

PM 2005 RII (Dnr 003-3482/2004)

Aktualitetsprövning av RUFS 2001 – Samråd 2004

Remiss från regionplane- och trafiknämnden

Borgarrädsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Remissen besvaras med vad föredragande borgarråd anför i promemorian.

Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson anför följande.

Ärendet

Landstingsfullmäktige antog 2002 den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2001) som regionplan för Stockholms län. Ett viktigt mål i planen är att regionen, som nu har en stark central regionkärna, ska utvecklas till att bli mer flerkärnig.

Landstingsfullmäktige ska under innevarande mandatperiod ta ställning till om den regionala utvecklingsplanen fortfarande är aktuell. Som ett led i detta har regionplane- och trafikkontoret, tagit fram rapporten "Aktualitetsprövning av RUFS 2001 – Samråd 2004". Samrådet gäller främst huvudstrategierna och de bärande idéerna i RUFS 2001. De frågor som ställs till remissinstanserna är:

- Fungerar RUFS som ett relevant underlag för er egen planering och verksamhet?
 - Har det skett förändringar i omvärlden som är så omfattande att förutsättningarna för RUFS 2001 inte längre gäller?
 - Saknas något i underlaget som bedöms vara av betydelse för aktualitetsprövningen av RUFS 2001?
 - Hur ser ni på en kommande planeringsprocess?
- Rapporten finns att läsa på www.RTK.sll.se

Remisser

Ärendet har inom staden remitterats till miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms Näringslivskontor AB, gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och stadsledningskontoret.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att för att säkerställa att regionplanen är förenlig med en ekologiskt långsiktigt hållbar utveckling måste ett fortsatt arbete med RUFS 2001 även ske utifrån de nationella miljömålen. Nämnden tillstyrker infrastrukturinvesteringarna i bland annat spår och vägar. Kollektivtrafiken bör vara det huvudsakliga sättet att transportera människor mellan bostad och arbete, men nytto- och biltrafiken kommer även i framtiden vara en mycket viktig del av transportsystemen i länet, vilket måste vara en av utgångspunkterna i aktualitetsprövningen av den regionala utvecklingsplanen.

Styrelsen för Stockholms Näringslivskontor AB tycker att det i RUFSS 2001 finns en omfattande och viktig diskussion om stockholmsregionens betydelse för Sverige. Näringslivskontoret ser gärna att denna diskussion fördjupas. Det är bra att regionplane- och trafikkontoret belyser de förändringar som skett i omvärlden efter 2001 som exempelvis EU-utvidgningen och omställningarna inom flygbranschen. Det är positivt att resonemanget fördjupas kring frågor som infrastruktur, bostäder, kunskap och FOU samt entreprenörskap och företagande.

Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden bedömer att RUFSS 2001 till sin huvudinriktning fortfarande är relevant. Nämnderna anser att regionen med nödvändighet måste vara flerkärning om den skall vara hållbar. För att hela regionen ska utvecklas måste den centrala kärnan avlastas och flera kärnor stimuleras. Stockholmsregionens försörjning är avhängig av en god infrastrukturplanering och det måste lösas med ett regionalt perspektiv. Frågan om regionens hamnkapacitet måste t ex inbegripa hela östra Mellansverige. Målsättningen måste vara att komma fram till en strategi som förenar säkerställandet av hamnkapaciteten i regionen med ett ekologiskt uthålligt transportsystem, regional utveckling och en rättvis fördelning i regionen. Nämnderna anser också att Bromma flygplats skall avvecklas så snart det är möjligt och att det i stället skall byggas bostäder inom området. Nämnderna anser vidare att den hållbara utvecklingen har försummats och behöver i aktualitetsprövningen få förnyad styrka. Nämnderna anser att den utveckling som beskrivs i RUFSS 2001 där koldioxidutsläppen per person beräknas öka med 15% är helt oacceptabel och strider mot såväl stadens mål som regionala och nationella miljömål. Regionplanen bör ändras så att infrastrukturförslag och andra åtgärder anpassas till målen om sänkta koldioxidutsläpp.

Stadsledningskontorets sammanfattande bedömning är att förutsättningarna som RUFSS 2001 bygger på inte har ändrats i sådan omfattning att det är nödvändigt med en revidering av utvecklingsplanen. Kontoret anser också att utvecklingsplanens övergripande mål och strategier i stort är relevanta. När det gäller infrastruktur och bostadsbyggande bedömer dock kontoret att strategierna och åtgärderna i RUFSS 2001 inte är tillräckligt kraftfulla.

RUFSS 2001 har enligt vad stadsledningskontoret erfarit inneburit en bredare regional planering och ett fördjupat samarbete mellan regionens aktörer, men det krävs en ytterligare förstärkning av det regionala samarbetet inom ett antal strategiskt viktiga områden för att kunna nå målen i RUFSS 2001. Det är också viktigt att samarbetet inom hela den funktionella regionen, oavsett länsgränser, kan fortsätta att utvecklas.

Slutligen anser stadsledningskontoret att den nu aktuella prövningen av RUFSS 2001 tydliggör behovet av förstärkt nationell storstadspolitik för att bättre ta tillvara storstadsregionernas möjligheter att bidra till tillväxt och välfärd i hela landet. En nationell storstadspolitik bör därför inriktas på att öka möjligheterna att göra avvägningar mellan angelägna mål inom olika samhällsområden, inte minst inom den fysiska planeringen.

Mina synpunkter

Jag anser att RUFSS 2001 fortfarande fungerar som ett viktigt planeringsunderlag framförallt vad gäller regionens utvecklingsförutsättningar och utvecklingsmål.

I RUFSS 2001 finns en omfattande och viktig diskussion om stockholmsregionens betydelse för Sverige och det är bra att regionplane- och trafikkontoret med jämna mellanrum presenterar rapporter och analyser som beskriver utvecklingen i stockholmsregionen.

Ett problem med RUFS 2001 är att regionens beroende och samspel med resterande delar av Mälardalen ej har belysts på ett tillräckligt omfattande och djuplodande sätt. Vi saknar också ett regionalt perspektiv gällande energiförsörjningsfrågan och avfallshantering.

Vi ser också en risk i att regionplanen i hög grad baseras på en viljeyttring, snarare än en trolig prognos, kring framtida markplanering. Det kan innebära att den verkliga markanvändningen endast delvis sammanfaller med RUFS 2001 och att viktiga investeringar, till exempel i trafiksystem planeras på ett sätt som ej är optimalt anpassade till den verkliga utvecklingen och behovet.

För att utvecklingen av regionen skall vara hållbar bör planeringen utgå från den radiella struktur regionen är utbyggd kring. Det är också viktigt att väga in regionens beroende och samspel med resterande delar av Mälardalen på ett betydligt mer omfattande och djuplodande sätt än vad som sker i RUFS 2001.

Stockholm är idag till stor del en enkärnig region där tätheten av arbetsplatser liksom lönenivåerna faller med växande avstånd från city. För att hela regionen ska utvecklas måste lokala tillväxtcentra stimuleras. Detta kan innebära kortare avstånd till arbetet, fritidsaktiviteter och affärer, vilket är positivt för miljön och kan medföra en ökad livskvalitet. Staden är idag engagerad i utveckling av flera nya kärnor i samverkan med näringslivet, universitet och högskolor. Huvudsakligen gäller det Kista och Kungens kurva/Skärholmen. Vi arbetar också med att utveckla de delkärnområden som finns i staden, som exempelvis Norra stationsområdet och Telefonplan. Under de närmaste 10-15 åren kommer staden också att bedriva ett omfattande arbete för att utveckla bostads-, arbetsplats- och handelsområden i närförortsområden.

Stockholmsregionens försörjning är beroende av en god infrastrukturplanering. Detta är frågor som måste lösas med ett regionalt perspektiv som även omfattar övriga delar av Mälardalsregionen. Frågan om regionens hamnkapacitet måste exempelvis inbegripa hela östra Mellansverige. En utredning som ska utgöra underlag för en hamnstrategi för Stockholm pågår just nu. Målsättningen måste vara att komma fram till en strategi som förenar säkerställandet av hamnkapaciteten i regionen med ett ekologiskt ut hålligt transportsystem, regional utveckling och en rättvis fördelning i regionen.

RUFS 2001 anger som inriktning att Arlanda ska byggas ut med på sikt en fjärde, parallell rullbana. Det är min åsikt att Arlandas funktion som navflygplats skall behållas och stärkas. RUFS 2001 anger vidare att Bromma ska behållas som länets andra flygplats, vilket jag i likhet med flera remissinstanser motsätter mig. Majoriteten i Stockholms stad anser att Bromma flygplats bör avvecklas så snart det är möjligt och att det istället skall byggas bostäder inom området. Regionplane- och trafikkontoret uppger att Brommafrågan fortfarande är olöst samtidigt som Stockholm behöver goda möjligheter för så kallat näringslivsflyg. Jag vill i likhet med gatu- och fastighetskontoret erinra om att det i Stockholmsberedningens betänkande, som inte nämns av regionplane- och trafikkontoret, talades om en flygplatskommission som skulle möjliggöra att Bromma läggs ned år 2016. Denna kommission är fortfarande inte tillsatt. Ostlänken från Stockholm till Nyköping, Norrköping och Linköping kommer kunna möjliggöra snabba järnvägstransporter regionalt men kan också få en avgörande betydelse som snabbpendel till Skavsta flygplats som utvecklats till en av Sveriges passagerarmässigt största flygplatser.

Det är positivt att regionplane- och trafikkontoret ställer frågan vad regionens aktörer och Luftfartsverket kan göra för att stärka Arlandas position som central flygplats i linjesystemet och därmed dess internationella ställning i en tid av ökad konkurrens och lågprisflyg. Det påverkar Stockholm negativt att antalet direktlinjer från Arlanda minskat

sedan 2001. Den senaste tiden har trenden vänt och SAS öppnar flera direktlinjer till europeiska städer. Arlandas position måste dock stärkas ytterligare.

Vidare anser jag att det är mycket viktigt med ett regionalt miljöperspektiv. En god miljö lägger grunden för möjligheten till ett gott liv och det är positivt att miljömålen sätts höga. En hållbar utveckling var från början ett av tre ”ben” i processen att ta fram den regionala utvecklingsplanen RUFS 2001. Jag anser i likhet med flera av remissinstanserna att detta har försummats och behöver i aktualitetsprövningen få förnyad styrka. För att RUFS 2001 skall fungera som ett viktigt planeringsunderlag krävs att dess övergripande mål och strategier är förenliga med de nationella miljömålen. Regionens bebyggelseutveckling bör ske på ett sådant sätt att miljömålet ”begränsad klimatpåverkan” kan uppnås. Det innebär en planering för en tät bebyggelse som minimerar bilberoende och gynnar en stark utbyggnad av kollektivtrafik i regionen. En mer utspridd bebyggelse – s k urban sprawl, eller utglesning - bör undvikas då detta ofelbart kommer att leda till en kraftig ökning av biltrafiken vilket i sin tur motverkar målet att minska koldioxidutsläppen.

Jag vill i likhet med stadsbyggnadsnämnden också lyfta fram betydelsen av mellanregionalt samarbete. Den mellanregionala samverkan har utvecklats de senaste åren genom t ex ABC-samarbetet mellan Stockholm och Uppsala. Det är viktigt att det regionala samarbetet fortsätter att utvecklas och att målarregionen får ökad betydelse och därmed kan närma sig ABC-samarbetet och Mälardalsrådets arbete. Ett steg i den riktningen är det samarbete som också bedrivs med Sörmland och Västmanland.

Med en regional utveckling med flera kärnor och med utvidgade samband mellan funktioner och noder inom såväl den nuvarande regionen som storregionen följer ett ökat behov av mellankommunalt och mellanregionalt samarbete. Den mellankommunala samverkan har utvecklats de senaste åren genom gemensamma projekt med t ex Huddinge och Sundbyberg, och det är viktigt att också det mellankommunala samarbetet fortsätter att utvecklas.

Det finns många mellankommunala frågor, såsom bostadsförsörjning, grönstruktur, infrastruktur och kommunalteknik, där staden och regionen skulle vinna på större samverkan. I dag saknas ett lämpligt forum för att diskutera, analysera, utreda och klarlägga de mellankommunala frågorna.

En viktig funktion hos den regionala utvecklingsplaneringen är att den verkar samordnande för frågor som kräver ett gemensamt agerande över kommun- och andra aktörsgränser för att kunna nå resultat. RUFS 2001 är en viktig plattform i detta mellankommunala samarbete.

Kollektivtrafiken bör vara det huvudsakliga sättet att transportera människor mellan bostad och arbete. Stockholm och Sundbyberg har de senaste åren tillsammans med SL utrett en förlängning av tvärbanan från Alvik till Kista och Helenelunds station. Banan till Kista och Helenelund är viktig för utvecklingen av Kista och dess närområden. Vidare bör de förlängningar från Kista till Sollentuna centrum och Barkarby som är under utredning uppmärksammas.

På motsvarande sätt är den södra tvärbanan mellan Älvsjö – Skärholmen – Kungens kurva – Flemingsberg viktig för utvecklingen i sydväst. Nytt- och biltrafiken kommer emellertid även i framtiden vara en viktig del av transportsystemen i vårt län och detta måste vara en av utgångspunkterna i aktualitetsprövningen av den regionala utvecklingsplanen. Som en följd av EG:s luftdirektiv har miljökvalitetsnormer införts i miljöbalken. I Stockholm, men även i grannkommunerna, kommer det att bli svårt att klara normen för kvävedioxid och partiklar i tid. Ett åtgärdsprogram har nyligen beslutats av regering-

en och bör ha stor vikt i den framtida planeringen och val av åtgärder för att förbättra luftkvaliteten.

Genom den koppling som finns i svensk lagstiftning till PBL påverkas också den fysiska planeringen av miljökvalitetsnormerna. Enligt PBL får inte planläggning medverka till att en miljökvalitetsnorm överskrids. Hur denna koppling mellan miljöbalken och PBL skall hanteras råder det osäkerhet om. Eftersom biltrafiken är den klart dominerande källan till överskridanden måste frågor om åtgärder för att klara normerna diskuteras i ett regionalt perspektiv.

