkreta planeringsinsatser och operativt arbete. I de fall det inte tydligt framgår vilka som är de ansvariga aktörerna för åtagandena behövs det handlingsprogram som fokuserar på genomförandet. Handlingsprogrammet ska komplettera de program och processer som redan drivs i regionen. Fokus i planen och för åtagandena ligger på vad regionens aktörer gemensamt kan åstadkomma.

I planen redovisas två scenarier för hur befolkning och ekonomi kan komma att utvecklas; ett högre och ett lägre – *Hög* respektive *Låg* utvecklingstakt. Sammantaget ökar befolkningen i alternativet *Hög* i Stockholms län med 535 000 personer till år 2030, vilket i genomsnitt utgör en ökning med omkring 20 000 personer per år. Befolkningen i Stockholms län skulle därmed uppgå till 2 404 900 personer. Motsvarande siffra för *Låg* är en ökning med 315 000 personer i Stockholms län, vilket gör att befolkningen växer med cirka 12 000 personer per år i genomsnitt och befolkningen totalt skulle uppgå till 2 224 900.

Sysselsättningen i Stockholms län är idag åter på ungefär samma nivå som 1990. Antal sysselsatta i Stockholms län skulle i *Hög* uppgå till 1 311 000 och i alternativet *Låg* 1 029 000.

Dessa alternativ finns beroende på vad stadsplaneringen föreskriver – en tät eller en spridd bebyggelse. För Stockholms stad visar RUFSS:s siffror att behovet av bostäder i alternativet *Fördelad* och *Hög* är ett årligt tillskott på 2 500 bostäder (26 % av länet). Förutom alternativen *Hög* och *Låg* delar man inom detta område in siffrorna i *Fördelad* respektive *Tät*. I alternativet *Tät* och *Hög* behövs ett tillskott på 3 200 bostäder per år (31 % av länet). Motsvarande siffror i alternativet *Fördelad* och *Låg* är 1 550 (26 % av länet) respektive *Tät* och *Låg* 2 000 bostäder per år (32 % av länet).

Utmaningar

I planen har ett antal utmaningar formulerats. Dessa har legat till grund för planeringen och är centrala för de mål, strategier och förslag på åtaganden som presenteras i utvecklingsplanen:

- Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa.
- Att vara en liten storstadsregion och samtidigt internationellt ledande.
- Att öka tryggheten i regionen samtidigt som omvärlden upplevs som mer osäker.
- Att minska klimatpåverkan och samtidigt utveckla en tillgänglighet som möjliggör ekonomisk tillväxt.
- Att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behovet fortsätter att växa.
- Att öppna regionen och samtidigt minska utanförskapet.

Vision, mål och strategier

Planen har sedan delats in i en övergripande vision, mål och strategier. Den övergripande visionen ”Europas mest attraktiva storstadsregion” ska vägleda det gemensamma regionala arbetet och syftar till att både förena och utmana. Målen uttrycker den attraktivitet som regionen behöver kännetecknas av. Strategierna är riktmärken som ska fungera som vägledning för hur regionen ska klara de utmaningar som måste hanteras för att uppnå mål och vision.

Realisering av strategierna, enligt RUFSS 2010, ska göras genom att *planeringsmål* sätts upp i form av *åtaganden* som sedan *genomförs*, exempelvis inom ramen för handlingsprogram.

Nationella mål som relaterar till RUFSS 2010

Nationella mål har varit en utgångspunkt när förslag till planeringsmål har utarbetats. Det gäller främst de sexton miljö kvalitetsmålen samt de elva folkhälsomålen.

Hur bidrar RUFSS till en hållbar utveckling?

RUFSS 2010 beskriver mål och åtaganden för utvecklingen inom flera sakområden. En viktig utgångspunkt i arbetet har varit att den nya planen ska bidra till en hållbar utveckling genom att regionen förvaltar kapital och resurser för kommande rekommendationer, bibehåller och utvecklar önskade och nödvändiga kvaliteter samt upprätthåller och utvecklar robusthet och anpassningsförmåga.

Exploateringskontorets synpunkter

Exploateringskontoret anser att samhällets hantering av bostads- och arbetsplatsförsörjningen, trafikplaneringen och den övergripande regionala planeringen har stor betydelse för att skapa goda regionala tillväxtförutsättningar och en långsiktigt hållbar utveckling. Kontoret ser därför positivt på att förslaget till RUFSS 2010 tar ett samlat grepp på praktiskt taget alla för stockholmsregionen väsentliga samhällsutvecklingsfrågor för att möta de utmaningar som planen identifierat. Det mesta ligger i linje med redan beslutade och pågående planer i Stockholm, såsom Vision 2030, Budget 2008 för Stockholms stad samt arbetet som pågår med Stockholms stads nästa översiktsplan osv.

Förutom vissa detaljer i planförslaget, som kontoret kommenterar under särskilda rubriker såsom Planerings- och genomförandeprocessen samt Miljökonsekvensbeskrivning, förefaller en kvarstående brist i planen vara osäkerheten om i vilken grad den lyckats väva ihop alla samhälls- och miljömål på ett sätt som kan förväntas ge en i alla avseenden långsiktigt hållbar utveckling. I synnerhet framgår detta i den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen, vilket kommenteras mer detaljerat nedan. För att den förväntade befolkningsökningen i regionen, som delvis beror på inflyttning, inte ska ge en missvisande bild av växthusgasutsläppen bör utsläppsmålen istället anges per capita.

Vad gäller åtgärder för att minska växthusgasutsläppen kan nämnas att exploateringskontoret och trafikkontoret i sitt gemensamma tjänsteutlåtande den 25 april 2008 om Klimatkommitténs slutbetänkande bl.a. efterlyst en bred konsekvensanalys av samtliga energiförsörjningssystem eftersom förutsättningarna för ordentliga utsläpps- och klimatresultat ligger i hur energiförsörjningen läggs upp. Enligt kontoren krävs en analys av de ekonomiska, miljömässiga och tekniska konsekvenserna av vad det skulle innebära att göra investeringar och satsningar på de olika energiförsörjningssystemen vi har idag på sätt som inte bidrar till utsläpp av växthusgaser (vattenkraft, kärnkraft, kolkraft, biobränslebaserad kraft, vindkraft, solenergi m.m.) och med hänsyn till besparingspotentialen inom olika sektorer. Det är först när man har en sådan samlad bild som det är möjligt att ur ett samhällsperspektiv formulera inriktning och mål.

Dessa viktiga och övergripande planerings- och prioriteringsfrågor bör ges ökad uppmärksamhet vid utarbetande av den slutliga planen.

Planerings- och genomförandeprocessen

I kapitlet 1. En plan gör skillnad och 5. Stegen framåt, anges bl.a. att RUFS 2010 ska vara grunden för en mängd olika planer och operativa insatser exempelvis kommunernas planering, mellankommunal samordning, regionala strukturfondsprogram och statlig infrastrukturplanering. Den ska fungera som ett samlande paraply för operativa insatser, snarare än att ange operativa åtgärder. Tydliga åtaganden i planen syftar till att ge god ledning för mer konkreta planeringsinsatser och operativt arbete. I vissa fall förs åtagandena i RUFS 2010 naturligt vidare av ansvariga aktörer. I andra fall, där ansvaret är delat mellan många aktörer, anges att särskilda handlingsprogram behövs under paraplyet RUFS 2010.

Enligt RUFS 2010 bör handlingsprogram initieras under hela planperioden och bli en central del av genomförandet av planen där regionens aktörer aktivt deltar. Vilken aktör som bör ta initiativet till respektive handlingsprogram sägs inte vara givet.

Efter remissbehandling och antagande av RUFS 2010 förväntas ett kraftfullt regionalt utvecklingsarbete vidta.

Även i kapitel 6. Med sikte på mål och en hållbar utveckling, tas den målstyrningslogik som ingår i RUFS upp, dvs följande.

- Vision
- Mål
- Strategier
- Planeringsmål
- Åtaganden
- Genomförande till exempel inom ramen för handlingsprogram

RUFS 2010 anser sig, såsom utvecklingsplan, vara ett instrument som styr mot en viss utveckling, vilket inte är detsamma som att denna utveckling också kommer att realiseras fullt ut. Det konstateras att det finns mycket annat – socioekonomiska trender, lagar och regler, teknologiutveckling, konsumentpreferenser, konkurrensförhållanden etc. – som också påverkar samhällsutvecklingen, många gånger i betydligt större utsträckning än vad en regional utvecklingsplan förmår göra. Det anges inte vara realistiskt att förvänta sig att utvecklingsplanen med lagbundenhet ska leda till en viss utveckling. Dock sägs det vara fullt möjligt att den kan underlätta en önskvärd utveckling inom prioriterade områden.

Exploateringskontoret är tveksamt till om den s.k. målstyrningslogik som ingår i planförslaget har förutsättningar att kunna styra utvecklingen i önskade riktningar i olika avseenden. Det har i flera sammanhang gjorts olika försök, både på infrastruktursidan och på bostadssidan, att styra samhällsutvecklingen mer kraftfullt än vad som kan åstadkommas med hjälp av en regional utvecklingsplan. Vi har bl.a. sett olika statliga förhandlingsmän med uppdrag att möjliggöra olika satsningar. Ett mer samlat grepp för att söka förbättra samhällets planering och styrning av olika regionala frågor togs av den statliga Ansvarskommittén vars slutbetänkande "Hållbar organisation med utvecklingskraft" (SOU 2007:10) remissbehandlades förra

året.

Kontoret vill också erinra om att Stockholmsregionens utveckling är avgörande för hela landets utveckling. Det vore ändamålsenligt att göra en mer kraftfull och samordnad satsning mellan landstinget, länsstyrelsen och länets kommuner ifråga om att tillgodose behovet av infrastruktursatsningar, eventuella statliga investeringsstöd till bostadsbyggande samt miljö-kvalitetsnormer.

Det utesluter naturligtvis inte att den regionala och kommunala planeringen drivs vidare för att stärka och utveckla regionen men inte i en högre utsträckning än vad som kan tänkas vara realistiskt med hänsyn till den respons som regionen kan få hos staten.

Med den tämligen svaga formella ställning som RUFSS 2010 har, får planen, enligt exploateringskontorets mening, främst ses som en bred kunskapssammanställning och inspiration till berörda aktörer i regionen såsom olika statliga och kommunala organ. Det är också bra att planen beskriver vad som behöver göras för att uppnå planeringsmålen. Dock bör begreppet ”åtaganden” inte användas för sådana åtgärder eftersom planen inte är bindande och därför inte kan peka ut genomförandeansvariga aktörer. I den mån det finns förutsättningar för olika aktörer att utifrån planen ta initiativ till mer konkreta och genomförandeinriktade handlingsprogram enligt intentionerna i RUFSS 2010, bör detta givetvis ske. Vilka åtgärder som slutligen ska genomföras och i vilken takt detta sker måste även i framtiden avgöras av respektive ansvarig huvudman.

Det är i och för sig positivt att planen konstaterar att staten intar en särställning av alla berörda aktörer, eftersom den styr över ett antal regelverk, verksamheter och finansieringskällor som direkt och indirekt påverkar regionens utveckling. I planen nämns en rad exempel med särskild koppling till statens roll som lagstiftare, myndighet och finansiär (s. 202-203). Exempelen handlar bl.a. om incitamenten för bostadsbyggande och infrastruktur. Listan bör kompletteras med behovet av förändringar rörande statliga miljöregler och miljömål. Kontoret förordar även att miljöarbetet på ett bättre sätt fokuseras på de miljöfrågor som är allvarliga och avgörande samt efterlyser ett bredare perspektiv på hållbar utveckling som inkluderar mer än miljömål.

Planens system för uppföljning och indikatorer bör inte göras mer ambitiöst än vad som svarar mot planens svaga formella ställning. Det torde vara viktigare att kraften läggs på att identifiera och söka gemensamma lösningar på de största utvecklingshindren i regionen.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver de olika miljöaspekterna och konsekvenserna av att genomföra RUFSS 2010 planförslag på ett bra sätt anser kontoret. En reflektion är på vilket sätt konsekvensanalysen är uppbyggd, då analyserna för varje enskild aspekt inte är relaterad till nollalternativet. Under respektive miljöaspekt relateras konsekvenserna av RUFSS till dagens situation vilket inte är helt relevant i en miljökonsekvensbeskrivning. Nollalternativet är ju den situation som bedöms uppstå om inte planförslaget genomförs – dvs. konsekvensanalysen ska bedöma konsekvenserna av planförslagen jämfört med nollalternativet. Miljökonsekvenserna av nollalternativet jämfört med de två planförslagen i RUFSS 2010 framstår i flera avseenden som likvärdiga eller sämre.

Klimatmål

Eftersom klimathotet är ett de största utmaningar som vi har att hantera i vår planering av stadens och regionens utveckling bör denna fråga också ges ökad tyngd i regionplaneanalysen.

I kapitlet som belyser regionens klimatpåverkan står bl.a. följande slutsatser: Utsläppsutvecklingen inom både transportsektorn och bebyggelsesektorn är inte förenliga med gällande miljömål. Koldioxidutsläppen beräknas öka i båda planalternativen. I strukturalternativet "Tät" är ökningen 15 % och ca 30 % i "Fördelad". Det står också att behovet av åtgärder och anpassningar i detta avseende har underskattats i planens konkreta delar. Planen har inte i tillräcklig omfattning anpassats utifrån en samhällsutveckling där länets utsläpp av klimatga-

ser reduceras successivt och bestående. Längre fram i detta kapitel hänvisar man dessutom till att regionens parter enats om att trafikens utsläpp av växthusgaser måste minska med 30 % till 2030 i Stockholms län.

Om regionplanen ska bli trovärdig krävs att den kompletteras med en analys av åtgärdsstrategier för att nå klimatmålen. Detta skulle kunna redovisas genom ett "klimatscenarie" där klimatmålet sätts som utgångspunkt för att visa och analysera åtgärdsstrategier för att nå målet.

Konsekvenser av ett ändrat klimat

I miljökonsekvensbeskrivningen hanteras påverkan av ett förändrat klimat under olika delområden, som t.ex. regionens vattenmiljöer och vattentillgångar. Rent generellt kan man säga att klimatförändringarna kommer att ske gradvis. De prognoser som Klimat- och sårbarhetsutredningen använde avsåg situationen 2100. Perspektivet för planeringsmålen i RUFSS 2010 är att dessa ska nås inom en period av 20 år, dvs. 2030. Detta innebär att konsekvenserna av ett förändrat klimat sannolikt redan är märkbara men fortfarande måttliga.

Klimatförändringar bör hanteras dels med avseende på den kortare planeringshorisonten fram till 2030 och dels avseende de mer dramatiska förändringar som kan prognostiseras uppstå framåt 2100. Detta hanteras lämpligen genom någon form av samlad känslighetsanalys/riskanalys av klimatförändringarna med analyser av åtgärdsbehov på kort respektive lång tid. Det är sannolikt helt olika åtgärdsstrategier som krävs inom det korta respektive långa planeringsperspektivet.

Sammantaget är det alldeles nödvändigt att hantera den förändrade situation som ett ändrat klimat medför. Åtgärder och anpassningar måste ske gradvis och beredskap måste skapas för att förbereda för förändrat klimat.

Målkonflikter

En analys av olika målkonflikter och hur dessa har hanterats i planen bör finnas med i RUFSS 2010:s miljökonsekvensbeskrivning.

Exploateringskontoret vill ange följande exempel på målkonflikt mellan olika miljömål i RUFSS 2010. Det finns goda möjligheter till ett effektivt markutnyttjande centralt i Stockholm genom bl.a. kompletteringar i befintlig bebyggelse och utnyttjande av gamla industriområden. Detta ger förutsättningar till energieffektiva transporter och energiförsörjning vilket leder till minskade utsläpp av klimatgaser. En tät energieffektiv bebyggelse kan dock innebära begränsade förutsättningar att klara mål för buller och luftföroreningar lokalt i staden. I regionplanen finns det goda förutsättningar att verkligen beskriva konsekvenserna av en utglesad kontra tät bebyggelseutveckling.

Exploateringskontorets förslag

Exploateringsnämnden besvarar kommunstyrelsens remiss av den regionala utvecklingsplanen med exploateringskontorets tjänsteutlåtande.

Slut

RUFSS 2010 i korthet

Regionplane- och trafiknämnden (RTN) har tillsammans med Länsstyrelsen i Stockholms län inlett en planeringsprocess för en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS) som om några år ska ersätta den nu gällande RUFSS 2001.

RUFSS 2010 kommer att fungera som ett samlande paraply för operativa insatser och ligga till grund för samverkan mellan kommuner, landsting, statliga myndigheter, näringsliv och organisationer. Planen har formell status både som regionplan enligt plan- och bygglagen (PBL) och som regionalt utvecklingsprogram enligt förordningen (SFS 2007:713) om regionalt tillväxtarbete.

Tydliga åtaganden i planen ska ge vägledning för mer konkreta planeringsinsatser och operativt arbete. I de fall det inte tydligt framgår vilka som är de ansvariga aktörerna för

åtagandena behövs det handlingsprogram som fokuserar på genomförandet. Handlingsprogrammet ska komplettera de program och processer som redan drivs i regionen.

Fokus i planen och för åtagandena ligger på vad regionens aktörer gemensamt kan åstadkomma.