För att grönstrukturen inom Stockholms stad ska kunna bibehålla sina kvaliteter behöver sambanden i de regionala grönkilarna bestå och utvecklas. Jag anser i likhet med stadsbyggnadsnämnden att det är mycket positivt att en stor del av kilarna, enligt programmet "Aldrig långt till naturen", redan är skyddade eller föreslås skyddas. Av programmet framgår dock att väsentliga delar av Hanvedenkilen, Gömmarenkilen och Järvakilen utanför kommungränsen även efter programmets genomförande kommer att sakna juridiskt skydd. Det är därför viktigt att fortsätta det mellankommunala samarbetet kring den regionala grönstrukturen.

Även om befolkningsutvecklingen har gått långsammare än vad som förutsågs i RUFS 2001 så finns det fortfarande ett mycket stort behov av nya bostäder. Stockholms stad anser i likhet med övriga aktörer i Stockholms län att bristen på bostäder hämmar den ekonomiska utvecklingen i regionen på ett mycket olyckligt sätt. Vi har därför för vår del under innevarande mandatperiod prioriterat ett påbörjande av 20 000 nya bostäder och insatser för minskade boendekostnader. Det pågår också ett arbete för att skapa en god beredskap för att långsiktigt tillgodose efterfrågan på bostäder inom Stockholms stad. Detta arbete stämmer i allt väsentligt överens med de strategier för ett ökat bostadsbyggande som ingår i RUFS 2001 och planen får anses vara aktuell i detta avseende.

Jag instämmer i stadsledningskontorets synpunkter att det är viktigt att regionens aktörer, inklusive regionplane- och trafikkontoret, intensifierar sitt arbete för att skapa ökad förståelse för att bostadsbristen i Stockholm är ett betydande regionalt och nationellt problem. Det regionala utvecklingsarbetet bör enligt min uppfattning innefatta en långsiktig och gemensam strategi för att få till stånd nödvändiga förändringar på nationell nivå.

Vidare anser jag liksom stadsledningskontoret att det är beklagligt att region- och trafikplanekontoret i samrådsrapporten endast kortfattat nämner problemet med tillämpningen av buller- och miljökvalitetsnormer. Dessa frågor har stor inverkan på möjligheterna att åstadkomma en ekologiskt hållbar utveckling i enlighet med RUFS 2001 och de bör lyftas fram i samband med aktualitetsprövningen.

Den nu aktuella prövningen av RUFS 2001 tydliggör behovet av förstärkt nationell storstadspolitik för att bättre ta tillvara storstadsregionernas möjligheter att bidra till tillväxt och välfärd i hela landet. En nationell storstadspolitik bör därför inriktas på att öka möjligheterna att samordna insatser inom olika politikområden och att bredda storstadspolitiken så att även tillväxtperspektivet och den fysiska planeringen inkluderas.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

Remissen besvaras med vad föredragande borgarråd anför i promemorian.

Stockholm den 21 december 2004

KERSTI PY BÖRJESON

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Sten Nordin* (m) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. i huvudsak godkänna föredragande borgarrådsförslag till beslut
2. därutöver anför

Stockholm har under de senaste åren haft en djupare lågkonjunktur än övriga landet. Detta faktum innebär att regionen behöver stora satsningar på ett flertal områden för att komma upp på benen igen och gå emot en gynnsam konjunkturutveckling.

Dessvärre ligger regionens framtida långsiktiga hållbarhet och utveckling till stor del i statsmaktens händer. Det senaste dråpslaget mot Stockholm är införandet av biltullsförsöket som innebär att stockholmarna drabbas av ytterligare en skatt, vilket naturligtvis försvårar för handeln och etablering av företag. Handeln inne i city beräknas minska med försäljning motsvarande Åhléns och NK:s varuhus, då 40% av boende i andra kommuner kommer att handla mindre varor inne i staden när trängselavgifter införs i Stockholm.

Stockholm behöver fortsatt goda möjligheter för näringsflyg genom Bromma flygplats, vilket betonas i RUFS 2001. Det finns i dag ett stort behov av Bromma flygplats där det nära avståndet till Stockholm är avgörande för näringsflyget, samtidigt som Arlandas position naturligtvis måste stärkas gentemot andra storflygplatser i Europa.

Sedan tidigare har staten sett till att Stockholm via skatteutjämnningssystemet får betala drygt 8000 kr per invånare i Stockholms stad för år 2004. Totalt betalar alla kommuner samt landstinget i Stockholms län i år ca 16 miljarder till utjämnningssystemet, vilket är en tung börda för alla skattebetalare i regionen.

Statliga regler som tillämpas av Länsstyrelsen har stoppat bostadsprojekt i city på grund av att de bullernormer som finns inte tar någon som helst hänsyn till storstäder och den aktivitet och trafik som existerar där. Bullernormer tillsammans med höga skatter på byggandet leder till att det höga bostadsbyggande som Stockholm är beroende av för att få en bättre konjunktur inte har tillräckligt hög fart.

Det finns med andra ord mycket som skulle kunna förändras för att få en mer hållbar och positiv utveckling i regionen.

ÄRENDET

Landstingsfullmäktige antog 2002 den regionala utvecklingsplanen RUFS 2001 som regionplan för Stockholms län. Ett viktigt mål i planen är att regionen, som nu har en stark central regionkärna, ska utvecklas till att bli mer flerkärnig. På lång sikt planeras sju yttre kärnor, förutom regioncentrum.

Landstingsfullmäktige ska under innevarande mandatperiod ta ställning till om den regionala utvecklingsplanen fortfarande är aktuell. Som ett led i detta har regionplane- och trafikkontoret tagit fram rapporten "Aktualitetsprövning av RUFS 2001 – Samråd 2004".

Samrådet gäller främst huvudstrategierna och de bärande idéerna i RUFS 2001. Aktualitetsprövningen gäller RUFS:s användbarhet som planerings- och verksamhetsstöd för regionens aktörer, inte genomförandetakten för specifika åtgärder. Genomförandet behandlas istället i den årliga lägesrapporten.

Rapporten beskriver tillståndet i regionen och diskuterar de grundantaganden som RUFS 2001 bygger på. Vidare redovisas ny kunskap och nya frågeställningar av strategisk betydelse för den regionala utvecklingsplaneringen. I rapporten diskuteras också frågor som handlar om utvecklingsplanens geografiska räckvidd, tidshorisont och roll.

I arbetet har bl a synpunkter vägts in som framkommit i de remisser som genomfördes under 2003 kring Storstadspolitik, Stockholmsregionens samspel med sin nära omgivning och Flera kärnor. Regionplane- och trafikkontoret har uppdaterat kunskapen om förhållanden i regionen, bedömt sådana utvecklingstendenser och framtidsrester som kan påverka regionplanens aktualitet samt identifierat nya förhållningssätt och frågor som kan behöva beaktas när en ny planeringsprocess inleds - vare sig det sker snart eller om några år. Den av regionplane- och trafikkontoret nyligen publicerade lägesrapporten 2004 om genomförandet av RUFS 2001 har också varit en viktig del av kunskapsunderlaget.

I rapporten ställs följande frågor till remissinstanserna:

- Fungerar RUFS som ett relevant underlag för er egen planering och verksamhet?
- Har det skett förändringar i omvärlden som är så omfattande att förutsättningarna för RUFS 2001 inte längre gäller?
- Saknas något i underlaget som bedöms vara av betydelse för aktualitetsprövningen av RUFS 2001?
- Hur ser ni på en kommande planeringsprocess?

Rapporten finns att läsa på www.RTK.sll.se

REMISSER

Ärendet har inom staden remitterats till miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms Näringslivskontor AB, gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, och stadsledningskontoret.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 november 2004 att i huvudsak tillstyrka förvaltningens förslag till kompletteringar i aktualiseringen av den regionala utvecklingsplanen samt förslag med anledning av den fortsatta planeringsprocessen, och att därutöver anföra följande.

De förslag på investeringar av bland annat spår och vägar i den regionala utvecklingsplanen är något som vi står bakom. Planeringen av regionen måste ske utifrån befolkningens mängd, företagsamhet och behov av transporter som kan bedömas vara en realitet år 2030, vilket är det år som RUFSS är planerad utifrån. I planeringssammanhang är det viktigt att ha ett långsiktigt perspektiv och även utgångspunkten att regionen skall kunna överleva ekonomiskt i ett Europa där en kraftigt växande konkurrens kan skönjas mellan regionerna.

I ett sådant perspektiv är de miljö- och folkhälsoaspekter som miljöförvaltningen tar upp viktiga att också belysa i kommande regionplaner. Utgångspunkten kan dock inte vara att väginvesteringar eller biltrafik per definition enbart är negativt. Sådan trafik samt väginvesteringar kommer att vara nödvändiga om det skall vara möjligt att leva och bo i hela Stockholms län. Självklart kommer och bör kollektivtrafiken vara det huvudsakliga sättet att transportera människor mellan bostad och arbete. Nytt- och biltrafiken kommer dock även i framtiden vara en mycket viktig del av transportsystemen i vårt län, vilket måste vara en av utgångspunkterna i aktualitetsprövningen av den regionala utvecklingsplanen.

Reservation anfördes av *Viviann Gunnarsson* (mp) och *Stellan Hamrin* (v), bilaga.

Reservation anfördes av *Jakob Forssmed* (kd), bilaga.

Reservation anfördes av *Magnus Hellström m fl* (m), bilaga.

Reservation anfördes av *Gustav Åkerblom m fl* (fp), bilaga.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande av den 9 november 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen har i denna remiss på grund av den korta remisstiden centrerat analysen i första hand till frågor som huvudsakligen har nära samband med trafikens miljöstörningar. Trafikens miljöstörningar bedömer Miljöförvaltningen vara den fråga som har avgörande betydelse att komma till rätta med om den fortsatta planeringen skall vara förenlig med en ekologisk långsiktig hållbar utveckling.

RUFSS som underlag för egen planering och verksamhet

En fråga är om RUFSS alljämt fungerar som ett relevant underlag för egen planering och verksamhet.

Miljöförvaltningen kan konstatera att RUFSS 2001 inte i någon högre grad fungerat som ett underlag för förvaltningens planering och verksamhet. De allvarligaste bristerna i RUFSS 2001 har varit att de redovisade alternativen inte är förenliga med en ekologiskt hållbar utveckling och att man inte utgått ifrån nationella miljömål som en förutsättning för utvecklingsalternativen. Dock har de i RUFSS beskrivna framtidsbilderna – bland annat i fråga om vägtrafikutveckling och färdmedelsval – fungerat som exempel på en möjlig men inte önskvärd utveckling. RUFSS bör potentiellt kunna visa vad som krävs för att nå en hållbar utveckling på en generations sikt, och för detta skulle de nationella miljömålen vara ett utmärkt underlag.

Ådrade förutsättningar i omvärlden

En annan fråga är om det skett förändringar i omvärlden som är så omfattande att förutsättningarna för RUF5 2001 inte längre gäller.

I och med att även Ryssland förklarar sig beredda att ratificera Kyotoprotokollet om klimatpåverkande utsläpp har klimatfrågan fått ökad aktualitet och status. Det är dock inte bara resultatet av klimatförhandlingarna som ställer krav på minskade utsläpp i regionen (vilket sägs i samrådsdokumentet) utan framför allt det önskvärda i att nå en hållbar utveckling.

I samrådsdokumentet anges att de klimatpåverkande utsläppen i regionen minskat. Förvaltningen vill dock peka på den oroväckande utvecklingen som pågår inom vägtrafikområdet. Trafiken över regioncentrumsnittet har de senaste åren fortsatt att öka vilket indikerar att trafikarbetet i hela regionen ökar. Samtidigt har utvecklingen mot bränslesnålare nya bilar brutits efter år 2000. De senaste åren har också ett betydande antal tunga personbilar sålts. Nya studier på EU-nivå indikerar även att koldioxidutsläppen från bilarna är större än vad som framgår av tillverkarnas deklARATIONER. Alla dessa faktorer gör att det krävs kraftfulla åtgärder för att kunna minska vägtrafikens utsläpp av växthusgaser.

I Vägverkets förslag till klimatstrategi, som sändes ut på remiss i juli 2004, föreslås följande mål för vägtrafikens utsläpp av koldioxid i Sverige:

- År 2010 har utsläppen stabiliserats på 1990 års nivå
- År 2020 har utsläppen minskat med minst tio procent jämfört med år 1990
- År 2050 har utsläppen minskat med minst 40 procent jämfört med 1990

För att klara dessa utsläppsminskningar föreslår Vägverket ett antal åtgärder. En betydelsefull åtgärdskategori på lång sikt som berör RUF5 är "transportsnål bebyggelsestruktur och hållbar planering av transportsektorn". I beskrivningen av en hållbar planering av transportsektorn säger Vägverket bland annat att ett långsiktigt hållbart transportsystem inte kommer att tåla en fortsatt trafikutveckling i den takt som hittills skett. "Hänsyn bör tas till detta i planeringen av transportsektorn dels för att nya vägar kan leda till mer trafik och dels för att man kan riskera att genomföra vägprojekt som inte är lönsamma med en dämpad trafikutveckling.", skriver Vägverket.

Kunskapen om hälsoeffekterna av luftföroreningar har ökat de senaste åren. Enligt bland annat EU-studien APHEIS (se www.apheis.net) kan luftföroreningarna i Stockholm orsaka ca. 300 dödsfall varje år. Den bild som målas upp i samrådsdokumentet med förhållandevis låga och sjunkande luftföroreningshalter behöver därför nanseras. En halvering av de trafikrelaterade luftföroreningarna i Stockholm skulle sannolikt reducera dödligheten mer än förverkligandet av nollvisionen för trafikolyckor.

Det har tagits fram förslag till åtgärdsprogram för att klara av miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar. Arbetet med programmen har visat att främst partikelnormen blir svår att klara på många platser i Stockholm. När det gäller grova partiklar har nya motorer och bränslen endast liten påverkan på halterna. Om biltrafiken ökar kommer det att bli svårare att klara miljö kvalitetsnormerna.