Långsiktiga bedömningar av utvecklingen

Stor osäkerhet råder kring hur regionen kommer att utvecklas på längre sikt. I planen redovisas två scenarier för hur befolkning och ekonomi kan komma att utvecklas; ett högre och ett lägre. Alternativen bygger på en kombination av Konjunkturinstitutets scenarier och SCB:s befolkningsprognoser. Sannolikt kommer den faktiska utvecklingen att ligga inom spannet *Hög* respektive *Låg* utvecklingstakt.

Befolkningstillväxt även framöver

Sammantaget ökar befolkningen i alternativet *Hög* i Stockholms län med 535 000 personer till år 2030, vilket i genomsnitt utgör en ökning med omkring 20 000 personer per år. Befolkningen i Stockholms län skulle därmed uppgå till 2 404 900 personer. Motsvarande siffra för *Låg* är en ökning med 315 000 personer i Stockholms län, vilket gör att befolkningen växer med cirka 12 000 personer per år i genomsnitt och befolkningen totalt skulle uppgå till 2 224 900.

Sysselsättning

Sysselsättningen i Stockholms län är åter på ungefär samma nivå som 1990. RUFS 2010:s siffror i alternativet *Hög* är mycket högre än Konjunkturinstitutets prognoser beroende på en högre nettoinvandring samt att utlandsfödda yrkesarbetare i högre grad än idag. Antal sysselsatta i Stockholms län skulle i *Hög* uppgå till 1 311 000 och i alternativet *Låg* 1 029 000.

Behovet av bostäder

Det framtida behovet av bostäder är beroende av befolkningsutvecklingen och det framtida antalet hushåll. Förutom alternativen *Hög* och *Låg* delar man in siffrorna i *Fördelad* respektive *Tät*. Dessa alternativ finns beroende på vad stadsplaneringen föreskriver – en tät eller en spridd bebyggelse.

För Stockholms län som helhet beräknar RUFS 2010 att behovet av bostäder i alternativet *Fördelad* och *Hög* är ett årligt tillskott på 9 500 bostäder samt *Tät* och *Hög* ett tillskott på 10 200 bostäder per år. Motsvarande siffror i alternativet *Fördelad* och *Låg* är 6 000 respektive *Tät* och *Låg* 6 250 bostäder per år.

För Stockholms stad visar RUFS 2010:s siffror att behovet av bostäder i alternativet *Fördelad* och *Hög* är ett årligt tillskott på 2 500 bostäder (26 % av länet) samt *Tät* och *Hög* ett tillskott på 3 200 bostäder per år (31 % av länet). Motsvarande siffror i alternativet *Fördelad* och *Låg* är 1 550 (26 % av länet) respektive *Tät* och *Låg* 2 000 bostäder per år (32 % av länet).

Utmaningar

I planen har ett antal utmaningar formulerats. Dessa har legat till grund för planeringen och är centrala för de mål, strategier och förslag på åtaganden som presenteras i utvecklingsplanen:

- Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa.
- Att vara en liten storstadsregion och samtidigt internationellt ledande.
- Att öka tryggheten i regionen samtidigt som omvärlden upplevs som mer osäker.
- Att minska klimatpåverkan och samtidigt utveckla en tillgänglighet som möjliggör

ekonomisk tillväxt.

- Att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behovet fortsätter att växa.
- Att öppna regionen och samtidigt minska utanförskapet.

Vision, mål och strategier

Planen har sedan delats in i en övergripande vision, mål och strategier. Den övergripande visionen ”Europas mest attraktiva storstadsregion” ska vägleda det gemensamma regionala arbetet och syftar till att både förena och utmana. Målen uttrycker den attraktivitet som regionen behöver kännetecknas av. Strategierna är riktmärken som ska fungera som vägledning för hur regionen ska klara de utmaningar som måste hanteras för att uppnå mål och vision.



När strategierna ska realiseras föreslår RUFSS 2010 att detta görs genom att *planeringsmål* sätts upp i form av *åtaganden* som sedan *genomförs* exempelvis inom ramen för handlingsprogram.

Nationella mål som relaterar till RUFSS 2010

Nationella mål har varit en utgångspunkt när förslag till planeringsmål har utarbetats. Det gäller inte minst de 16 miljö kvalitetsmålen. Dessa har, tillsammans med delmålen, brutits ner och konkretiserats i landets samtliga län. De miljö kvalitetsmål som i RUFSS 2010 bedöms ha störst inverkan är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- God bebyggd miljö

Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten

Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten beslutade vid sitt sammanträde den 23 september 2008 enligt förvaltningens förslag

1. att tillstyrka fortsatt planering enligt alternativ Tåt

2. att redovisa vilka ytterligare åtgärder som behöver göras för att nå den 30 procentiga utsläppsminskningen inom transportsektorn som beslutats i Stockholmsöverenskommelsen
3. att fortlöpande följa upp hur utvecklingen stämmer överens med planen.

Reservation anfördes av Åsa Romson (mp), ledamoten Eva Louise Erlandsson Slo-rach (s) och tjänstgörande ersättaren Tina Kratz (v) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 september 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Ett förslag till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUF 2010 – har av Regionplane- och trafikkontoret (RTK) skickats ut för samråd. Huvuddragen för regionens fortsatta bebyggelseutveckling redovisas som två alternativ benämnda Fördelad respektive Tät.

Enligt förvaltningens uppfattning bör alternativ Tät prioriteras. Den har bäst förutsättningar att skapa en utveckling i regionen enligt målbilden - regionen ska vara ekonomiskt, socialt och miljömässigt effektiv, attraktiv och hållbar/robust.

Alternativ Tät innebär mindre utsläpp av växthusgaser än alternativ Fördelad (en ökning med 15 % i Tät mot 30 % i Fördelad jämfört med idag). Alternativ Tät innebär dessutom ett mindre ianspråktagande av grönytor.

På grund av den förväntade utsläppsutvecklingen inom transportsektorn bedöms ingen av alternativen vara förenlig med vare sig gällande miljömål eller med de bedömningsgrunder som används i miljöbedömningen. En 30 procentig minskning finns inskrivet som mål i Stockholmsöverenskommelsen. Det finns inga analyser av vilka åtgärder som behövs för att klara det angivna klimatmålet.

Utredningsmaterialet innehåller inga analyser som närmare motiverar valet av kollektivtrafikutbyggnader eller vilka prioriteringar som skulle ge bäst effekt med hänsyn till vad som skall uppnås. Förvaltningen anser det därför vara angeläget att den fortsatta processen inriktas på att med hjälp av en analys upprätta någon form av prioriteringsordning för kollektivtrafiken i regionen.

Förvaltningen anser det angeläget att den fortsatta planeringen redovisar vilka ytterligare åtgärder som behöver göras för att nå utsläppsminskningar inom transportsektorn, som är förenliga med Stockholmsöverenskommelsens miljömål avseende koldioxid. Ett sådant alternativ bör finnas inför utställningen av planen.

Eftersom kommunerna inte är bundna att följa regionplanen bedömer förvaltningen att det finns viss risk att omfattande bebyggelse kan komma att uppföras utanför de föreslagna utvecklingsområdena. En sådan utveckling motverkar möjligheterna att minska utsläppen från trafiksektorn. Förvaltningen bedömer det därför vara viktigt att planens miljöpåverkan fortlöpande följs upp enligt något av de alternativ som finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen.

Bakgrund

”Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) – Samrådsförslag” inklusive ”Förslag till miljökonsekvensbeskrivning” är utsänd på remiss från Regionplane- och trafiknämnden under perioden 13 juni till 28 november 2008. Den har skickats till kommunstyrelsen som i sin tur har remitterat den vidare till Trafik- och renhållningsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Exploateringsnämnden, Miljö- och hälsönämnden samt Stadsledningskontoret. Kommunstyrelsen vill ha svar senast den 1 oktober 2008. Förvaltningen har kommit överens med handläggaren på berörd rotel om att nämndens beslut kan inkomma några dagar senare, så att protokollet inte behöver justeras omedelbart.

I förhållande till nu gällande rufs (2001) har länsstyrelsens planeringsansvar för utvecklingsfrågor (RUP) tagits med i förslaget

Syftet med den nya planen är att den skall fungera som ett samlat paraply för operativa insatser och ligga till grund för samverkan mellan kommuner, landsting, statliga myndigheter, näringsliv och organisationer. Planen har formell status som regionplan enligt plan- och bygglagen och regionalt utvecklingsprogram enligt förordningen om regionalt tillväxtarbete (RUP). För planen, som bedöms medföra betydande miljöpåverkan, har genomförts en miljöbedömning och upprättats en miljökonsekvensbeskrivning.

Tidplan

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



Figur 1: Planeringsprocessen med RUFSS 2010

Kort beskrivning av förslaget uppbyggnad och innehåll

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

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

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

Dialogen under planeringsprocessen har visat inom vilka områden det är särskilt angelä-

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

De övergripande målen ska, enligt RTK, uppnås genom att regionens aktörer anammar sex strategier som samtliga leder till ett antal åtaganden från olika aktörer. RUFSS 2010 ska bidra till en hållbar utveckling i regionen med avseende på ekonomi, sociala förhållanden och miljö.

1. Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporter och bostadssektorn
2. Utveckla idéer och förnyelseförmåga
3. Säkra värden för framtida behov
4. Vidareutveckla en flerkärnig och tät region
5. Stärk sammanhållningen
6. Frigör livschanser

Utgångspunkter för RUFSS 2010

RUFSS 2010 utgår från ett antal antaganden om förändringar i omvärlden och om regionens särskilda förutsättningar samt bedömningar av hur befolkning och ekonomi utvecklas i regionen. I planen redovisas två scenarier – ”hög” respektive ”låg” – baserade på Konjunkturinstitutets och SCB:s prognoser.

”Hög” förutsätter att regionen kan hävda sig väl i den globala konkurrensen, att produktiviteten är fortsatt hög och att invandringen ligger på en hög nivå. Sammantaget ökar befolkningen till år 2030 med 535 000 personer i länet och med 670 000 personer i hela östra Mellansverige vilket innebär en befolkning på 2,4 miljoner i länet och 4,4 miljoner i östra Mellansverige.

Alternativ ”låg” kan inträffa om regionens konkurrenskraft försvagas och sysselsättning och tillväxt därmed minskar. Befolkningen i länet beräknas då öka med 315 000 personer och i östra Mellansverige med 420 000 fram till år 2030. Befolkningstillväxten beror då helt på födelseöverskottet; istället för nettoinflyttning får då länet en avsevärd nettoutflyttning.

Enligt båda scenarierna kommer det att krävas betydande investeringar i utbildning, bostäder och transportinfrastruktur. I både ”hög” och ”låg” beräknas inkomsterna per capita att öka (med 3 respektive 2 procent per år) vilket ger utrymme för ökad både privat och offentlig konsumtion. I ”hög” antas inkomstutvecklingen vara något högre än i RUFSS 2001.

I RUFSS 2010 har de åtgärder inarbetats som ingår i överenskommelsen mellan staten och Stockholmsregionen (december 2007) om en samlad trafiklösning samt det avtal som träffats mellan staten och Mälardalslänen utanför Stockholms län om finansiering av Citybanan samt om statliga åtaganden för bland annat åtgärder på anslutande banor.

De nationella miljökvalitetsmål som har relevans för RUFSS 2010 är i första hand,

- begränsad klimatpåverkan

- levande sjöar och vattendrag
- grundvatten av god kvalitet
- hav i balans samt levande kust och skärgård
- god bebyggd miljö.

Följande nationella folkhälsomål har bedömts ha särskild relevans

- delaktighet och inflytande i samhället
- ekonomisk och social trygghet
- ökad fysisk aktivitet.

Regionens rumsliga struktur – målbilder och planbilder

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

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

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

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

Alternativ tät innehåller fler kollektivtrafiksatsningar än alternativ fördelad, framförallt i tunnelbanesystemet. Östlig förbindelse bygg i alternativ tät efter 2030.

Förvaltningens synpunkter

Remissmaterialet omfattar ca 300 sidor vilket förvaltningen bedömer vara ett allt för omfattande material att bilägga. Hela samrådsförslaget går att läsa på www.rtk.sll.se/verksamhet/RUFSS/index.htm. Ledamot som vill ha det tryckta förslaget hemskickat ringer Annika Lindgren tel. 08/ 508 28 938

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

Förvaltningen vill framhålla att kvaliteten avsevärt förbättrats vad gäller möjligheterna att

bedöma förslagens miljökonsekvenser, i förhållande till vad som framgick av samrådsunderlagen för nu gällande RUFs. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att utsläppsutvecklingen inom transportsektorn inte är förenlig med vare sig gällande miljömål eller de bedömningsgrunder som använts i miljöbedömningen. Förvaltningen vill därför understryka behovet av att man väljer det utvecklingsalternativ som har bästa förutsättningar att minska utsläppsnivåerna från transportsektorn. Utsläppen från persontransporter förväntas öka med 30 % i alternativ fördelad och 15 % i tät. Målen och åtagandena för transportsektorn återfinns under kapitel 3:1 och 3:3. Det finns ingen skillnad mellan målen och åtagandena i de båda alternativen.

Förslaget skulle utgöra en tydligare vägledning för regionens kommuner om den presenterade förslag till avvägningar i olika målkonflikter och bättre prioriterade bland olika förslag. Vilka platser som bör reserveras för regionens energi, avfall och annan kommunal teknik liksom vilka spårutbyggnader som bör prioriteras borde tydligare framgå.

3:1 Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen transporter och bostadssektorn,

Som mål anges att tillgängligheten till regionen och inomregionalt har ökat, och framkomligheten i regioncentrum och övriga regionala stadskärnor är hög. Som åtagande föreslås att,

- Utveckla en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla
- Öka vägkapaciteten i kritiska avsnitt, samt styr och begränsa efterfrågan
- Utveckla förbindelser inom och utom landet
- Stärk förmågan att genomföra investeringar i infrastruktur

Förvaltningen delar uppfattningen att ovan angivna utgångspunkter är rimliga utgångspunkter för en fortsatt samverkan i regionen. Förvaltningen efterlyser dock ett åtagande om att utvecklingen skall vara hållbar vad avser utsläpp från transportsektorn. Det går vare sig av samrådsförslaget eller miljökonsekvensbeskrivning att utläsa någon referensnivå för utsläppen. Miljökonsekvensbeskrivningen föreslår att det reduktionsmål för vägtrafikens utsläpp av koldioxid till år 2030, som definierats och undertecknats i Stockholmsöverenskommelsen, inarbetas som ett lägsta grundantagande i planen. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen innehåller Stockholmsöverenskommelsen ett mål om att sänka utsläppen för vägtrafiken i Stockholms län med 30 procent till 2030. Eftersom planen medför betydande miljöpåverkan antar förvaltningen att planen kommer att följas upp i jämförelse med förekommande regionala och nationella mål som kan vara aktuella att uppnå för att motverka negativa effekter. Utsläppen från persontransporter förväntas öka med 30 % i alternativ fördelad och 15 % i tät. Som framgår ovan bedöms alternativet Tät förorsaka mindre utsläpp från persontransporter än alternativ Fördelad, varför förvaltningen förordar alternativ Tät som utvecklingsalternativ.

I avsnittet ”Regionens rumsliga natur” sid. 190 sägs att de ekonomiska faktorerna avseende kostnaderna för att köra och inneha bil är de som påverkar biltrafikarbetet och utsläppen mest. Det man kan åstadkomma med markanvändning och beteendeförändringar får inte lika stora effekter enligt Regionplane och trafikkontoret.

Förvaltningen anser det angeläget att närmare analysera vilka möjligheter det finns att vidta åtgärder för att klara det angivna klimatmålet samt i samband med utställningen redovisa detta.

Den pågående kostnadsutvecklingen vad gäller drivmedel kan kanske medföra en minskning av biltrafiken utan att de nyss angivna styrmedlen behöver användas. Under sådana förhållanden är ett fullt utbyggt fungerande kollektivtrafiknät allt viktigare att prioritera för regionens fortsatta utveckling, eftersom de som då inte längre har råd att använda bilen blir beroende av kollektivtrafikutbudet.

Eftersom kommunerna inte är bundna att följa regionplanen bedömer förvaltningen att det finns viss risk att för att omfattande bebyggelse också kan komma att uppföras utanför de föreslagna utvecklingsområdena. En sådan utveckling motverkar möjligheterna att minska utsläppen från trafiksektorn. Förvaltningen bedömer det därför vara viktigt att planens miljöpåverkan fortlöpande följs upp enligt något av de alternativ som finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen.

Förvaltningen lämnar i övrigt följande synpunkter på avsnittet.

Förvaltningen anser att förslagen för att öka kapaciteten för att kunna överföra gods från väg till järnväg är angelägna genomföra att så snart som möjligt, för att bryta trenden med de ökande godstransporterna på väg.

Förvaltningen delar de allmänna synpunkterna på behovet av utbyggd infrastruktur i samrådsförslaget. Busstrafiken får däremot generellt sett en alltför liten roll. Den beskrivs snarare som ett komplement till, eller i väntan på, att spårtrafik kommer.

Förvaltningen saknar ett resonemang om lokala båtförbindelser som avlastning över Saltjö-Mälarsnittet, vilket tas upp i stadens ”Stockholm Vision 2030”.