Behovet av bostäder inom Stockholm har medfört att transportintensiv verksamhet och terminalområden för sådan verksamhet inom staden utvecklats. Planläggning av bostadsbebyggelse prövas för närvarande nära de två viktigaste lastbilsterminalerna Västberga och Lunda samt i Stockholms hamnområde Värtan- Frihamnen- Loudden. Anläggningar för energiproduktion som från transportsynpunkt är bra lokaliserade t.ex. med möjlighet för sjötransporter, riskerar genom en nära lokaliseringen av bostäder förlora möjligheten att utveckla sin produktion utifrån råvara baserad på biomassa med hänsyn till att risken för buller och luktproblem ökar vid en sådan konvertering (Hammarbyhamnen). Bostäder har lokaliserats inom det skyddsavstånd vid avfallsförbränningsanläggningen i Högdalen som ansågs behövlighet vid miljöprövningen, så möjligheten till fortsatt utveckling av förbränningsanläggningen kan vara begränsad. En utveckling av ovanstående centralt belägna verksamheter och terminalområden anser Miljöförvaltningen medför ett ökat biltrafikarbete i regionen vilket inte framgått av några miljökonsekvensbeskrivningar vare sig för Stockholms Översiktsplan eller Regionplanen.

Behov av kompletteringar

En fråga som ställs är om det saknas något i underlaget som bedöms vara av betydelse för aktualitetsprövningen.

Hållbar utveckling i RUFS 2001 (sid. 45)handlar om att forma systemen för positiva ekonomiska, sociala och ekologiska framsteg och samtidigt se till att dessa samspelar på lång sikt exempelvis genom att:

- ekonomin skapar sysselsättning, vilket är positivt ur ett socialt perspektiv
- ett starkt socialt kapital är till fördel för den ekonomiska utvecklingen. Förmåga till samverkan och tillit har visat sig vara positivt för ekonomisk tillväxt
- god miljö antas ge attraktionskraft, vilket är bra för ekonomin
- tätheten ger också möjlighet till mer ”urbana miljöer”, vilket i sin tur medger ”stadsupplevelser”.

Miljöförvaltningen bedömer att dessa utgångspunkter är del av begreppet långsiktig hållbar utveckling. Det sägs också att planen redovisar konsekvensbedömningar av hur planens genomförande påverkar regionens miljö, ekonomiska och sociala förhållanden samt målkonflikter och synergieffekter mellan åtgärder med olika inriktning. Vidare sägs att det för att säkra en långsiktig hållbar utveckling för Stockholmsregionen krävs att regionens aktörer samverkar i processen m.m. och att en samlad bedömning ger vid handen att utvecklingsplanen, om den genomförs förbättrar förutsättningarna för en hållbar utveckling i regionen.

Någon tydlig redovisning av en sådan konsekvensbedömning kan Miljöförvaltningen emellertid inte hitta mer än som riktangivelser under Regionplanens olika avsnitt. Genomgående för dessa redovisningar är att de inte finns någon definition om vilka miljömål som skall uppfyllas. När det gäller nationella och regionala miljömål sägs exempelvis att för att en fortsatt tillväxt skall kunna förenas med att långsiktigt klara eller närma sig nationellt och regionalt fastställda miljömål är det viktigt att analysera regionens specifika förutsättningar att nå dessa.

En av grundtankarna i Miljöbalken är att ställa om samhällsutvecklingen till ekologisk hållbarhet. Det är viktigt att den ekonomiska dynamiken ställer om samhället i sådan riktning. Miljöförvaltningen anser att RUFS i allt för lite utsträckning visar att valda strategier samtidigt leder till en sådan utveckling eller att ett sådant mål är jämnställt med övriga mål.

Förvaltningen anser att de nationella miljömålen bör utgöra underlag för analyser och beskrivningar av utvecklingsalternativ. Bland annat behövs studier om hur infrastruktur och bebyggelsestruktur kan utformas för att göra det möjligt att klara miljömålet Begränsad klimatpåverkan. Den bild med ökande biltrafik som målas upp i RUFS och i aktualitetsprövningen är inte förenlig med en ekologiskt hållbar utveckling.

Miljöförvaltningen pekar på bland annat följande frågor som intressanta att studera vidare:

- Hur bilanvändningen kan minskas genom fler och/eller kraftigare ekonomiska styrmedel än de som redovisas i RUFS.
- Hur bilanvändningen kan påverkas genom förändrat utbud och prissättning av parkeringsplatser.
- Hur decoupling – sambandet mellan ekonomisk tillväxt och trafikökning – kan försvagas eller brytas. Morgondagens vuxna har sannolikt andra värderingar än dagens. Bl.a kan de prioritera miljöfrågorna högre, vilket i viss mån skulle påverka hur ökade inkomster används.
- Hur en större andel av bebyggelsen kan lokaliseras centralt i regionen.
- Hur persontransporter kan minskas genom utvecklad telekommunikation.
- Hur tillgängligheten kan ökas i befintligt kollektivtrafiknät.
- Hur infrastrukturen och möjligheterna för gång- och cykeltrafik kan förbättras.
- Hur transporter av gods kan föras över från väg till järnväg och miljöanpassad sjöfart.
- Hur persontransporter via sjöförbindelser kan ökas,
- Hur perifert belägna distributionscentraler, omlastningsstationer för avfall, godsterminaler, asfaltverk, förbränningsanläggningar för avfall, grusdepåer m.m. kan undvikas.
- Hur byggandet av motorleder kan minimeras (delvis som ett resultat av ovanstående punkter)
- Hur energianläggningar som har behov att konvertera och utveckla sin produktion från biomas kan skyddas från att bostadsbebyggelse läggs så nära att utvecklingen hindras alternativt får tillgång till biogas genom biogasledning och ej naturgas

När det gäller miljömålet Hav i balans samt levande kust och skärgård vill Miljöförvaltningen peka på att RUFS analys visar att ett allt för stort uttag av fisk hotar att förändra ekosystemen samt att sjöfart, giftutsläpp och övergödning inverkar så negativt på våra marina ekosystem att de dramatiskt har försämrats och fortsätter att försämrats. Därutöver kan framtida klimatförändringar ytterligare påverka förutsättningarna för fungerande ekosystem. Miljöförvaltningen har ej funnit några bedömningar i RUFS av:

- Hur den fortsatta utvecklingen i regionen, genom bl.a de stora utsläppen av avloppsvatten, påverkar främst kust och skärgårdsmiljöns ekosystem

Behovet av ny planeringsprocess

Tre frågor ställs inför den fortsatta planeringsprocessen

- Vilka krav kan man ställa på RUFS innehåll ?

Miljöförvaltningen anser att planen medför en så betydande miljöpåverkan att miljökonsekvensbeskrivning skall upprättas enligt bestämmelserna i 6 kap.11-18 och 22 §§. Miljöbalken Nationella miljömål samt ansvar för genomförande av strategiska frågor bör redovisas.

- Arbetsmetoder för den fortsatta planeringen ?

Samhällsplaneringen bör fortsättningsvis grundas på vad erfarenheter från en bredare tvärvetenskaplig forskning än vad hittills skett. Folkhälsoaspekter och samhällsmedicinska bedömningar är en aspekt som behöver utvecklas. Miljöförvaltningen bedömer att vissa strategier som är väsentliga för en hållbar utveckling inte genomförs i nödvändig omfattning. Miljöförvaltningen efterlyser en utveckling av att de mest betydelsefulla strategierna för den regionala utvecklingen förverkligas. Exempelvis nya strategier för att minska bilanvändningen genom att effektivisera kollektivtrafiken, bygga i kollektiva knutpunkter m.m. KSL och Regionplanekontorets framtida roll bör vara att leda konkreta genomförandeprocesser kring dessa samt göra uppföljningar.

- Den Regionala utvecklingens roll och geografiska räckvidd ?

Miljöförvaltningen föreslår att frågan om en fortsatt befolkningsstillväxt kan ske genom att också undersöka möjligheterna för Mälardalsregionen att medverka i en sådan process.

Styrelsen för Stockholms Näringslivskontor AB beslutade den 16 november 2004 att godkänna kontorets yttrande som svar på remissen.

Stockholms Näringslivskontors yttrande av den 7 november 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Sedan den ursprungliga versionen av RUFS presenterades 2001 har förändringar skett i den stockholmska ekonomin. Sysselsättningen har gått ned med 3 procent i absoluta tal, trots att befolkningen i yrkesverksam ålder ökat. Nedgången har varit särskilt tydlig i typiska Stockholms-branscher som företagsservice, IT och media. Men under 2004 har vi kunnat skönja en ljusning i Stockholmskonjunkturen speciellt inom IT, uppdragsverksamhet och finansiella tjänster.

I RUFS 2001 finns en omfattande och viktig diskussion om Stockholmsregionens betydelse för Sverige. Näringslivskontoret ser gärna att denna diskussion fördjupas. Det är bra att regionplane- och trafikkontoret belyser de förändringar som skett i omvärlden efter 2001 som exempelvis EU-utvidgningen och omställningarna inom flygbranschen.

Att antalet direktlinjer från Arlanda minskat sedan 2001 påverkar Stockholm negativt. En internationell investerare måste kunna flyga till Stockholm utan att byta plan i Köpenhamn. Den senaste tiden har dock trenden vänt; SAS öppnar flera direktlinjer till Europeiska städer och ett amerikanskt bolag kommer återuppta trafiken mellan Stockholm och New York.

Kontoret ser det som positivt att resonemanget fördjupas kring frågor som rör infrastruktur, bostäder, entreprenörskap och företagande och kompetens och FOU. Entreprenörskap och företagande har inte tidigare behandlats i RUFS, men kommer nu tas med då de är viktiga ur ett tillväxtperspektiv.

Kontoret instämmer i skrivningen att ”om Stockholmsregionen i framtiden inte förmår fylla sin funktion som motor för Sverige blir detta ett problem för hela landet. I så fall minskar moderniseringstakten i svensk ekonomi med negativa följder för den nationella tillväxten och det svenska väståndet”.

Kontoret tycker det är bra att regionplane- och trafikkontoret med jämna mellanrum presenterar rapporter och analyser som beskriver utvecklingen i Stockholmsregionen.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade vid sammanträde den 23 november 2004 att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande.

När prognoser visar på en ökning av invånarantalet i regionen med upp till 600.000 personer fram till 2030, medför detta att utvecklingen av nödvändighet måste vara flerkärnig om den skall vara hållbar.

För att utveckla regionen och rusta den inför framtiden räcker det inte med att Stockholms innerstad växer. Stockholm är idag till stor del en enkärnig region där tätheten av arbetsplatser liksom lönenivåerna faller med växande avstånd från city. För att hela regionen ska utvecklas måste den centrala kärnan avlastas och flera kärnor stimuleras. Det är också olyckligt att människor behöver resa långa sträckor för att komma till arbetet, fritidsaktiviteter och affärer. Staden är idag engagerad i utveckling av nya kärnor; i samverkan med näringslivet, universitet och högskolor. Huvudsakligen gäller det Kista och Kungens kurva/Skärholmen. Vi jobbar också med att utveckla de delkärnområden som finns i staden.

Stockholmsregionens försörjning är avhängig en god infrastrukturplanering. Det är frågor som måste lösas med ett regionalt perspektiv och ett gott samarbete i regionen. Exempelvis frågan om regionens hamnkapacitet måste inbegripa hela östra mellansverige. En utredning som ska utgöra underlag för en hamnstrategi för Stockholm pågår just nu. Målsättningen måste vara att komma fram till en strategi som förenar säkerställandet av hamnkapaciteten i regionen med ett ekologiskt uthålligt transportsystem, regional utveckling och en rättvis fördelning i regionen. Frågor som exempelvis förutsättningarna att ta emot bulk, rationella terminalområden och tillgång till depåer förutsätter god planering och gott samarbete inom regionen.

Beträffande Bromma flygplats anser nämnden inte att den skall behållas som länets andra flygplats. Vår uppfattning är att Bromma flygplats skall avvecklas så snart det är möjligt och att det istället skall byggas bostäder på platsen.

Nämnden anser att det är viktigt med ett regionalt miljöperspektiv. En god miljö lägger grunden för möjligheten att ha ett gott liv och det är positivt att miljömål sätts höga. En hållbar utveckling var från början ett av tre ben i processen att ta fram den regionala utvecklingsplanen RUF. Detta ben har försummats och behöver i aktualitetsprövningen få förnyad styrka. Den utveckling man räknar med i RUF där koldioxidutsläppen per person beräknas öka med 15 % är helt oacceptabel och strider mot såväl stadens mål som regionala och nationella miljömål. Regionplanen bör ändras så att infrastrukturförslag och andra åtgärder anpassas till målen om sänkta koldioxidutsläpp.

Reservation anfördes av vice ordföranden *Sten Nordin* (m), ledamöterna *Berthold Gustavsson* (m), *Anna Wersäll* (m), *Ulf Fridebäck* (fp) och *Martina Lind* (fp) samt tjänstgörande ersätaren *Helena Bonnier* (m) enligt det av vice ordföranden *Sten Nordin* m fl (m) och ledamöterna *Ulf Fridebäck* m fl (fp) gemensamt framställda yrkandet, bilaga.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande av den 23 november 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Aktualitetsfrågan i stort

RUFS 2001 innebar att den regionala planeringens innehåll vidgades. Till de element som traditionellt ingår i fysisk planering lades tillväxt, social utveckling, miljö, integration och så vidare. Dessa frågor integrerades i den fysiska planeringen så att RUFS omfattar en sammanhängande helhet.

RUFS har en bred uppläggning. Den beskriver omvärldstrender, mål, övergripande strategier och landar i ett antal konkreta inriktningar för genomförande. Syftet är enligt regionplane- och trafikkontoret att RUFS ska fungera både som en gemensam idébas för agerandet hos regionens aktörer och lägga grunden för samordning i specifika frågor. Planen vill å ena sidan teckna en bred helhetsbild, å andra sidan skapa underlag för en kraftsamling kring vissa strategiskt viktiga frågor.

Regionplane- och trafikkontoret framhåller att förhållningssättet i planen är tydligt probleminriktat. Med hjälp av omvärldsanalyser och scenarier identifieras allvarliga problem som måste lösas för att de övergripande och allmänt formulerade målen ska nås.

Vi ser mycket positivt på att vi nu har en regionplan som är mer allsidig och tar upp flera olika utvecklingstendenser och problembilder i samhället.

Vi anser att regionplane- och trafikkontoret aktualitetsrapport på ett bra sätt beskriver regionens utveckling de senaste åren. Belysningen av olika aspekter och omvärldsförändringar av betydelse för den regionala utvecklingsplanens aktualitet är välbalanserad och täcker det mesta. En fortsatt planeringsprocess måste som regionplane- och trafikkontoret säger bygga på förnyade omvärldsanalyser. Även framöver anser vi det viktigt att RUFS skapar underlag för kraftsamling kring strategiskt viktiga frågor.

I rapporten anges bl a att två år efter det att RUFS antagits är de förutsättningar som planen byggt på i stort sett oförändrade. På två viktiga områden konstateras dock att utvecklingen avviker från den bild RUFS ger: befolkningen och ekonomin utvecklas långsammare än vad RUFS förutskickade. Vi har ingen anledning att ifrågasätta den beskrivningen.

Som svar på regionplane- och trafikkontoret:s fråga om den regionala utvecklingsplanens aktualitet och relevans, bedömer vi att RUFS 2001 till sin huvudinriktning fortfarande är relevant. De övergripande målen och strategierna bör i princip kunna stå sig ytterligare ett antal år. Vi anser att det största problemet är att det inte skett tillräckliga omvärldsförändringar. Våra önskemål inför framtiden gäller genomförandetakten och att den regionala utvecklingsplanens eller regionplane- och trafikkontoret:s pådrivande och samordnande roll bör utvecklas och förstärkas.

RUFS utgår som nämnts från att både befolkningen och den ekonomiska tillväxten i regionen ökar snabbt. Detta förutsätter att regionen kan stärka sin kapacitet framför allt när det gäller bostäder och transportinfrastruktur. Regionplane- och trafikkontoret konstaterar dock att kapacitetsbristerna fortfarande är stora i Stockholmsregionen. Tydligast gäller detta bostäder och trafikinfrastruktur. Regionen måste enligt regionplane- och trafikkontoret också klara att utvecklas utan att miljön försämras.

Vi delar den bedömningen och ser dessa tre problemkomplex som de viktigaste både på kort och lång sikt som fortfarande väntar på fullgoda lösningar. Och de kan egentligen beskrivas under ett och samma tema: För att vi ska få en önskvärd regional utveckling måste regionen och staten dra åt samma håll! Det är utomordentligt viktigt att få staten att förstå huvudstadsregionens och stadens förutsättningar och problem.

Vi svarar ja på regionplane- och trafikkontoret:s fråga om den regionala utvecklingsplanen i än högre grad ska kunna utgöra underlag för samspelet med andra regioner och för förhandlingar med nationella aktörer. Regionplane- och trafikkontoret:s redan pågående arbete med att utveckla storstadspolitiken kan härvidlag spela en viktig roll för att skapa förståelse för storstädernas särskilda villkor när bl a rikspolitiken utformas. Flera tecken finns redan på att detta synsätt har börjat få genomslag, exempelvis driver regeringen sedan 1998 en nationell storstadspolitik för att stärka förutsättningarna för tillväxt och bryta segregation i storstäderna. Enligt justitiedeparte-

mentet går storstadspolitiken under 2004 in i en helt ny fas, bl a ska en storstadspolitisk tillväxt-dimension utvecklas.

Redan i vårt yttrande för drygt ett år sedan över ”Flera kärnor” konstaterade vi att Stockholmsregionens framtida långsiktiga hållbarhet och utveckling till mycket stor del ligger i statsmaktens händer. För att söka eliminera de många och väl kända hinder mot en önskvärd utveckling som återfinns på den statliga sidan och ge regionen de grundläggande förutsättningar som krävs, pekade vi på möjligheten att göra en mer kraftfull och samordnad satsning mellan lands-tinget, länsstyrelsen och länets kommuner. Vi nämnde särskilt behovet av infrastruktursatsningar och kritiserade funktionssätten hos de statliga investeringsstöden till bostadsbyggandet och miljö-kvalitetsnormerna – frågor som då i flera fall låg i stöpsleven för olika statliga ställningstagan-den. Sedan dess har en del positiva förändringar skett – men många utvecklingshinder där staten har avgörandet återstår fortfarande att eliminera.

Infrastrukturen

I de investeringsplaner för att bygga infrastrukturen, som staten antagit för perioden 2004–2015, anslås, som regionplane- och trafikkontoret påpekar, medel till ett antal av de åtgärder som utpe- kas i regionplanen. Ett exempel är utbyggnaden av Citybanan/Mälartunneln som är angelägen för Mälardalen och hela Sverige. Vidare anslås medel till transportinformatik, åtgärder för att förbättra framkomligheten och anskaffning av nya fordon för kollektivtrafiken samt till åtgärder för att förbättra miljö- och trafiksäkerheten. För Stockholms län innebär det enligt regionplane- och trafikkontoret att investeringar i järnvägssystemet i stort sker enligt regionplanen. Däremot kan inte alla investeringar i den lokala kollektivtrafiken eller i vägar genomföras under den nu aktuella investeringsperioden.

Även om sålunda förståelsen för regionens infrastrukturfrågor nu synes ha ökat på det natio- nella planet kan alltså många av de infrastrukturinvesteringar som RUFS förordar inte genomfö- ras som det var tänkt. De sammantagna effekterna härav uppges ännu inte ha analyserats. Regi- onplane- och trafikkontoret:s bedömning är att de insatser som beslutats inte är nog kraftfulla. Det finns en uppenbar risk att tudelningen av regionen ytterligare accentueras. Dessutom är insatserna för att öka tillgängligheten till yttre kärnor och viktiga regionala knutpunkter inte till- räckliga. Det finns enligt regionplane- och trafikkontoret också en risk att insatserna inte är till- räckliga för att bostadsbyggandet ska komma igång i regionen.

Regionplane- och trafikkontoret uppger att ett antal regionala aktörer i Mälardalen (länsstyrel- ser, regionala samverkansorgan, Mälardalsrådet, regionplane- och trafikkontoret , trafikhuvudmän med flera) sedan en tid tillbaka har ett samarbete kring infrastrukturfrågor. Samverkan sägs nu vara inriktad på att följa genomförandet av de nyligen beslutade statliga infrastrukturplanerna samt att lägga fast gemensamma strategier och prioriteringar av åtgärder för att utveckla trans- portsystemet i Mälardalen inför nästa planeringsomgång.

Vi ser positivt på denna regionala samordning och ser gärna att den resulterar i mer konkreta krav på statsmakterna att skyndsamt sörja för utvecklingen av huvudstadsregionens infrastruktur.

Bland de infrastrukturfrågor som bör tas upp i den fortsatta regionala planeringen vill vi nämna följande.

Förlängning av spårvägen från Kista till Helenelund

I RUFS ingår ett antal spårutbyggnader, bl a följande.

- Tvärspårväg Ost och spårförbindelse till Nacka
- Tvärspårväg Norr (Alvik-Ropsten och Ulvsunda-Kista-Häggvik)
- Spårförbindelse Barkarby-Akalla-Häggvik-Roslags Näsby
- Spårförbindelse Älvsjö-Fruängen-Kungens kurva-Skärholmen-Masmo-Flemingsberg

Kista är utpekad som ett kärnområde i RUFS. En betydande utveckling kan förväntas i både Kista och omkringliggande områden. I dag kollektivtrafikförsörjs Kista främst med tunnelbana. Den föreslagna tvärspårvägen till Häggvik är ett viktigt komplement, liksom även ett antal stom- busslinjer. Avståndet från Kista Centrum till Helenelunds pendeltågsstation är dock väl långt för

att stationen ska uppfattas som en del av Kista. En förlängning av spårvägen till Helenelund vidgar Kistas omland samtidigt som det skapas en attraktiv sammanbindning mellan tunnelbana och järnväg. Förlängningen av Tvärbanan från Kista till Helenelund bör därför infogas i planen.

T-banautbyggnad från Odenplan

Ett annat utvecklingsområde är Norra stationsbebyggelsen och ombyggnaden av KS. I samband med dessa projekt är det viktigt att förlänga T-banan från Odenplan enligt tidigare intentioner.

REGIONKÄRNOR OCH DERAS TRAFIKFÖRSÖRJNING

För att utvecklas till en självständig regional kärna krävs ett omland som dras till kärnan. Denna dragningskraft kan bestå av flera faktorer. En faktor är att det till yttre kärnor skapas knutpunkter i trafiksystemen, som inte bara innefattar vägtrafik utan också kollektivtrafik.

I RUFS har detta till en del kunnat tillgodoses genom den planerade Yttre tvärleden, som förbinder kärnorna sins emellan med något undantag. Det finns dock skäl att studera hur respektive omland ska knytas till sin kärna för att göra den attraktiv. Trafiksystem i alla former måste utvecklas med bättre tillgänglighet mellan kärnor och flygplatser, hamnar, järnvägslinjer och andra strukturerade trafikmål som nöjesanläggningar m.m.

Flygplatsförsörjningen

I vårt remissvar om RUFS framhöll vi att flygplatsförsörjningen är en viktig regional planeringsfråga. Bostäder på Tullinge flygplats, som då just hade aktualiserats, fick enligt vår mening inte förhindra en ny flygplats på Södertörn (Hall eller Almnäs).

RUFS anger som inriktning att Arlanda ska byggas ut med en tredje, och på sikt en fjärde, parallell rullbana och att Bromma ska behållas som länets andra flygplats.

Regionplane- och trafikkontoret konstaterar nu att verksamheten på Arlanda har minskat samtidigt som Skavsta har uppvisat en kraftig expansion i relation till sitt utgångsläge. Även Västerås flygplats har fått internationella linjer.

Regionplane- och trafikkontoret ställer frågan vad regionens aktörer och Luftfartsverket kan göra för att stärka Arlandas position som central flygplats i linjesystemet ("hub") och därmed dess internationella ställning i en tid av ökad konkurrens och lågprisflyg. Regionplane- och trafikkontoret uppger även att Brommafrågan fortfarande är olöst samtidigt som Stockholm behöver goda möjligheter för så kallat näringslivsflyg.

Vi vill erinra om att det i Stockholmsberedningens betänkande, som inte nämns av regionplane- och trafikkontoret, talades om en flygplatskommission som skulle möjliggöra att Bromma läggs ned år 2016. RUFS är nog föräldrad på denna punkt - men fortfarande är inte kommissionen tillsatt.

GODSTERMINALER

I RUFS är godstransportfrågor relativt sparsamt behandlade. Förutom hamnfrågorna nämns godsterminaler endast i förbigående.

En rationell godshantering med tydlig utvecklingsplan för gods som kommer till och lämnar regionen är viktig inte minst för miljön. I RUFS och pågående arbeten hos regionplane- och trafikkontoret uppmärksammas hamnfrågor och flygfrågor med fokus på passagerartrafik.

Mot bakgrund av de diskussioner om transportplaner som bl. a. förs inom EU är det nödvändigt att godstransportfrågorna får större utrymme i regionalt planeringssammanhang. Stockholmsregionen eftersträvar att vara ett nav för Östersjötrafiken. Regionen bör också studera lämpliga områden för utveckling av nya godsterminaler för såväl järnvägs- som vägbaserat gods. Inom Stockholm finns Västberga och Lunda terminalerna men därutöver kan det för att möta en växande region behövas nya terminalområden, strategiskt placerade såväl norr som söder om

regioncentrum. Flygets, hamnarnas och den vägbaserade godstrafiken måste ges en struktur med terminaler som svarar mot regionens utveckling.

Grusdepåer, krossanläggningar, asfaltverk mm

I likhet med godsterminaler är denna typ av anläggningar svåra att förlägga på lämpliga platser i regionen. Lågt markutnyttjande och därmed beroende av låga förvärvskostnader för mark medför att dessa ofta får sin lokalisering långt ut i regionen. Detta medför långa transportavstånd mellan anläggningarna och kunderna av bulkvaror. När regionen växer blir det många gånger denna typ av verksamhet som först får flytta vid ny markanvändning. För att lösa lokaliseringsproblemen behövs ett regionalt synsätt, innebärande att lämpliga lägen finns tillgängliga när mer centralt placerade anläggningar måste flyttas. Några av länsstyrelsens nyligen föreslagna regionala miljömål handlar om just detta; bl a anges att Stockholms län ska ha en hållbar ballastförsörjning med strategiskt placerade sjöterminaler för att säkerställa möjligheterna till materialtransporter med båt år 2010.

Miljökvalitetsnormerna

I regionplane- och trafikkontorets rapport framhålls att en tät bebyggelsestruktur, som RUFs förordar, på många sätt gynnar en god livsmiljö. Samtidigt skapar regionens storlek och täthet problem med dålig luftkvalitet och trafikbuller. Regionplane- och trafikkontoret nämner att Länsstyrelsen har tagit fram förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för såväl kvävedioxid som partiklar (PM 10) som träder i kraft 2006 respektive 2005. I dessa föreslås en rad åtgärder som syftar till att förbättra luftkvaliteten. Många av dessa åtgärder ligger, som vi påtalat i bl a yttrandet över länsstyrelsens förslag till regionala miljömål, antingen utanför den kommunala kompetensen eller saknar kommunal finansiering. Och även med kraftfulla åtgärder är det mycket svårt eller omöjligt att uppfylla normkraven.

Vi kan konstatera att regeringsbeslut fortfarande saknas om länsstyrelsens båda förslag till åtgärdsprogram.

En miljökvalitetsnorm får som bekant inte åsidosättas eller avvägas mot andra samhällsmål. Eftersom partikelnormen börjar gälla redan om ett par månader är det nu akut behov, inte minst av rent genomförandemässiga skäl, av beslut om åtgärdsprogrammet.

Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid, redovisades till regeringen redan 2003-06-02. Det finns skäl att erinra om att i förslaget framhålls bl a, under rubriken Svårt att förena regelverket om miljökvalitetsnormer med Stockholmsregionens tillväxt, följande.