För vägtrafiken borde enligt förvaltningen prioriteringen vara en effektivisering av vägnätet, och att öka genomströmning av människor och gods, inte fordon som samrådsförslaget fokuserar på. Vidare anser förvaltningen att principen att kollektivtrafiken och yrkestrafiken bör prioriteras i de nya stadskärnorna annars riskerar trängseln i Stockholms innerstad bestå.

Gång och cykel är i samrådsförslaget enbart med som komplement till andra trafikslag eller för att minska miljöpåverkan, inte som egna trafikslag med potential. Även om dessa trafikslag inte har några större andelar av det totala trafikarbetet i länet har de en mycket viktig roll, framförallt lokalt men även på en regional nivå.

3:3 Säkra värden för framtida behov

I Stockholmsförhandlingen beräknas koldioxidutsläppen öka med 80 procent fram till år 2030 om inte resebeteendet och transportmönstret ändras. Förvaltningen delar farhågorna i samrådsförslaget att regionen kommer att ha svårt att uppnå utsläppsmålen. Det är därför nödvändigt att sträva efter en utveckling där energianvändningen kan minska inom transportsektorn. En del av denna minskning kan förväntas ske genom ny teknik med en övergång från fossilt bränsle till t.ex. elbilar. Förmodligen krävs trots detta en beteendeförändring i vårt resande. Förvaltningen anser att de största möjligheterna att åstadkomma ett förändrat beteende i resandet kan nås med ett genom att satsa på väl fungerande kollektivtrafiknät och att cykling kan bli en naturlig del av vardagen i större utsträckning.

Förvaltningen delar uppfattningen att mark bör reserveras för anläggningar som försörjer regionen med energi, material och varor som har tillgång till sjö- och järnvägstransporter med samtidig lokalisering nära marknaden. Från miljösynpunkt vore det fördelaktigare att värna möjligheten att bevara områden som i dag används för sådana ändamål i centrala lägen som har alla sådana logistiska fördelar som exempelvis Värtahamnen, Louden. Det är också

viktigt att bevara sådan som har järnvägsalternativet kvar och som ligger i närheten av de större vägarna såsom Västeberga och Lunda. För Stockholms del anser förvaltningen det är viktigt att säkra distributionscentrumen i Västberga och Lunda. Här kan också ändrat beende vid upphandling vara en möjlighet som kan bidra till minskat transportarbete. Ett exempel är den upphandling som Stockholm stad tidigare gjorde genom att samordna all sin distribution från en central ut till olika verksamheter.

Genom ökat trafikarbete kan människor i större utsträckning utsättas för störningar som påverkar hälsan. En större andel av befolkningen kommer exempelvis att utsättas för höga bullernivåer. Förvaltningen menar dock att byggande enligt Stockholmsmodellen där minst hälften av boningsrummen och uteplatser orienteras mot en sida där ljudnivåerna inte upplevs som besvärande innebär att byggande ändå kan ske på betryggande sätt även i mycket trafikerade lägen.

När det gäller luftföroreningar bedöms det inte vara någon skillnad mellan alternativen. Här finns anledning att påpeka att även relativt små minskningar av luftföroreningshalter kan leda till signifikant minskning av dödlighet och sjuklighet om avlastade områden är tillräckligt stora. Detta har visats i flera regionala studier av t.ex hälsoeffekter av trängselskatt och förbifartsleder i Stockholmsregionen. Studierna bygger på väldokumenterade samband mellan luftföroreningar och hälsa i ett stort antal vetenskapliga studier. Alternativ Tät leder till ökad efterfrågan på kollektivtrafik och minskade urbana bakgrundshalter jämfört med alternativ Fördelad. Befolkningens minskade totala exponering för t ex PM10 i form av avgaspartiklar och slitagepartiklar i alternativ Tät är då av betydelse. I mera begränsade områden kring starkt trafikerade gator och infartsleder överskrids miljö kvalitetsnormer för partiklar PM10 och kvävedioxid. Här finns inte underlag i en regionplan att skilja mellan alternativ utan de är helt beroende av detaljplanernas utformning.

När det gäller grönstrukturen tar alternativ tät en mindre andel av grönstrukturen i anspråk. Tät kan medföra konsekvenser för länets bestånd av ädellövträd. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen är det tveksamt om den förväntade samhällsutvecklingen är förenlig med miljö kvalitets- och folkhälsomål som rör grönstruktur och biologisk mångfald. Mot bakgrund av att alternativ tät främst har fördelar från klimatsynpunkt om de satsningar som föreslås på kollektivtrafik genomförs, anser förvaltningen ändå att alternativ tät bör förordas. Det är från ekologisk synpunkt viktigt att det kommer till stånd en regional samsyn om vilka kvaliteter det ändå går att bevara och vilka möjligheter det finns att utveckla biologiska samband så att de gröna kilarnas betydelse för ekologiska samband kan upprätthållas.

Förvaltningen vill samtidigt peka på att det från hälsosynpunkt särskilt för barns lek är viktigt att ha tillgång till en grönyta av hög kvalitet i bostädernas närhet. Från hälsosynpunkt kan det med hänsyn till förväntad klimatförändring, som kan medföra värmeböljor då människor måste söka skydd, viktigt att gaturummen i större utsträckning förses med träd som kan ge sådant skydd. Sådant trädplantering kan under vissa förhållanden också ses som kompensation för naturmark som tas i anspråk och på så sätt vara positiv för den biologiska mångfalden.

När det gäller vattenmiljöer och vattentillgångar ger alternativ tät sannolikt mindre påverkan från näringsbelastning, vattenförsörjning och intrång i regionens vattenmiljöer. Det är tveksamt om den förväntade samhällsutvecklingen är förenlig med de vattenrelaterade miljö kvalitetsmålen och andra miljöintentioner för länets vattenvattenmiljöer och vattentillgångar. Förvaltningen anser det angeläget att mälarerna skyddas som dricksvattentäkt eftersom ca två

miljoner personer kommer att vara beroende av vatten från Mälaren.

4. Regionens rumsliga struktur

Förvaltningen delar förslagets uppfattning om att fortsatt tillväxt och utveckling i länet förutsätter utbyggnad av infrastruktur med nya vägar och spår. Den befintliga infrastrukturen är i stort behov av kompletteringar för att kunna försörja nya bostads- och verksamhetsområden. Infrastrukturprojekten är ofta komplexa och innehåller motstridiga intressen. De tar tid att planera och genomföra. Utredningsmaterialet innehåller inga analyser som närmare motiverar kollektivtrafikutbyggnaderna eller vilka prioriteringar som skulle ge bäst effekt med hänsyn till vad som skall uppnås. Förvaltningen anser det därför vara angeläget att den fortsatta processen inriktas på att upprätta någon form av prioriteringsordning för kollektivtrafikutbyggnaderna.

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

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

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

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

Förslaget i alternativ ”tät” att förlänga tunnelbanan från Liljeholmen via Odenplan till Universitetet är intressant men behöver utvecklas och belysas i ett större sammanhang, t ex för utvecklingen av kollektivtrafiken i nordostsektorn och i söderort.

Med hänsyn till den fortsatta utbyggnaden som staden planerar i Hjorthagen anser förvaltningen att den spårutbyggnad som förslås i alternativ Fördelad som en förlängning av

spårvägen mellan Ulvsunda – Solna – Bergshamra –Lidingö är önskvärd att ta med även i alternativ Tät.

Förvaltningen vill här lyfta fram några infrastrukturprojekt som inte finns med i samrådsförslaget men som borde prövas i det fortsatta planeringsarbetet:

Spårväg Syd från Flemingsberg till Älvsjö, som finns med i båda alternativen och ingår i Stockholmsförhandlingen, kan med fördel förlängas till Skarpnäck och anslutas till tunnelbanan.

- När det gäller tunnelbanans dragning till Nacka centrum redovisas inte den alternativa dragningen via Slussen, som skulle ge resenärer österifrån bättre tillgång till målpunkter i södra Stockholm, samt ge större flexibilitet för framtida förgreningar av tunnelbanan.

- Förslaget tar inte upp möjligheterna att konvertera busslinjer i innerstaden till spårvagn. Särskilt linje 4, som på grund av det stora resandetrycket inte längre går att driva rationellt, skulle med fördel kunna ersättas av spårvagn. Enligt SL:s prognoser skulle den kunna få runt 100 000 resenärer per dag och på ett kraftfullt sätt bidra till att stärka kapaciteten över Mälaren.

Slut

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Kristina Alvendal (m), Inger Koch (m), Anders Blom (m), Peter Jönsson (m), Arne Fredholm (m), Abit Dundar (fp) och Göran Oljeqvist (kd), enligt följande

Stadsbyggnadsnämnden understryker vikten av att gå vidare med alternativet ”tät”. Den täta, miljövänliga staden, som inte förglesas ut över ansenliga markarealer med ökat bilberoende och miljöbelastning som följd, har visat sig vara den modell som bäst motsvarar hur människor vill bo.