Länsstyrelsen befarar att om reglerna kring miljökvalitetsnormer tillämpas alltför strikt, skulle detta innebära att knappast något ytterligare byggande kan ske i länet. All utveckling som sker i länet riskerar att i någon mån medföra en ökad trafik in mot Stockholms stad och på de trafikleder som idag har eller riskerar att ha överskridanden år 2006. En sådan tillämpning av regelverket leder dock till mycket begränsade effekter på de faktiska luftföroreningshalterna och kan i själva verket omintetgöra åtgärder som kan förbättra situationen ur ett helhetsperspektiv. Konsekvensen kan också bli att ny bebyggelse i ökad utsträckning lokaliseras till lägen med glesare bebyggelse och därmed sämre tillgång till kollektivtrafik eller att trafik flyttas till idag mindre belastade områden. Även om detta löser problemen på enstaka geografiska punkter riskerar det att sammantaget öka mängden utsläpp i regionen.

Länsstyrelsen föreslår därför att regeringen ser över reglerna om miljökvalitetsnormer så att inte Stockholmsregionens fortsatta hållbara tillväxt hotas och en totalt sämre miljösituation skapas. En mer ambitiös lagstiftning kring miljökvalitetsnormer än vad EG-direktivet kräver får inte innebära att Stockholmsregionens internationella konkurrenskraft försämras mot andra länder som enbart uppfyller kraven i EG-direktivet.

Vi står fortfarande helt bakom detta förslag.

Gatu- och fastighetskontoret som länge bedrivit ett målinriktat och strukturerat miljöarbete ser positivt på att miljömål sätts höga och samtidigt realistiska. Det är dock inte hållbart i längden

att bibehålla ett miljöregelverk som visat sig motverka en önskvärd långsiktig hållbar utveckling i regionen. Att regelverket kring miljö kvalitetsnormerna på grund av sin kontraproduktiva karaktär förefaller tvinga den ansvariga länsmyndigheten att se mellan fingrarna vid tillämpningen är inte heller tillfredsställande.

Avsaknaden av ställningstaganden från regeringen i dessa centrala miljöfrågor motiverar enligt vår mening att de ånyo påtalas från regionens sida i kontakter med regeringen.

Bostadsbyggandet

För att möta kraven från en växande befolkning räknar RUFS med att det behövs ett tillskott på mellan 9 000 och 12 000 bostäder per år. I utvecklingsplanen konstateras att den kommunala planeringen bör bli bättre och de statliga reglerna ses över. För att målen ska kunna nås anges också att fler aktörer bör engageras och att den regionala överblicken bör förstärkas.

Regionplane- och trafikkontoret uppger att kommunerna nu har planer och markberedskap för fler lägenheter än vad som krävs enligt regionplanens högre nivå. Men det finns en oro för att en befolkningsökning medför kännbara investeringar. Dessutom menar regionplane- och trafikkontoret att byggherrarna tycks sakna intresse av att bygga trots tillgång till färdigplanerad mark. Byggekostnaderna konstateras ha ökat snabbt. Ett antal statliga studier har visat att byggsektorn inte fungerar med normal konkurrens. De statliga studierna visar stora skillnader i byggekostnader för likvärdiga hus över landet. Stockholmsregionen ligger i topp. Regionplane- och trafikkontoret bedömer att byggsektorns sätt att fungera inte har förändrats särskilt mycket sedan RUFS antogs. I regionplane- och trafikkontoret:s rapport ställs frågan hur byggsektorns sätt att fungera kan förändras. De statliga reglerna för planering, finansiering och stöd konstateras i viss grad ha förändrats sedan RUFS tillkom. Detta har påverkat byggandet något men enligt regionplane- och trafikkontoret knappast tillräckligt.

Tillskottet av bostäder, som under de första åren på 2000-talet ökade från 7 000 till 9 000 per år, är sålunda enligt regionplane- och trafikkontoret återigen sjunkande. Bostadsbyggandet uppges nu ligga på omkring 70 procent av RUFS basnivå.

Bostadsbristen är enligt regionplane- och trafikkontoret fortfarande ett stort problem, trots att befolkningen inte vuxit i takt med de scenarier RUFS målat upp. Det anses fortfarande mycket angeläget att bostadsbyggandet ökar.

Mycket görs redan...

Stockholms stad, som prioriterar bostadsbyggandet högt, gör redan mycket för att öka byggandet och få ner nyproduktionshyrorna utifrån de förutsättningar som nu gäller.

Efter ett initiativ från gatu- och fastighetsborgarrådet för två år sedan har stadsledningskontoret bildat en förvaltningsövergripande styrgrupp för ökat bostadsbyggande – 20 K-gruppen. Avsikten är att öka effektiviteten i planeringen och skapa förutsättningar så att 20 000 lägenheter kan byggas. Vi deltar i gruppen som bedriver ett mycket intensivt arbete för att på olika sätt främja ett ökat bostadsbyggande. Mycket av arbetet i 20 K går ut på att i tidigt skede bestämma vilka projekt som ska prövas för planläggning och att i tidigt skede förankra projekten politiskt, hos GFN, SBN, SDN, MHN och i partiernas politiska organisationer centralt och lokalt. Arbetet handlar också om att i tidigt skede bereda vägen för projekten i de olika förvaltningarna. För att öka byggandet har staden ökat antalet förtätningsprojekt. Dessa bedöms som mindre riskfyllda att genomföra. Arbetet med att bygga bostäder i stadsutvecklingsområdena pågår parallellt.

Arbetet med att begränsa nyproduktionskostnaderna accentueras ytterligare sedan kommunfullmäktige 2004-06-07 (utl 2004:77) godkände en utredning från Stockholms Stadshus AB om åtgärder för att minska kostnaderna vid nyproduktion. Fullmäktige godkände härvid även pilotprojekt angående

1. Utveckling av planprocessen i samverkan
2. Utveckla byggprocessens tidiga skeden
3. Utveckla styrning och kompetens i projekteringsfasen
4. Stimulera det industriella byggandet

5. Öka insyn och pressa priser i de underliggande leden

Berörda nämnder och bolag fick i uppdrag att delta i projekten.

Samma dag beslutade kommunfullmäktige även, efter förslag från gatu- och fastighetsnämnden, om nya tomträttsavgifter för flerbostadshus (utl 2004:76). Beslutet innebär för hyresfastigheter en måttlig höjning (storleksmässigt 11-36 %) av avgäldsnivåerna som varit oförändrade sedan 1996. Vid nyupplåtelse av hyresfastigheter införs dessutom en upptrappning från tio procent till full avgäld under en tioårsperiod vilket innebär en betydande avgäldslindring.

Vidare har gatu- och fastighetsnämnden sedan en tid, i enlighet med budgetintentionerna och den av nämnden 2003-06-10 reviderade markanvisningspolicyn, beslutat om markanvisningar till byggherrar som profilerat sig mot lägre boendekostnader. Vår strävan att öka konkurrensen på stockholmsmarknaden och få in nya idéer genom att få fram fler markanvisningar till olika uppstickare fortsätter.

Mot bakgrund av RUF:s debatt om flerkärnighet vill vi framhålla att en storstadsregion också består av stråk, agglomerat, noder av mindre dignitet o s v. Stockholms halvcentrala band - Johanneshov, Liljeholmen, Alvik, Solna-Sundbyberg - är tunga tillväxtområden. Av särskild betydelse är det framväxande samarbetet mellan nordvästkommunerna om t ex gemensamma planeringsförutsättningar kring Ulvsundavägen och Bällstaviken. Söderortsvisionen, ett annat större projekt där staden också bedriver en mycket aktiv planering för både bostäder och verksamheter, har tillkommit efter RUF.

...men många hinder kvar att övervinna

I fjolårets yttrande över "Flera kärnor" uppehöll vi oss särskilt vid bostadsbyggandet och framhöll att man för att öka detta måste söka en integrerad syn på *alla* de omständigheter som hindrar ett ökat bostadsbyggande. Vi ansåg att landshövdingens bostadsförhandlingar med länets kommuner och hans olika förslag 2003-04-11 till regeringen var steg i rätt riktning.

Hit hörde, förutom förslag om infrastruktursatsningar, åtgärder som möjliggör ett mer omfattande bostadsbyggande på statlig mark, ändrade kreditgarantiregler, ändringar i skatteutjämningsystemet så att detta inte motverkar tillväxt, översyn av riktvärdena för buller samt förändringar av reglerna för statsbidragen till marksanering. Landshövdingen ställde sig också frågande till hur länet ska leva upp till EU:s miljökvalitetsnormer om minskade kvävedioxidutsläpp mot bakgrund av Vägverkets då aktuella planförslag.

Vissa av dessa förslag har numera realiserats av statsmakterna. Exempelvis har de statliga kreditgarantierna för bostadsbyggandet förbättrats. Det återstår dock att se hur stor betydelse detta i praktiken kan få för bostadsbyggandet i Stockholm. Vidare ska förutsättningarna att bygga bostäder på statlig mark i Stockholm undersökas. Däremot saknas som nämnts fortfarande medel för många behövliga nya infrastrukturinvesteringar i Stockholm. Reglerna för statsbidragen till marksanering har inte heller förändrats trots flera propäer även från staden.

Vi kan förutom dessa brister fortfarande se ytterligare komplikationer i de statliga stimulans- och regelsystemen för samhällsbyggandet som väntar på lösningar.

Vi har i en rad sammanhang pekat på vikten av att påverka statsmakterna för att eliminera de många och uppenbara hinder mot ett ökat bostadsbyggande som ligger i statsmakternas händer att lösa. Gatu- och fastighetsnämnden har också rekommenderat¹ att staden ånyo – snarast – uppmärksammar statsmakterna på bristerna i de statliga bostadsstödsystemen. Bl a kvarstår², efter riksdagens beslut 2003-06-04 om den senaste investeringsstimulansen, risken för att investeringsstöden p g a bruksvärdessystemets funktion blir kontraproduktiva, d v s leder till färre nya hyreslägenheter i stället för fler. Ett sätt att begränsa problemet med stödens kontraproduktiva funktion – antagligen det minst långsamma – är att stödssystemet görs mer generöst så att fler husbyggare kan få bidrag. Mer statliga pengar helt enkelt!

¹ GFK tjut 2004-01-07, GFN 2004-01-27

² enligt vad som närmare utvecklats i GFK tjut 2003-07-28

Vid vår granskning³ av utredningen från Stockholms Stadshus AB om åtgärder för att minska kostnaderna vid nyproduktion av bostäder, varnade vi också för risken att den ökning av bostadsbyggandet som nu står för dörren i sig driver upp priserna på entreprenader mm. De kommande åren planeras även flera stora infrastrukturprojekt påbörjas. Allmänt stigande produktionskostnader kan dessutom leda till att bostadsprojekt utestängs från möjligheten att få statligt investeringsstöd.

Det statliga stödet utgår nämligen endast till projekt som har rimliga boendekostnader. I normalfallet innebär detta enligt nu gällande regler en årshyra som i Stockholmsregionen inte överstiger 1 100 kr/m²/år. Tillägg får endast göras för s k objektsberoende kostnader.

Om produktionskostnaderna i Stockholmsregionen framöver stiger är detta inte en sådan omständighet som enligt gällande regler föranleder höjt hyrestak för investeringsstöd.

Kombinationen av en investeringsbidragsvolym som bara räcker till en begränsad andel av hyresprojekten (vilka sätter ett bruksvärdeshyrestak) och stigande produktionskostnader (som kräver hyror som överstiger investeringsstödet hyrestak), skulle som vi framhöll mycket effektivt kunna stoppa fortsatt nyproduktion.

För att undvika detta krävs inte bara mer statliga pengar så att fler husbyggare kan få investeringsbidrag, utan även en höjning av investeringsstödet hyrestak.

Även stadens bostadsbolag har kritiserat investeringsstödet funktionssätt och hyresnorm. Både i remisskedet och nyligen i en skrivelse 2004-08-17 till finansdepartementet. Bolagen pekar på målkonflikten mellan investeringsstödet och bruksvärdessystemet och anser att förutsättningarna för att få investeringsstöd inte bör knytas till en enda hyresnivå i hela Stockholmsregionen och objektsberoende kostnader. Det krävs enligt bolagen en mer flexibel bedömning om inte bruksvärdessystemet ska äventyras. En förhandlingsöverenskommelse med hyresgästföreningen borde enligt bostadsbolagens propå till finansdepartementet kunna utgöra underlag när länsstyrelsen fattar beslut om investeringsstöd.

Länsstyrelsen, som bl a har att besluta om investeringsstödet och även har att göra bedömningar av bruksvärdeshyressystemets funktionssätt vid sina beslut om bostadsrättsomvandling enligt lagen om allmännyttiga bostadsföretag (2002:102), synes däremot inte se några problem med investeringsstödet funktionssätt. Till skillnad från Stockholms stad⁴ varnade länsstyrelsen t ex inte för investeringsstödet kontraproduktiva effekt i remisskedet innan det beslutades av riksdagen. Enligt pressuppgifter⁵ är man inom länsstyrelsen inte heller nu oroad över att stödet inte ska få den önskade effekten.

Landshövdingens Mats Hellström bostadsuppdrag var som sagt enligt vår uppfattning ett steg i rätt riktning för att identifiera olika förhållanden på bostadsmarknaden som behöver åtgärdas. Tidigare, i februari 2001, överlämnade förre landshövdingen Ulf Adelsohn, också på regeringens uppdrag, en promemoria till regeringen med förslag till ett trettiotal förenklingar i plan- och bygglagen PBL i syfte att underlätta byggandet och skapa fler nya bostäder. Promemorian hade utarbetats gemensamt av länsstyrelsen och stadsbyggnadskontoret i Stockholm.

Sådana uppdrag från regeringens sida innebär i och för sig behövliga injektioner för att söka identifiera och lösa upp olika hinder för bostadsbyggandet. De får dock en karaktär av engångshändelser och åtminstone en del av förslagen synes tämligen snabbt falla i glömska. Det verkar också som om uppdragen inte var heltäckande; landshövdingens bostadsuppdrag tog t ex inte upp stadens farhågor om det statliga investeringsstödet kontraproduktiva funktionssätt.

Regional kraftsamling

Vi skulle gärna se att regionens aktörer på lämpligt sätt samlas kring en mer kontinuerlig bevakning av vad som behövs för att uppnå en önskvärd regional samhällsutveckling innefattande bl a identifiering av olika hinder (fysiska, legala, institutionella, finansiella mm) mot denna utveckling, t ex bostadsbyggandet.

³ GFK tjut 2004-03-23

⁴ KS 2003-02-19

⁵ Dagens Nyheter 2004-09-02

Vi uppfattar att det saknas kraftfulla samlande och kontinuerliga regionala talesmän. Länsstyrelsen har som nämnts emellanåt tilldelats en viss samordnande regional roll på bostadssidan.

Även på infrastrukturens sida synes historien visa att de normala statliga och kommunala organen inte räckt till för att lösa de problem som gång efter annan gör sig gällande i takt med ändrade förutsättningar i form av befolkningsutveckling, ny teknik, ekonomi mm. En vanligt metod under senare år har sålunda varit att tillsätta någon form av statlig förhandlingsman e dyl ungefär som landshövdingens bostadsuppdrag. Vi har sett Bengt Dennis, Stockholmsberedningen och Lars Eric Ericsson. Och Ulf Adelsohn för Göteborgsregionens trafikfrågor. Dessa förhandlingsresultat har sedan förutsatts hanteras med politiska beslut hos de normala statliga och kommunala organen. Som bekant med varierande framgång.

Temat regional planering har behandlats inom staden i flera sammanhang såsom vid remissbehandlingen av Regionberedningens betänkande "Regional framtid" (SOU 1995:27). Regionberedningen föreslog att landstingen tilldelas ett regionalt utvecklingsansvar och att länsstyrelserna blir renodlat statliga organ. Våren 2000 remissbehandlades ett förslag från Kommunförbundet Stockholms län (KSL) om bildande av ett kommunalförbund för regionala utvecklings- och planeringsfrågor. I detta skulle länets samtliga kommuner och landstinget ingå.

I år har ansvarskommitténs delbetänkande "Utvecklingskraft för hållbar välfärd" (SOU 2003:123) remissbehandlats. Den parlamentariska kommittén har i uppdrag att se över strukturen och ansvarsfördelningen inom samhällsorganisationen. Stadsledningskontoret framhöll i sitt yttrande 2004-02-05, som hade utarbetats i samråd med bl a gatu- och fastighetskontoret, bl a följande.

Samhällets hantering av bostadsförsörjningen och den övergripande regionala planeringen inklusive trafikplaneringen har stor betydelse för att enligt ansvarskommitténs egna intentioner skapa goda regionala tillväxtförutsättningar. Dessa organisations- och finansieringsfrågor bör således ges stor dignitet i kommitténs fortsatta arbete.

Den bristande statliga samordningen utgör ett problem för både kommuner landsting/regioner. Stor vikt bör läggas vid att finna vägar för att åstadkomma en förbättrad statlig sektorssamordning.

Kommittén ska enligt regeringens tilläggsdirektiv 2004-06-28 bl a föreslå vilken eller vilka nivåer som ska ansvara för regional utveckling och om det kan se olika ut i olika delar av landet. Kommitténs arbete ska vara avslutat senast 2007-02-28.

Det kan vidare nämnas att samtliga länsstyrelser nyligen fått regeringens uppdrag att samordna statens insatser i det regionala utvecklingsarbetet. En lägesrapport ska lämnas till finansdepartementet 2005-03-01. Uppdraget ska slutredovisas 2005-11-30.

I avvaktan på ansvarskommitténs fortsatta överväganden och mot bakgrund av bl a de brister som dagens statliga bostadsstödsystem fortfarande uppvisar och som slår särskilt hårt mot Stockholmsregionens utveckling, ligger det enligt vår uppfattning närmast till hands att regionplane- och trafiknämnden och regionplane- och trafikkontoret, som är ett tämligen oberoende regionalt organ, axlar rollen som samlande och pådrivande regional talesman/förhandlare gentemot statsmakterna. Vi deltar gärna i ett sådant arbete med kunskapsunderlag etc. Problemen och riskerna med det statliga bostadsstödet samt tillämpningen av gällande och kommande lagstiftning vad gäller buller och partiklar, kan inte nog understrykas.

För tydlighetens skull ska framhållas att det enbart ska handla om regionala samordningsuppdrag och att vara regionens talesman. Det kommunala planmonopolet och annat lokalt genomförandeansvar ska bibehållas hos kommunerna.

I sammanhanget kan nämnas att en särskild arbetsgrupp tillsatts inom Regeringskansliet för att göra en genomlysning av det nuvarande systemet för bostadsfinansiering, bostadssubventioner och bostadsmarknadens kapitalförsörjning. Gruppen ska också lämna förslag till vilken framtida roll staten bör ha i detta system.

I ett pressmeddelande från finansdepartementet 2004-03-18 sa dåvarande kommun- och bostadsminister Lars-Erik Lövdén följande.

- "De nuvarande förmånliga stöden till nyproduktion av hyresrätter löper ut vid utgången av 2006 och regeringen kommer i god tid före det ge besked om långsiktiga regler. Vi vill skapa ett nytt långsiktigt stabilt system med neutrala, enkla och tydliga regler. Kapitalförsörjningen för

nyproduktion, underhåll och ombyggnad av bostäder ska främja målet om goda bostäder till rimliga kostnader för alla hushåll.”

Statens stöd bör enligt pressmeddelandet utformas både kostnadseffektivt och så att bygg-, bostads-, fastighets- och kreditmarknadernas funktionssätt främjas. I synnerhet bör konkurrensen förbättras och konsumenternas ställning och valfrihet stärkas. Även möjligheterna att bedriva en effektiv markpolitik i syfte att begränsa markkostnader och avgifter bör förstärkas. Helhetssyn och djärvhet ska enligt pressmeddelandet ge en hållbar samhällsplanering.

Arbetsgruppens uppdrag ska vara avslutat 2005-04-30 vilket innebär att det fortfarande bör finnas möjligheter för regionen att påverka resultatet.

Dessutom ska som nämnts den statliga storstadspolitiken redan i år gå in i en helt ny fas där bl a en storstadspolitisk tillväxtdimension ska utvecklas.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 25 november 2004 att i huvudsak godkänna kontorets förslag, samt att därutöver anföra följande.

När prognoser visar på en ökning av invånarantalet i regionen med upp till 600.000 personer fram till 2030, medför detta att utvecklingen av nödvändighet måste vara flerkärnig om den skall vara hållbar.

För att utveckla regionen och rusta den inför framtiden räcker det inte med att Stockholms innerstad växer. Stockholm är idag till stor del en enkärnig region där tätheten av arbetsplatser liksom lönenivåerna faller med växande avstånd från city. För att hela regionen ska utvecklas måste den centrala kärnan avlastas och flera kärnor stimuleras. Det är också olyckligt att människor behöver resa långa sträckor för att komma till arbete, fritidsaktiviteter och affärer. Staden är idag engagerad i utveckling av nya kärnor; i samverkan med näringslivet, universitet och högskolor. Huvudsakligen gäller det Kista och Kungens kurva/Skärholmen. Vi jobbar också med att utveckla de delkärnområden som finns i staden.

Stockholmsregionens försörjning är avhängig en god infrastrukturplanering. Det är frågor som måste lösas med ett regionalt perspektiv och ett gott samarbete i regionen. Exempelvis frågan om regionens hamnkapacitet måste inbegripa hela östra mellansverige. En utredning som ska utgöra underlag för en hamnstrategi för Stockholm pågår just nu. Målsättningen måste vara att komma fram till en strategi som förenar säkerställandet av hamnkapaciteten i regionen med ett ekologiskt uthålligt transportsystem, regional utveckling och en rättvis fördelning i regionen. Frågor som exempelvis förutsättningarna att ta emot bulk, rationella terminalområden och tillgång till depåer förutsätter god planering och gott samarbete inom regionen.

Beträffande Bromma flygplats anser nämnden inte att den skall behållas som länets andra flygplats. Vår uppfattning är att Bromma flygplats skall avvecklas så snart det är möjligt och att det istället skall byggas bostäder på platsen.

Nämnden anser att det är viktigt med ett regionalt miljöperspektiv. En god miljö lägger grunden för möjligheten att ha ett gott liv och det är positivt att miljömål sätts höga. En hållbar utveckling var från början ett av tre ben i processen att ta fram den regionala utvecklingsplanen RUFs. Detta ben har försumrats och behöver i aktualitetsprövningen få förnyad styrka. Den utveckling man räknar med i RUFs där koldioxidutsläppen per person beräknas öka med 15 % är helt oacceptabel och strider mot såväl stadens mål som regionala och nationella miljömål. Regionplanen bör ändras så att infrastrukturförslag och andra åtgärder anpassas till målen om sänkta koldioxidutsläpp.

Reservation anfördes av vice ordföranden *Lotta Edholm* (fp), *Katariina Güven* (fp), *Mats G. Nilsson* (m), *Ingvar Snees* (m) och *Regina Öholm* (m), bilaga.

Reservation anfördes av *Kerstin Rossipal* (kd), bilaga.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande av den 10 november 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Kontorets synpunkter

Förändringar i omvärlden sedan RUFS antogs

Det har bara gått två år sedan RUFS antogs och kontoret anser att RUFS fortfarande fungerar som ett viktigt planeringsunderlag och att dess övergripande mål och strategier är relevanta. Det gäller framförallt regionens utvecklingsförutsättningar och utvecklingsmål.

Stadsbyggnadskontoret vill framhålla att RUFS, rapporter och utredningar som regionplane- och trafikkontoret har tagit fram på ett bra sätt beskriver utvecklingen och utgör ett värdefullt underlag för kontorets egen planering.

Planeringshorisont

Kontoret anser att det behövs en relativt långt tidsperspektiv och att en 30-årig planeringshorisont med en etappindelning vid halva tiden är relevant. Men viktigare är en ständigt pågående process samt att det sker successiva uppdateringar av olika delar.

Det internationella perspektivet

Kontoret anser att RUFS har ett bra resonemang om regionens internationella konkurrenskraft. I RUFS beskrivs vad som krävs för att regionen skall kunna upprätthålla en fortsatt internationell konkurrenskraft genom att skapa goda villkor för investeringar, innovationer och ekonomisk förnyelse. Samarbetet i Östersjöområdet är viktigt för regionen.

Det nationella perspektivet

I RUFS konstateras att Stockholmsregionens utveckling är nära länkad till Sveriges. Regionens storlek, näringsbredd och internationella kontakter innebär att den har en stor betydelse för hela landets ekonomiska utveckling. Kontoret instämmer i RUFS resonemang om regionens betydelse i ett nationellt perspektiv.

Det regionala perspektivet

I remissvaret på samrådsunderlaget till RUFS efterlyste kontoret att Stockholmsregionen diskuterades utifrån ett funktionellt regionbegrepp och inte bara administrativt. Kontoret vill åter lyfta fram betydelsen av att studera en förstorad region som inte följer några länsgränser. Detta är viktigt inte minst för framtida infrastrukturutbyggnad. Många frågor i samrådsrapporten har inte ett begränsat länsperspektiv utan redovisningen och diskussionen har vidgats till regionala länsöverskridande förhållanden. Detta är enligt kontoret positivt och nödvändigt.

Vår bild i "Vision Stockholm 2030" där Stockholm är en nod med kärnor på olika avstånd (en och två timmar) från de centrala delarna av Stockholm överensstämmer med RUFS utgångspunkter. Men kontoret efterlyser en tydligare regionalplanering som också omfattar dessa större områden/regioner.

Den mellanregionala samverkan har utvecklats de senaste åren genom t ex ABC-samarbetet mellan Stockholm och Uppsala. Det är viktigt att det regionala samarbetet fortsätter att utvecklas och att Mälarenregionen får en ökad betydelse och därmed kan närma sig ABC-samarbetet och

Mälardalsrådets arbete. Ett steg i den riktningen är det samarbete som också bedrivs med Sörmland och Västmanland.

I RUFS är resonemanget om kärnor centralt. Stockholmsregionen bör enligt RUFS utvecklas så att den blir en mer flerkärning region med en ökad tillgänglighet till arbetsplatser, service och kulturutbud i regionens olika delar. I samrådsrapporten saknas en mer genomgripande redovisning vilka förutsättningar som krävs för att förverkliga kärnorna.

Kontoret anser att kärnresonanget behöver ses över och utvecklas. Det behövs t ex ett resonemang om hur många kärnor det är realistiskt att utveckla. De centrala delarna av Stockholm fungerar som en nationell och regional nod. Hur flera kärnor påverkar denna funktion måste studeras. Kontoret ifrågasätter om alla föreslagna kärnor är tillräckligt starka för att kunna utvecklas till självständiga regionala kärnor. Det kanske inte är "kärnstaden" som utvecklingen går mot, utan istället kanske flera tyngdpunkter binds ihop till ett band längs med ny och befintlig infrastruktur t ex utvecklingen från Södertälje, genom de centrala delarna av Stockholm, Solna, Sundbyberg, Kista och vidare norrut mot Arlanda och Uppsala.

Flera kärnor i Stockholmsregionen kan gagna såväl regionen som landets utveckling. En förutsättning för det är att Stockholms funktion som regional, nationell och internationell nod samtidigt stärks.

Mellankommunal samverkan

För att ge förutsättningar för en fortsatt gynnsam regional utveckling krävs en samsyn om avgörande utvecklingsfrågor mellan kommuner och regionala organ samt samordning av fysisk planeering och beslut om infrastruktursatsningar.

Med en regional utveckling med flera kärnor och med utvidgade samband mellan funktioner och noder inom såväl den nuvarande regionen som storregionen följer ett ökat behov av mellankommunalt och mellanregionalt samarbete. Den mellankommunala samverkan har utvecklats de senaste åren genom gemensamma projekt med t ex Huddinge och Sundbyberg. Det är viktigt att det mellankommunala samarbetet fortsätter att utvecklas.

Det finns många mellankommunala frågor, såsom bostadsförsörjning, grönstruktur, infrastruktur och kommunalteknik, där kontoret menar att staden och regionen skulle vinna på större samverkan. I dag saknas ett lämpligt forum för att diskutera, analyser, utreda och klarlägga de mellankommunala frågorna.