För att Stockholm ska kunna fortsätta växa och bli en miljonstad till 2030 behöver vi förstärka urbaniseringen av vår kommun och region. Vi behöver skapa fler stadsmiljöer, låta kvartersstaden växa ut över tullsnitten och sammanlänka de stadskärnor som redan finns i våra kranskommuner. Vi behöver radikala förslag om stadsförtätning, för det är endast genom att vara tät och samlad som staden kan ge ett stort och varierat utbud, tillgängligt för alla.

Ersätтарыttrande gjordes av Lukas Forslund (c), enligt följande

Centerpartiet delar i stor utsträckning RTK:s syn på framtidens Stockholmsregion. Vi förordar den täta planbilden där vi fortsätter att utveckla Stockholm som en tät, miljövänlig stad med god, ofta spår bunden, kollektivtrafik. Genom att stimulera en tät stad och tillåta höga byggnader så kan staden expandera med bibehållen attraktion. Grönytor och parker kan bevaras och utvecklas och fler människor kan utnyttja en effektivare kollektivtrafik. Den täta staden är miljövänlig!

Centerpartiet anser dock inte att reservatet för Österleden hör hemma i planbilden och det fortsatta arbetet med RUFs. Arbetet bör botten i gällande politiska överenskommelser, d.v.s. överensstämma med Cederschiöldsöverenskommelsen. Att bygga en Österled i hjärtat av Nationalstadsparken kan aldrig komma i fråga.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp), enligt följande

Samrådshandlingen för Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010 – RUFs 2010 – är ett viktigt dokument som på 230 sidor uttrycker en stor kunskap och engagemang för regionen och regional utveckling.

Förslaget till ny RUFs har, jämfört med RUFs 2001, tydligt utvecklat den hållbara utvecklingens tre dimensioner dvs ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet i planeringsarbetet. Utvecklingsplanen har således ett bredare register än att enbart vara en plan för infrastruktur. Förslaget har en ansats att utveckla hållbarheten i termer av robusthet och långsiktighet, vilket välkomnas. Men hållbar utveckling är inte bara att balansera de tre dimensionerna på lång sikt. Det finns också en yttre gräns som sätts av naturen. Vi är idag på många områden nära denna gräns. RUFs 2010 nämner fisket i Östersjön, vilket dock bara är ett exempel. Det klargörs inte att det är en planeringsförutsättning att hålla sig inom de gränserna. Går vi över de yttre gränserna spelar det ingen roll hur balanserade vi tror oss ha varit.

Det är positivt att jämställdhet, lika rättigheter och hälsa på ett tydligt sätt fått ge avtryck i förslaget, men frågorna kan utvecklas betydligt, liksom barnperspektivet. Den regionala nivån spelar en viktig roll i hållbarhetsarbetet. Det är ofta på den regionala nivån som möjligheterna att främja en hållbar utveckling är som störst. Det är därför otillräckligt att förslaget stannar på en abstrakt nivå, istället för att utnyttja kraften i att bli mer konkret inom de områden som

det faktiskt är möjligt och nödvändigt. Vi menar att det på klimat-, miljö- och hälsoområdet måste bli skarpare givet de utmaningar vi står inför.

I stället för de två olika planbilderna ”tät” respektive ”fördelad”, som mer beskriver gradskillnader av en likartad utveckling, hade det varit betydligt intressantare att jämföra en av de gängse framtagna planbilderna med en modern planbild med en kollektivtrafikbaserad utveckling.

RUFS 2010 lyfter tydligt fram klimatet som en av flera betydande utmaningar för regionen. I RUFS 2001 saknades detta helt. Det är ett viktigt steg framåt att erkänna att problemet finns, och att det finns en motsättning i att nå klimatmål och mål om ökad tillgänglighet. Erkänns problemet kan man börja göra något åt det. Men det är här som helhetstänkandet i det annars väl sammanhållna dokumentet kollapsar.

Trots en klarsynt insikt om klimathotet, dess orsaker och effekter.

Trots en klarsynt insikt om att utsläppen måste minska 80-90 % till 2050.

Trots en klarsynt insikt om att det är vägtransporterna som är akilleshälen.

- Föreslås ändå stora vägutbyggnader, både på kort sikt, och än mer efter 2020 vilket gör att utsläppen ökar med 80 % till 2030. Istället för att göra en trafikplanering som utgår från att vi ska ta VÅRT ansvar, som utgår från de nödvändiga MÅLEN för utsläppsminskning, ska nödvändiga medel slösas bort på kontraproduktiva motorvägar.

På sidan 212 konstateras denna kollaps med decenniets understatement eller kanske bara lakoniskt uppgivet: ”... *det ökade utbudet av transportmöjligheter ... i viss mån kan verka kontraproduktivt.*”

Ett dokument som inte tar sina centrala insikter på allvar, genom att inte fullfölja de logiska konsekvenserna av insikterna, är svårt att ta på allvar och svårt att förhålla sig till.

I den gjorda Miljökonsekvensbedömningen blir ovanstående uppenbart och nämnden stödjer slutsatserna i Miljökonsekvensbedömningen. RUFS genomsyras av ett tillväxtperspektiv som är svårt att förena med ekologiskt och socialt hållbar utveckling, vilket också konstateras i miljökonsekvensbeskrivningen. Ständigt upprepas mantran såsom regionförstoring, tillgänglighet och världsklass. Även om man vill bygga ut kollektivtrafiken och föra över en del vägtransporterna till spårvägar är det meningen att vägtrafiken ska öka. Dels pga ökad befolkning, men också för att rörligheten i den stora specialiserade regionen ska vara hög. RUFS tycks helt sakna tankar på att samhället kan utvecklas i en annan riktning där småskalighet och högre grad av självförsörjning ingår. Utöver vägtrafik och rörlighet vill man skapa storskaliga lösningar också för energiförsörjningen, vilket kan vara svårt att förena med de mer robusta system man vill ha.

Ett problem är att man i mångt frångår fingermodellen eller stjärnstrukturen för bebyggelseutvecklingen vilket är ett allvarligt hot mot Stockholmsregionens gröna kilar.

De gröna kilarna är av oerhört stor betydelse för bl.a. folkhälsa, klimat, upplevelsevärden och en tillgång som måste skyddas.

Trafikvisionen i RUFS är synnerligen motsägelsefull. Å ena sidan vill man öka spårtransporter och bygga ut kollektivtrafiken. Å andra sidan värnar man och vill utveckla regionens flygplatser. Detta försvarar man med att flygets utsläpp hänförs till EU och därmed har regionen ingen rådighet över detta! Det ses t.o.m. som ett hot mot regionen att åtgärder för att minska flygets CO2-utsläpp genomförs. Man framhåller också att Arlanda ska stärka sin roll som flygfrakterminal för att finansiera långdistansflyg. Därutöver vill man utveckla ett nät av kompletterande flygplatser. För att hålla de regionala utsläppen nere avser man att utveckla mer miljövänliga förbindelser till och från flygplatserna, ett mycket märkligt resonemang. De som utarbetat RUFS tycks tro att koldioxidutsläppen verkar regionalt när det snarare handlar om att alla instanser i samhället måste vidga sitt ansvar. Om vägtransporterna ska föras över till spårtrafik borde också målet vara att flygfraktade varor båttransporteras. Regionen kan inte till fullo påverka detta, men man behöver inte stillatigande bygga ut flygfrakterminalerna utan istället satsa på att bygga ut hamnterminalerna och ordna spårtransporter till och från hamnarna.

Generellt kan sägas att

- Största klimatnytta ska vara överordnad princip för trafikinvesteringar
- Dagens kollektivtrafik ska fungera
- Bygg nytt och/eller förtäta i anslutning till befintliga kollektivtrafikstråk

Det nämns i bisatser att bostäder ska vara energieffektiva, men det saknas skrivningar om tillvägagångssätt och definitioner, en stor brist. Att bygga energieffektivt och att bygga om energieffektivt bör också vara ett åtagande. Det betonas att kapaciteten inom byggsektorn måste ökas och fler utbildas inom dessa områden. Här borde det finnas text om vikten av att energiutbilda byggsektorns aktörer då detta är ett stort hinder för energieffektivt byggande.

RUFS handlar en del om företagande och företagarklimatet ska förbättras. Tyvärr står det inget om miljöteknik som enligt erfarenhet från andra länder har en stor potentiell marknad. Här borde Stockholmsregionen profilera sig.

Bullerproblematiken diskuteras och på ett ganska cyniskt sätt konstateras man att bullret kommer att öka med den inriktning som RUFS har. Likaså kommer miljö kvaliteten att försämrats. Åtgärderna handlar mest om att mildra dessa symptomen än att reducera problemen vid källan. Bullerstörningar minskas t.ex. med bullerskydd och överdäckningar. Bilsnål planering tas inte upp, vilket är märkligt med tanke på dagens samhällsdebatt och med tanke på hur engagerade stockholmare är i miljöfrågan.