En viktig funktion hos den regionala utvecklingsplaneringen är att den verkar samordnande för frågor där man måste agera gemensamt över kommun- och andra aktörsgränser för att kunna nå resultat. RUFS är en viktig plattform i detta mellankommunala samarbete.

Befolkningsutvecklingen och bostadsbyggande

Sedan RUFS antogs har befolkningsutvecklingen utvecklats långsammare än vad som förutsågs i RUFS. Kontoret anser att två år är ett alltför kort tidsperspektiv för att kunna dra några slutsatser om förändrade trender. Men ökningen framöver kommer sannolikt att vara fortsatt hög. Enligt Stockholms läns landstings senaste befolkningsprognos 2004 kommer befolkningen att öka med drygt 21 000 personer per år under perioden 2004-2013. En viktig förutsättning för detta antagande är att det byggs 88 000 nya bostäder i länet under de kommande tio åren.

Även om befolkningsutvecklingen har gått långsammare än vad som förutsågs i RUFS så finns det således fortfarande ett mycket stort behov av nya bostäder. I redogörelsen för regionens utveckling 2001- till 2004 anges att nytillskottet av bostäder är sjunkande och ligger på omkring 70 procent av RUFS basnivå. Om vi ser till nettotillskottet har Stockholm hittills haft en nivå som motsvarar RUFS scenario Hög. Påbörjandet i nyproduktion som var lågt under 2003 har stigit väsentligt under 2004. I Stockholm planerar staden för ett väsentligt ökat bostadsbyggande och har ambitionen att bygga 20 000 lägenheter fram till år 2006.

Transportfrågor

Stockholm och Sundbyberg har de senaste åren tillsammans med SL utrett en förlängning av tvärbanan från Alvik till Kista och Helenelunds station. Banan till Kista och Helenelund är viktig för utvecklingen av Kista och dess närområden. Vidare bör de förlängningar från Kista till Solentuna centrum och Barkarby som är under utredning uppmärksammas.

På motsvarande sätt är den södra tvärbanan mellan Älvsjö – Skärholmen – Kungens kurva – Flemingsberg viktiga för utvecklingen i sydväst.

Ostlänken från Stockholm till Nyköping, Norrköping och Linköping kommer kunna möjliggöra snabba järnvägstransporter regionalt men kan också få en avgörande betydelse som snabbpendel till Skavsta flygplats. Skavsta har de senaste åren utvecklats till en Sveriges passagerarmäsigst största flygplatser. Med en snabbtågförbindelse skulle Skavsta kunna utvecklas till regionens södra flygplats och därmed tillsammans med Arlanda på sikt kunna ersätta Bromma.

I regionplane- och trafikkontoret:s översiktliga lokaliseringsstudie för placering av en ny fjärr- och regionaltågsstation norr om Stockholm, Stockholm Nord, har lägen efter norra stambanan mellan Arlanda och Stockholm C prövats. Samtliga berörda kommuner har varit mycket tveksamma till ett Stockholm Nord i enlighet med utredningens förslag. De berörda kommunerna förordar tågstopp i varje kommun för regionaltågstrafik angörande Arlanda och Uppsala. En sådan trafik kan startas inom några år och kräver inte omfattande ingrepp och halvmiljardinvesteringar i nya spår och perronger.

Kontoret stöder uppfattningen att man bör utveckla nuvarande stationslägen till regionala kollektivtrafiknav där regionaltåg till Arlanda och Uppsala kan stanna, och där nuvarande stationer kan utvecklas till effektiva och trygga terminaler med snabba omstigningar till lokaltrafik och nya tvärförbindelser.

I samrådsrapporten framhålls att regionens framtida utveckling i hög grad är beroende av infrastrukturen för person- och godstransporter. Arlandas ställning i de internationella systemen är viktig liksom tillgången på terminaler och hamnar i regionen. Kontoret saknar dock ett större resonemang om godstransportfrågorna. Staden och regionen är oerhört beroende av en fungerande varuförsörjning. Vidare bör detaljhandelns utveckling långsiktigt studeras.

För övrigt anser kontoret att en utveckling av järnvägarnas kapacitet, ny västlig biltrafikförbindelse och tvärförbindelser med bussar och spårvägar är viktiga infrastruktursatsningar för att regionen ska kunna nå den utveckling som förutsätts i RUFs.

Näringslivsfrågor

En fråga där kontorets uppfattning skiljer sig från regionplane- och trafikkontorets är fördelningen av antalet arbetsplatser. Kontoret vill ifrågasätta den utspridning av arbetsplatser som RUFs ger uttryck för. Stockholms innerstad kommer framgent att utgöra den stora och betydelsefulla arbetsplatskoncentrationen i regionen. Detta innebär att den kommande planeringen måste bygga på fler arbetsplatser centralt och färre utspridda.

Varuförsörjning, terminalområden, krossanläggningar, betongfabriker, asfaltverk m m

Kontoret har i remissvaret över förslaget till RUFs framhållit att det är en angelägen regional fråga att långsiktigt ge vägledning för att lämpliga områden avsätts för varuförsörjning, terminalområden, grusdepåer, krossanläggningar, betongfabriker, asfaltverk m m. Kontoret vill inför aktualitetsprövningen återigen lyfta fram behovet av ett regionalt samarbete för att kunna diskutera, analysera och avsätta lämpliga områden för dessa verksamheter. Behovet av en genomgripande bred utredning om regionens varutransporter, terminaler för hamn, järnvägar och lastbilar är mycket angelägen. Det behövs ett brett perspektiv där man studerar terminalerna och infrastrukturen runt dem som en helhet.

Grönstrukturfrågor

För att grönstrukturen inom Stockholms stad ska kunna bibehålla sina kvaliteter behöver sambanden i de regionala grönkilarna bestå och delvis utvecklas. Stadsbyggnadskontoret anser därför att det är mycket positivt att en stor del av kilarna, enligt programmet "Aldrig långt till naturen", redan är skyddade eller föreslås skyddas. Av programmet framgår dock att väsentliga delar av Hanvedenkilen, Gömmarenkilen och Järvakilen utanför kommungränsen även efter programets genomförande kommer att sakna juridiskt skydd. En fortsatt mellankommunalt samarbete kring den regionala grönstrukturen är därför viktig.

Energifrågor

Stockholmsregionens energiförsörjning är en vital fråga, som behöver ägnas uppmärksamhet. I Stockholm har det konstaterats att det på sikt finns risk för kapacitetsbrist i det södra fjärrvärmenätet.

Stockholm har påbörjat ett arbete med en strategisk energiplanering. På fjärrvärmesidan övervägs hur en framtida kapacitetsökning på sikt ska kunna åstadkommas, lämpligheten av att koppla samman två eller samtliga tre nät för fjärrvärmen samt en ytterligare anslutning av befintliga bostäder till fjärrvärmen. Kontoret ser positivt på de planer som finns om att påbörja ett utredningsarbete om framtida fjärrvärmeutbyggnad i Stockholmsregionen under ledning av regionplane- och trafikkontoret.

Inom ramen för den av regeringen tillsatta utredningen om Stockholms ström diskuteras elförsörjningen till Stockholmsregionen i kraftledningsnätet i spänningsområdet 70-400 kV. Avsikten är att långsiktigt säkra regionens elförsörjning. För Stockholms del gäller det dels att åstadkomma förbättringar som ökar leveranssäkerheten bl a så att avbrott förhindras, dels att överväga möjligheten att markförlägga högspänningskablar så att mark kan frigöras för det ökade bostadsbyggandet.

Miljö kvalitetsnormer

Som en följd av EGs luftdirektiv har miljökvalitetsnormer införts i miljöbalken. I Stockholm, men även i grannkommuner, kommer det att bli svårt att klara normen för kvävedioxid och partiklar i tid. Förslag till åtgärdsprogram har utarbetats av länsstyrelsen och ligger hos miljödepartementet för beslut.

Genom den koppling som i svensk lagstiftning finns till PBL påverkas också den fysiska planeringen av miljökvalitetsnormerna. Enligt PBL får inte planläggning medverka till att en miljökvalitetsnorm överskrids. Hur denna koppling mellan miljöbalken och PBL skall hanteras råder det osäkerhet om. Men eftersom biltrafiken är den klart dominerande källan till över-skridanden måste frågor om åtgärder för att klara normerna diskuteras i ett regionalt perspektiv.

Vattenfrågor

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att effekterna av vattendirektivets krav om en förbättrad eller oförändrad vattenkvalitet ska beaktas i den kommande planeringsomgången.

Inom staden pågår ett arbete med att ta fram en strategi för Stockholms vattenvårdsarbete. Strategin ska ange vägen till en god vattenstatus senast år 2015 enligt EG:s ramdirektiv för vatten. Den innehåller mål och förhållningssätt samt förslag till åtgärder för stadens sjöar och vattendrag.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande av den 22 november 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontorets synpunkter

Det har endast gått drygt två år sedan utvecklingsplanen för stockholmsregionen antogs och det är enligt stadsledningskontorets bedömning svårt att göra en samlad prövning av planen. I detta tjänsteutlåtande inriktas därför stadsledningskontoret resonemang kring några av de frågor som bedöms ha störst betydelse för regionens och Stockholms stads långsiktiga utveckling.

Ekonomisk och demografisk utveckling

Stadsledningskontoret delar regionplane- och trafikkontorets uppfattning att de ekonomiska förutsättningar som beskrivs i RUFS i stort är oförändrade, trots att regionen drabbades hårt av de senaste årens konjunkturedgång. Stockholm präglas alltjämt av ett diversifierat näringsliv med en mångfald av branscher och en bred arbetsmarknad. Det finns också för närvarande tydliga tecken på en återhämtning i stockholmsregionen och på en starkare ekonomisk tillväxt än övriga landet de kommande åren.

De senaste årens minskade befolkningstillväxt hänger samman med att inflyttningen till regionen från övriga riket har avtagit. Kontoret ser dock stora förutsättningar till en återgång till den starka befolkningstillväxt som anges i de två scenarier som RUFS bygger på. Stockholms stads långsiktiga planering bygger därför fortfarande på en förväntad kraftig ökning av antalet invånare i regionen och i staden.

Infrastruktur

RUFS 2001 innehåller ett stort antal förslag till infrastruktursatsningar som enligt planen bör realiseras under perioderna 2000-2015 respektive 2015-2030. Enligt stadsledningskontorets uppfattning utgör RUFS tillsammans med Stockholmsberedningens långsiktiga strategi för regionens transportsystem ett väl genomarbetat och samstämmigt underlag till den fortsatta infrastrukturplaneringen som i allt väsentligt fortfarande är aktuellt.

Det avgörande problemet är att de beslutade statliga investeringsplanerna för åren 2004-2015 inte alls motsvarar de satsningar som bedöms vara nödvändiga i RUFS. Investeringsplanerna innehåller visserligen vissa välbehövliga satsningar på järnvägssystemet, framför allt Citybanan/Mälartunneln, men det saknas en finansiering av ett antal nödvändiga kapacitetsförstärkningar för regionens vägtrafik. Enligt stadsledningskontorets bedömning försvårar detta möjligheten att uppnå de långsiktiga målen i RUFS och regionplane- och trafikkontoret bör analysera effekterna av de uteblivna investeringar. Med utgångspunkt från en sådan analys bör det fortsatta regionala utvecklingsarbetet inriktas på att få staten att ta ett större ansvar för stockholmsregionens transportsystem.

I övrigt vill stadsledningskontoret förorda att regionplane- och trafikkontoret fördjupar och uppdaterar delar av sin analys av infrastrukturen inom den så kallade inre regionen. I stadsbyggnadskontorets diskussionsunderlag Vision Stockholm 2030 redovisas ett flertal ytterligare förstärkningar av den spårbundna trafiken som till exempel en förlängning av tvärbanan mellan Kista och Helenelund och en tvärspårväg mellan Älvsjö och Skarpnäck. Dessa förstärkningar bör analyseras inom ramen för den regionala utvecklingsplaneringen.

Bebyggelsestruktur

I RUFS anges att befolkningen i Stockholms län kommer att öka med 400 000-600 000 invånare till år 2030 och att detta förutsätter en avsevärt tätare bebyggelsestruktur. I planen föreslås en utveckling av ett antal regionala kärnor med hög koncentration av bostäder och arbetsplatser som kan fungera som ett komplement till den centrala regionkärnan. I den remitterade samrådsrapporten anges att det sedan RUFS antogs 2002 inletts ett stort antal aktiviteter som syftar till en flerkärnig region.

Stadsledningskontoret delar uppfattningen att flerkärnighet kan skapa goda förutsättningar för ett effektivt markutnyttjande och bidra till en långsiktigt hållbar utveckling i regionen. Det är också positivt att diskussionerna om de regionala kärnorna inneburit ett utökat samarbete mellan

regionens kommuner, som till exempel när det gäller att knyta samman Skärholmen med Kungens kurva.

Kontoret anser dock att förutsättningarna för en flerkärnighet borde ha analyserats ytterligare än vad som görs i samrådsrapporten och i Region- och trafikplanekontorets tidigare rapport ”Flera kärnor”. Det är viktigt att man noggrant studerar om det finns marknadsmässiga förutsättningar för att utveckla samtliga kärnor som ingår i RUFS och en realistisk och flexibel regional planering ska kunna skapas. Det bör i detta sammanhang poängteras att stadsbyggnadskontoret inte ansluter sig till utvecklingsplanens prognoser för efterfrågan på arbetsplatser i de yttre kärnorna. Stadens fysiska planering inriktas således på en mer omfattande arbetsplatskoncentration i den så kallade centrala regionkärnan. De senaste årens efterfrågan på arbetsplatser har inte ändrat denna bedömning och regionplane- och trafikkontoret bör enligt stadsledningskontoret på nytt analysera hur de regionala kärnorna förhåller sig till den centrala regionkärnan.

Bostadsbyggande

När det gäller behovet av fler bostäder i regionen konstaterar man i rapporten att de senaste årens bostadstillskott i regionen motsvarar 85 % av den så kallade basnivån i RUFS 2001. Kommunernas planberedskap bedöms dock ha ökat i snabb takt och man pekar i rapporten på problemen med de ökande produktions- och boendekostnaderna i stockholmsregionen.