I samrådsförslaget finns en del bra skrivningar om kollektivtrafik, ändrad livsstil etc, men helheten genomsyras tyvärr av en föråldrad samhällssyn där klimatfrågan ses som en parentes och där livskvaliteten för regionens invånare och naturmiljön får lida för att regionen ska placera sig i topp på internationella rankinglistor för företagsvänliga regioner. Mycket tyder på att samhället inom överskådlig framtid kommer att förändras kraftigt och med en medveten planering kan denna förändring bli mer positiv. Utan medvetenhet om ekosystemen och klimatet kan konsekvenserna bli mycket negativa. RUFS borde i högre utsträckning ta intryck av ny kunskap såsom t.ex. boken bilder av Framtidsstaden där man utvecklat scenarier med halverad energianvändning för regionen. Dessa scenarier visar att vi kan leva gott - ja till och med bättre i ett sådant samhälle.

Miljöpartiet i Stockholm kommer att ytterligare utveckla sitt remissvar med avseende på utvecklingsplanens betydelse för Stockholms kommun.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (v), enligt följande

Det är ett stort arbete med att ta fram en ny regionplan. Det krävs både tid och resurser för att få fram riktiga underlag och realistiska scenarier. Att inte ta hänsyn till klimatförändringarna och de klimatmål som måste uppnås är oansvarigt. Vänsterpartiet anser att det tydligt måste framgå på vilket sätt nya RUFS kan bidra till att nå minskad klimatpåverkan. Klimatmålen som bör vara det som sätter ramarna för hela planen är omöjliga att uppfylla med nya RUFS.

Vänsterpartiet förespråkar den täta staden, där det mesta finns på gång- eller cykelavstånd eller bara en kollektivtrafikresa bort. Staden ska växa inåt och outnyttjad industrimark, parkeringsplatser och överdimensionerade vägar ska bebyggas med nya bostäder. Staden ska värna om de grönområden som finns kvar och koncentrera bebyggelsen till redan hårdgjord mark. Detta sätter gränser för hur många bostäder som kan byggas i Stockholm. Vi anser att Stockholms kranskommuner också måste ta sitt ansvar för bostadsbyggande. Stockholms kommun kan omöjligt tillgodose alla de bostäder som behövs de kommande åren.

Kollektivtrafiken måste vara grunden för allt resande i regionen, bilen ska bara ses som ett komplement i områden där underlag för kollektivtrafik saknas. Vänsterpartiet motsätter sig skarpt ny bebyggelse utan god kollektivtrafik. Vi är emot externa köpcenter som leder till ökat bilberoende och en utarmad stadsmiljö. Vi ser det som en självklarhet att Förbifart Stockholm inte kan ingå i ett framtidsscenario med minskad klimatpåverkan. Förbifart Stockholm leder till ökad biltrafik, utglesad stad genom att nya områden öppnas upp för exploate-

ring och stora intrång i viktiga naturområden vilket drabbar både djur- och växtliv samt boende omkring.

Vänsterpartiet vill se ett varaktigt skydd för Stockholms gröna kilar. I RUF5 måste det tydligt framgå hur uppsplittringen av gröna områden kan stoppas. Sammanhängande gröna stråk är grundläggande som spridningskorridorer för växter och djur. Stockholmsregionen måste arbeta för ett fungerande ekosystem och ökad biologisk mångfald. Ett ekosystem i balans och biologisk mångfald är grundförutsättningar för att bromsa klimatförändringarna.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m fl (m) enligt följande

Trafik- och renhållningsnämnden understryker vikten av att gå vidare med alternativet ”tät”. Den täta, miljövänliga staden, som inte oplanerat förglesas ut över ansenliga markarealer och grönområden, med ökat bilberoende och miljöbelastning som följd, har visat sig vara den modell som bäst motsvarar hur människor vill bo.

För att Stockholm ska kunna fortsätta växa och bli en miljonstad till 2030 behöver vi förstärka urbaniseringen av vår kommun och region. Vi behöver skapa fler stadsmiljöer, låta kvartersstaden växa ut över tullsnitten och sammanlänka de stadskärnor som redan finns i våra kranskommuner. Vi behöver radikala förslag om stadsförtätning, för det är endast genom att vara tät och samlad som staden kan ge ett stort och varierat utbud, tillgängligt för alla.

Vidare anser nämnden att staden ska stå fast vid de prioriteringar som staden ställt sig bakom i och med stockholmsförhandlingarna.

Särskilt uttalande gjordes av Jan Valeskog m fl (s) enligt följande

Vi stöder i stort sett förvaltningens utlåtande med följande kommentarer. Förslaget till regionplan där ökat bostads- och arbetsplatsutbyggnad i de centrala delarna av regionen är att föredra men samtidigt kan knappast de olika mål- och planbilder som redovisas i förslaget ske enligt en enda utvecklingsinriktning. Rimligtvis kommer flera kommuner i länet att vilja utnyttja sina geografiska möjligheter med att planera och bygga för en mer utspridd bebyggelse och därigenom exempelvis kunna bygga fler egnahem, villor etc. Det är viktigt att planeringen av trafiksystemen utgår från att kollektiv- och nyttotrafik får en prioritet. En stor brist är, precis som förvaltningen framhåller i sist yttrande, att frågor om godshantering och terminalkapacitet är mycket bristfällig i förslaget till utvecklingsplan. Hur en kraftigt växande befolkning skall kunna försörjas på ett så ett effektivt och miljövänligt sätt med varor och gods besvarar inte förslaget på utvecklingsplan.

Vi stöder de trafikprojekt som redovisas i Cederschiöldsöverenskommelsen och även de projekt som förvaltningen lyfter fram i sin redovisning. Det är dock viktigt att spårvagnsprojekten som beskrivs också analyseras sakligt utifrån framkomlighetsperspektiv och ett trafik-säkerhetsperspektiv. Det är även viktigt att tydliga redovisningar finns som bättre klargör frågor om kapacitet och kostnader så att insatta investeringar i ev. spårvagnar också motsvarar verklig kapacitetsökning, relativt bussalternativet och i vissa avseenden tunnelbanealternativet.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Petter Lindfors m fl (m) och ledamoten Gulan Avci (fp) enligt följande

Exploateringsnämnden understryker vikten av att gå vidare med alternativet ”tät”. Den täta, miljövänliga staden, som inte glesas ut över ansenliga markarealer med ökat bilberoende och miljöbelastning som följd, har visat sig vara den modell som bäst motsvarar hur människor vill bo.

För att Stockholm ska kunna fortsätta växa och bli en miljonstad till 2030 behöver vi förstärka urbaniseringen av vår kommun och region. Vi behöver skapa fler stadsmiljöer, låta kvartersstaden växa ut över tullsnitten och sammanlänka de stadskärnor som redan finns i våra kranskommuner. Vi behöver radikala förslag om stadsförtätning, för det är endast genom att vara tät och samlad som staden kan ge ett stort och varierat utbud, tillgängligt för alla.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Christer Mellstrand (c) enligt följande

Centerpartiet delar i stor utsträckning RTK:s syn på framtidens Stockholmsregion. Vi förordar den täta planbilden där vi fortsätter att utveckla Stockholm som en tät, miljövänlig stad med god, ofta spårbunden, kollektivtrafik. Genom att stimulera en tät stad och tillåta höga byggnader så kan staden expandera med bibehållen attraktion. Grönytor och parker kan bevaras och utvecklas och fler människor kan utnyttja en effektivare kollektivtrafik. Den täta staden är miljövänlig!

Centerpartiet anser dock inte att reservatet för Österleden hör hemma i planbilden och det fortsatta arbetet med RUFSS. Arbetet bör botten i gällande politiska överenskommelser, d v s överensstämma med Cederschiöldsöverenskommelsen. Att bygga en Österled i hjärtat av Nationalstadsparken kan aldrig komma i fråga.

Ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) instämmer i förslaget från (mp).

Ersättaren Lotten von Hofsten (v) instämmer i förslaget från (v).

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) med hänvisning till sitt förslag enligt följande

1. Som svar på remissen anføres följande:

Samrådshandlingen för Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010 - RUFSS 2010 är ett viktigt dokument som på 230 sidor uttrycker en stor kunskap och engagemang för regionen och regional utveckling.

Förslaget till ny RUFSS har, jämfört med RUFSS 2001, tydligt utvecklat den hållbara utvecklingens tre dimensioner dvs ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet i planeringsarbetet. Det är också positivt att jämställdhet, lika rättigheter och hälsa på ett tydligt sätt fått ge avtryck i förslaget, men frågorna kan utvecklas betydligt, liksom barnperspektivet.