Stockholms stad anser i likhet med övriga aktörer i Stockholms län att bristen på bostäder hämmar den ekonomiska utvecklingen i regionen på ett mycket olyckligt sätt. Staden har för sin del under innevarande mandatperiod prioriterat ett påbörjande av 20 000 nya bostäder och insatser för minskade boendekostnader. Det pågår också ett arbete för att skapa en god beredskap för att långsiktigt tillgodose efterfrågan på bostäder inom Stockholms stad. Stadens arbete stämmer i allt väsentligt överens med de strategier för ett ökat bostadsbyggande som ingår i RUFS och planen får anses vara aktuell i detta avseende.

Stadsledningskontoret ställer sig frågande till att man i samrådsrapporten inte berör de senaste årens uppmärksammade diskussioner om hur olika statliga stimulans- och regelsystem minskar möjligheten att uppnå målen för bostadsbyggandet i regionen. Detta är förvånande med tanke på att en översyn av de statliga reglerna särskilt prioriterats i RUFS. Kontoret kan här exempelvis nämna problemen med tillämpning av miljöbalken, det statliga investeringsstödet nuvarande utformning, bristen på samordning mellan de nu gällande statliga investeringsplanerna för infrastrukturen och regionens större exploateringsområden samt behoven av att frigöra statlig mark för bostadsbebyggelse.

Stadsledningskontoret förordar att regionens aktörer, inklusive regionplane- och trafikkontoret, intensifierar sitt arbete för att skapa ökad förståelse för att bostadsbristen i Stockholm är ett betydande regionalt och nationellt problem. Det regionala utvecklingsarbetet bör enligt kontorets uppfattning innefatta en långsiktig och gemensam strategi för att få till stånd nödvändiga förändringar på nationell nivå.

Hållbar utveckling och miljöfrågor

En långsiktig hållbar utveckling är den övergripande visionen i RUFS och planen innehåller resonemang om hur den ekonomiska, sociala och ekologiska utvecklingen ska samspela på ett hållbart sätt. Den genomgående principen i RUFS är att ökad täthet och flerkärnighet skapar förutsättningar för långsiktig hållbarhet och detta stämmer väl överens med Stockholms stads övergripande strategi i översiktsplanen om att bygga staden inåt.

Resonemangen förs dock ofta på en mycket övergripande nivå och det är därigenom svårt att ta ställning till huruvida planen fortfarande är aktuell i detta avseende, vilket också påpekas i den remitterade samrådsrapporten. Stadsledningskontoret anser att man inom ramen för aktualitetsprövningen bör analysera och problematisera åtminstone några av de konkreta målkonflikter som kan finnas mellan ekologisk, ekonomisk och social utveckling. En sådan analys är särskilt angelägen inom transportområdet, där en utveckling enligt RUFS bland annat skulle medföra att andelen kollektivtrafikresor jämfört med biltrafikresor blir lägre än idag, i huvudsak på grund av den förväntade ekonomiska utvecklingen.

Vidare beklagar stadsledningskontoret att Region- och trafikplanekontoret endast kortfattat nämner problemet med tillämpningen av buller- och miljö kvalitetsnormer i samrådsrapporten. Stockholms stad har i åtskilliga sammanhang påtalat att en strikt tillämpning av normerna omöjliggör helhetsbedömningar av vad som leder långsiktigt hållbar utveckling och ökar risken för suboptimering inom samhällsplaneringen. Dessa frågor har stor inverkan på möjligheterna att åstadkomma en ekologiskt hållbar utveckling i enlighet med RUFS och de bör lyftas fram i samband med aktualitetsprövningen.

Sammanfattande bedömning

Stadsledningskontorets sammanfattande bedömning är att förutsättningarna som RUFS bygger på inte har ändrats i sådan omfattning att det nödvändigt med en revidering av utvecklingsplanen. Kontoret anser också att utvecklingsplanens övergripande mål och strategier i stort är relevanta. När det gäller infrastruktur och bostadsbyggande bedömer dock kontoret att strategierna och åtgärderna i RUFS inte är tillräckligt kraftfulla.

RUFS har enligt vad stadsledningskontoret erfarit inneburit en bredare regional planering och ett fördjupat samarbete mellan regionens aktörer. Ett genomgående tema i stadsledningskontorets ovanstående resonemang är att det krävs en ytterligare förstärkning av det regionala samarbetet inom ett antal strategiskt viktiga områden för att kunna nå målen i RUFS. Det är också viktigt att samarbetet inom hela den funktionella regionen, oavsett länsgränser, kan fortsätta att utvecklas.

Slutligen anser stadsledningskontoret att den nu aktuella prövningen av RUFS tydliggör behovet av förstärkt nationell storstadspolitik för att bättre ta tillvara storstadsregionernas möjligheter att bidra till tillväxt och välfärd i hela landet. En nationell storstadspolitik bör därför inrikta på att öka möjligheterna att göra avvägningar mellan angelägna mål inom olika samhällsområden, inte minst inom den fysiska planeringen.

RESERVATIONER M M

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation av ordföranden Viviann Gunnarsson (mp) och tjänstgörande ersättaren Stellan Hamrin (v) med hänvisning till sitt yrkande att återropa förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation från ledamöterna Magnus Hellström (m), Johan Steenhoff Eriksen (m) och Katarina Larsson (m) med hänvisning till sitt yrkande att miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta att avslå förvaltningens förslag till beslut och som svar på remissen anför följande.

Ekonomisk tillväxt är den viktigaste förutsättningen för en långsiktig hållbar utveckling. Det fortsatta arbetet med RUFSS borde därför ha en tydligare tillväxtvänlig utgångspunkt. Att som förvaltningen föreslår ha som utgångspunkt att exempelvis biltrafiken ska minska är ett direkt tillväxtfientligt förhållningssätt eftersom med ökad tillväxt följer fler transporter. Istället för att motverka trafikökningen i sig bör kraft läggas på teknikutveckling och utveckling av infrastrukturen och på så vis minska miljöpåverkan av dessa transporter.

En långsiktigt hållbar utveckling kräver också att energibehovet kan tryggas och att de mest miljövänliga energikällorna prioriteras framför kol, olja och andra kontroversiella energikällor. Kärnkraften är det energilag som har absolut minst miljöpåverkan på miljön och borde ges förutsättningar att utvecklas.

Sammanfattningsvis menar vi att Regionplanen tydligare bör vara ett dokument som bejakar teknikutveckling och tillväxt som medel för att uppnå en hållbar ekologisk utveckling, inte ett dokument som försvårar och hindrar företagande och tillväxt i regionen.

Reservation av tjänstgörande ersättarna Gustav Åkerblom (fp) och Margareta Bosved (fp) med hänvisning till sitt yrkande att miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta att avslå förvaltningens förslag till beslut och att därutöver anför följande.

Stockholm har under de senaste åren haft en djupare lågkonjunktur än övriga landet. Detta faktum innebär att regionen behöver stora satsningar på ett flertal områden för att komma upp på benen igen och gå emot en gynnsam konjunkturutveckling.

Dessvärre ligger regionens framtida långsiktiga hållbarhet och utveckling till stor del i statsmaktens händer. Det senaste dråpslaget mot Stockholm är införandet av biltullsförsöket som innebär att stockholmarna drabbas av ytterligare en skatt, vilket naturligtvis försvårar för handeln och etablering av företag. Handeln inne i city beräknas minska med försäljning motsvarande Åhléns och NK:s varuhus, då 40% av boende i andra kommuner kommer att handla mindre varor inne i staden när trängselavgifter införs i Stockholm.

Sedan tidigare har staten sett till att Stockholm via skatteutjämnningssystemet får betala drygt 8000 kr per invånare i Stockholms stad för år 2004. Totalt betalar alla kommuner samt landstinget i Stockholms län i år ca 16 miljarder till utjämnningssystemet, vilket är en tung börda för alla skattebetalare i regionen.

Via statens förlängda arm – Länsstyrelsen - stoppas dessutom bostadsprojekt i city på grund av att de bullernormer som finns inte tar någon som helst hänsyn till storstäder och den aktivitet och trafik som existerar där. Bullernormer tillsammans med höga skatter på byggandet leder till att det höga bostadsbyggandet som Stockholm är beroende av för att få en bättre konjunktur inte har tillräckligt hög fart.

Det finns med andra ord mycket som skulle kunna förändras för att få en mer hållbar och positiv utveckling i regionen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jakob Forssmed (kd) som yrkade att miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta att i huvudsak åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande och därutöver anförda följande.

Transportsektorn är otvetydigt ett av de stora miljöhoten globalt och i Stockholmsregionen. Inte minst så hotar utsläpp av växthusgaser försvåra klimatproblemen, och andra utsläpp leder till hälsorisker för medborgarna på lokal nivå. Minskade utsläpp måste således vara ett utvecklingsmål för varje region. Samtidigt är fungerande transporter ett oerhört viktigt inslag i en fungerande och växande ekonomi.

Därför behövs det en ökad fokus i RUFS på hållbara transportsystem, mer kraftfulla strategier för alternativa bränslen, smarta logistiska lösningar och teknikutveckling som kan minska partikelhalten i luften. Det är osannolikt att strategier för att minska bil- och lastbilstrafik, som är ett bärande tema i förvaltningens tjänsteutlåtande, ensamt kommer att kunna avvärja miljöhoten från transportsektorn.

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation av vice ordföranden Sten Nordin (m), ledamöterna Berthold Gustavsson (m), Anna Wersäll (m), Ulf Fridebäck (fp) och Martina Lind (fp) samt tjänstgörande ersättaren Helena Bonnier (m) enligt det av vice ordföranden Sten Nordin m fl (m) och ledamoten Ulf Fridebäck m fl (fp) gemensamt framställda yrkandet att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på kommunstyrelsen remiss samt att därutöver anförda

Stockholm har under de senaste åren haft en djupare lågkonjunktur än övriga landet. Detta faktum innebär att regionen behöver stora satsningar på ett flertal områden för att komma upp på benen igen och gå emot en gynnsam konjunkturutveckling.

Dessvärre ligger regionens framtida långsiktiga hållbarhet och utveckling till stor del i statsmaktens händer. Det senaste dräpslaget mot Stockholm är införandet av biltullsförsöket som innebär att stockholmarna drabbas av ytterligare en skatt, vilket naturligtvis försvårar för handeln och etablering av företag. Handeln inne i city beräknas minska med försäljning motsvarande Ähléns och NK:s varuhus, då 40% av boende i andra kommuner kommer att handla mindre varor inne i staden när trängselavgifter införs i Stockholm.

Sedan tidigare har staten sett till att Stockholm via skatteutjämningssystemet får betala drygt 8000 kr per invånare i Stockholms stad för år 2004. Totalt betalar alla kommuner samt landstinget i Stockholms län i år ca 16 miljarder till utjämningssystemet, vilket är en tung börda för alla skattebetalare i regionen.

Via statens förlängda arm – Länsstyrelsen – stoppas dessutom bostadsprojekt i city på grund av att de bullernormer som finns inte tar någon som helst hänsyn till storstäder och den aktivitet och trafik som existerar där. Bullernormer tillsammans med höga skatter på byggandet leder till att det höga bostadsbyggandet som Stockholm är beroende av för att få en bättre konjunktur inte har tillräckligt hög fart.

Det finns med andra ord mycket som skulle kunna förändras för att få en mer hållbar och positiv utveckling i regionen.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Lotta Edholm (fp), Katariina Güven (fp), Mats G. Nilsson (m), Ingvar Snees (m) och Regina Öholm (m), som hänvisade till Edholms och Nilssons yrkande att stadsbyggnadsnämnden beslutar att i huvudsak godkän-

na kontorets tjänsteutlåtande som svar på kommunstyrelsens remiss, samt att därutöver anföra:

Stockholm har under de senaste åren haft en djupare lågkonjunktur än övriga landet.

Detta faktum innebär att regionen behöver stora satsningar på ett flertal områden för att komma upp på benen igen och gå emot en gynnsam konjunkturutveckling.

Dessvärre ligger regionens framtida långsiktiga hållbarhet och utveckling till stor del i statsmaktens händer. Det senaste dråpslaget mot Stockholm är införandet av biltullsförsöket som innebär att stockholmarna drabbas av ytterligare en skatt, vilket naturligtvis försvårar för handeln och etablering av företag. Handeln inne i city beräknas minska med försäljning motsvarande Åhléns och NK:s varuhus, då 40% av boende i andra kommuner kommer att handla mindre varor inne i staden när trängselavgifter införs i Stockholm.

Sedan tidigare har staten sett till att Stockholm via skatteutjämningsystemet får betala drygt 8000 kr per invånare i Stockholms stad för år 2004. Totalt betalar alla kommuner samt landstinget i Stockholms län i år ca 16 miljarder till utjämningsystemet, vilket är en tung börda för alla skattebetalare i regionen.

Via statens förlängda arm - Länsstyrelsen - stoppas dessutom bostadsprojekt i city på grund av att de bullernormer som finns inte tar någon som helst hänsyn till storstäder och den aktivitet och trafik som existerar där. Bullernormer tillsammans med höga skatter på byggandet leder till att det höga bostadsbyggande som Stockholm är beroende av för att få en bättre konjunktur inte har tillräckligt hög fart.

Hämmande för Stockholms utveckling är också otillräckliga satsningar på vägnätet. Att Stockholm fortfarande inte har någon ringled är en skandal. Öppnandet av Södra Länken har med all önskvärd tydlighet visat att kringfartsleder avlastar innerstaden.

Bromma flygplats bör inte läggas ned. Att tro att Skavsta utgör ett realistiskt alternativ för affärsflyget är naivt. Så länge det inte finns ett realistiskt alternativ till Bromma så måste staden satsa på Bromma istället för att utsätta flygplatsen för ständiga nedläggningsshot.

Det finns med andra ord mycket som skulle kunna förändras för att få en mer hållbar och positiv utveckling i regionen.

Reservation anfördes av Kerstin Rossipal (kd), som hänvisade till sitt yrkande att stadsbyggnadsnämnden beslutar enligt kontorets förslag.