Tyvärr räcker inte dessa förbättringar med tanke på de utmaningar som regionen står för inom klimat, miljö- och hälsoområdet. Formuleringarna måste skärpas och ta hänsyn till naturens gränser, i synnerhet som det regionala perspektivet är högst centralt för att kunna skapa en mer hållbar samhällsutveckling. Här följer några exempel på hur RUFSS 2010 bör stärkas:

Låt klimatfrågan genomsyra hela RUFSS

RUFSS 2010 lyfter tydligt fram klimatet som en av flera betydande utmaningar för regionen. I RUFSS 2001 saknades detta helt. Det är ett viktigt steg framåt att erkänna att problemet finns, och att det finns en motsättning i att nå klimatmål och mål om ökad tillgänglighet. Erkänns problemet kan man börja göra något åt det. Men det är här som helhetstänkandet i det annars väl sammanhållna dokumentet kollapsar.

Ta ansvar för klimatmålen och föreslå inte vägutbyggnader

Trots en klarsynt insikt om klimathotet, dess orsaker och effekter. Trots en klarsynt insikt om att utsläppen måste minska 80-90 % till 2050. Trots en klarsynt insikt om att det är vägtransporterna som är akilleshälen.

Föreslås ändå stora vägutbyggnader, både på kort sikt, och än mer efter 2020 vilket gör att utsläppen ökar med 80 % till 2030. Istället för att göra en trafikplanering som utgår från att vi

ska ta VÅRT ansvar, som utgår från de nödvändiga MÅLEN för utsläppsminskning, ska nödvändiga medel slösas bort på kontraproduktiva motorvägar.

Byt scenarierna "tät" och "fördelad" mot ett "bil" respektive "kollektivtrafikscenario"

Ett sätt att hantera denna problematik är att i stället för de två olika planbilderna "tät" respektive "fördelad", som mer beskriver gradskillnader av en likartad utveckling, jämföra en av de gängse framtagna planbilderna med en modern planbild där som är baserad på kollektivtrafik. Utifrån dessa scenarier kan man sedan diskutera klimatmålen.

Utveckla vattenvägarna

Stockholmsområdet präglas i hög grad av vatten och vattenvägarna kan användas för transporter i mycket högre utsträckning, både för godstransporter, för att avlasta t ex essingeleden och för kollektivtrafik. Det kan möjliggöra nya resandemönster och bostäder på platser som idag ligger långt ifrån kollektivtrafik.

Ta hänsyn till miljökonsekvensbedömningen

I den gjorda Miljökonsekvensbedömningen blir ovanstående uppenbart och nämnden stödjer slutsatserna i Miljökonsekvensbedömningen. RUFSS genomsyras av ett tillväxtperspektiv som är svårt att förena med ekologiskt och socialt hållbar utveckling, vilket också konstateras i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta bör RUFSS 2010 ta till sig.

Se möjligheter till småskalighet och självförsörjning

RUFSS 2010 tycks helt sakna tankar på att samhället kan utvecklas i en annan riktning där småskalighet och högre grad av självförsörjning ingår. Utöver vägtrafik och rörlighet vill man skapa storskaliga lösningar också för energiförsörjningen, vilket kan vara svårt att förena med de mer robusta system man vill ha.

Ta hänsyn till de gröna kilarna

Ett problem är att man i mångt frångår fingermodellen eller stjärnstrukturen för bebyggelseutvecklingen vilket är ett allvarligt hot mot Stockholmsregionens gröna kilar.

De gröna kilarna är av oerhört stor betydelse för bl.a. folkhälsa, klimat, upplevelsevärden och en tillgång som måste skyddas.

Skapa alternativ till en flygbaserad infrastruktur

Det är bra att RUFSS 2010 vill föra över godstransporter på tåg och utveckla kollektivtrafiken. Märkligt nog finns inte samma tankar kring flyget som är en av samhällets mest klimatpåverkande verksamheter. Istället vill man värna och utveckla regionala flygplatser, helt stic i stäv med all klimathänsyn! Det ses t.o.m. som ett hot mot regionen att åtgärder för att minska flygets CO₂-utsläpp genomförs. Man friskriver sig också från ansvaret genom att hänföra flygets utsläpp på EU. Arlanda ska enligt RUFSS 2010 stärka sin roll som flygfrakterminal för att finansiera långdistansflyg. Därutöver vill man utveckla ett nät av kompletterande flygplatser. För att hålla de regionala utsläppen nere avser man att utveckla mer miljövänliga förbindelser till och från flygplatserna, ett mycket märkligt resonemang.

RUFSS 2010 borde istället försöka uppmuntra båttransporter och tågtransporter istället för flygfrakt. Man borde också göra allt som är möjligt för att minska flygresandet, i synnerhet fritidsresor och kortdistansresor som lika gärna kan göras med tåg.

Ta hänsyn till folkhälsa, ekosystem och klimat

RUFSS 2010 borde ha en annan retorik än nuvarande. Medvetenheten om människors livskvalitet och hälsa liksom medvetenhet om ekosystem och klimat bör vara ledande med tanke på det som vi står inför. RUFSS borde i högre utsträckning ta intryck av ny kunskap såsom t.ex. boken bilder av Framtidsstaden där man utvecklat scenarier med halverad energianvändning för regionen. Dessa scenarier visar att vi kan leva gott - ja till och med bättre i ett sådant samhälle.

Reservation anfördes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) med hänvisning till sitt förslag enligt följande

Som svar på remissen överlämnas och återopas kontorets utlåtande.

2. Därutöver anføres följande:

Att ta fram en ny regionplan är ett stort arbete och det krävs både tid och resurser för att få fram riktiga underlag och realistiska scenarier. Att inte ta hänsyn till klimatförändringarna och de klimatmål som måste uppnås är oansvarigt. Vänsterpartiet anser att det tydligt måste framgå på vilket sätt nya RUFSS kan bidra till att nå minskad klimatpåverkan. Klimatmålen som bör vara det som sätter ramarna för hela planen är omöjliga att uppfylla med nya RUFSS.

Vänsterpartiet förespråkar den täta staden, där det mesta finns på gång- eller cykelavstånd eller bara en kollektivtrafikresa bort. Staden ska växa inåt och outnyttjad industrimark, parkeringsplatser och överdimensionerade vägar ska bebyggas med nya bostäder. Staden ska värna om de grönområden som finns kvar och koncentrera bebyggelsen till redan hårdgjord mark. Detta sätter gränser för hur många bostäder som kan byggas i Stockholm. Vi anser att Stockholms kranskommuner också måste ta sitt ansvar för bostadsbyggande. Stockholms kommun kan omöjligt tillgodose alla de bostäder som behövs de kommande åren.

Kollektivtrafiken måste vara grunden för allt resande i regionen, bilen ska bara ses som ett komplement i områden där underlag för kollektivtrafik saknas. Vänsterpartiet motsätter sig skarpt ny bebyggelse utan god kollektivtrafik. Vi är emot externa köpcenter som leder till ökat bilberoende och en utarmad stadsmiljö. Vi ser det som en självklarhet att Förbifart Stockholm inte kan ingå i ett framtidsscenario med minskad klimatpåverkan. Förbifart Stockholm leder till ökad biltrafik, utglesad stad genom att nya områden öppnas upp för exploatering och stora intrång i viktiga naturområden vilket drabbar både djur- och växtliv samt boende omkring.

Vänsterpartiet vill se ett varaktigt skydd för Stockholms gröna kilar. I RUFSS måste det tydligt framgå hur uppsplittringen av gröna områden kan stoppas. Sammanhängande gröna stråk är grundläggande som spridningskorridorer för växter och djur. Stockholmsregionen måste arbeta för ett fungerande ekosystem och ökad biologisk mångfald. Ett ekosystem i balans och biologisk mångfald är grundförutsättningar för att bromsa klimatförändringarna.

Miljö- och hälsoskydds nämnden

Reservation anfördes av Åsa Romson (mp), ledamoten Eva Louise Erlandsson Slo-rach (s) och tjänstgörande ersättaren Tina Kratz (v) med hänvisning till sitt yrkande.

1. att överlämna förvaltningens förslag till remissvar

2. att därutöver anföra följande

”Tre saker är nödvändiga om regionen ska kunna få en hållbar tillväxt i framtiden:

- Det krävs en utvecklad kollektivtrafik och en ökad kollektivtrafikandel.
- Det krävs moderna och väl fungerande infartsparkeringar i regionen.
- Det krävs ett fungerande distributionsnät för alternativa bränslen i hela regionen

Miljöförvaltningens remissvar pekar tydligt på behovet av djupare analyser av åtgärder i stadsutvecklingen som leder till minskade och inte ökande växthusgasutsläpp. Det är inte acceptabelt att genomföra en regionplan som inte kan hantera denna stora fråga på ett bättre sätt.”