



Bo Ekstam  
1:e intendent  
Telefon 08-508 28 938  
bo.ekstam@miljo.stockholm.se

Till  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

## FÖRSLAG TILL REGIONAL UTVECKLINGSPLAN FÖR STOCKHOLMSREGIONEN (RUF S 2010)

Remiss från Kommunstyrelsen Dnr 003-1590/2008.

### Förslag till beslut

- 1 Tillstyrka fortsatt planering enligt alternativ Tät.
- 2 Redovisa vilka ytterligare åtgärder som behöver göras för att nå den 30 procentiga utsläppsminskningen inom transportsektorn som beslutats i Stockholmsöverenskommelsen.
- 3 Fortlöpande följa upp hur utvecklingen stämmer överens med planen.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

### Sammanfattning

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

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

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

På grund av den förväntade utsläppsutvecklingen inom transportsektorn bedöms ingen av alternativen vara förenlig med vare sig gällande miljömål eller med de



bedömningsgrunder som används i miljöbedömningen. En 30 procentig minskning finns inskrivet som mål i Stockholmsöverenskommelsen. Det finns inga analyser av vilka åtgärder som behövs för att klara det angivna klimatmålet.

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

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

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

## **Bakgrund**

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

## **I FÖRHÅLLANDE TILL NU GÄLLANDE RUF (2001) HAR LÄNSSTYRELSENS PLANERINGSANSVAR FÖR UTVECKLINGSFRÅGOR (RUP) TAGITS MED I FÖRSLAGET**

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

## TIDPLAN

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



Figur 1: Planeringsprocessen med RUFSS 2010

## KORT BESKRIVNING AV FÖRSLAGETS UPPLÄGGNING OCH INNEHÅLL

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

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

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

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

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



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

## UTGÅNGSPUNKTER FÖR RUFSS 2010

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

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

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

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

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

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

- begränsad klimatpåverkan
- levande sjöar och vattendrag

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

Följande nationella folkhälsomål har bedömts ha särskild relevans

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

## **REGIONENS RUMSLIGA STRUKTUR – MÅLBILDER OCH PLANBILDER**

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

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

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

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

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

## Förvaltningens synpunkter

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

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

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

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

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

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

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

Förvaltningen delar uppfattningen att ovan angivna utgångspunkter är rimliga utgångspunkter för en fortsatt samverkan i regionen. Förvaltningen efterlyser dock ett åtagande om att utvecklingen skall vara hållbar vad avser utsläpp från transportsektorn.

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

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

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

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

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

Förvaltningen lämnar i övrigt följande synpunkter på avsnittet.

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

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

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

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

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

### **3:3 Säkra värden för framtida behov**

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

Förvaltningen delar uppfattningen att mark bör reserveras för anläggningar som försörjer regionen med energi, material och varor som har tillgång till sjö- och järnvägstransporter med samtidig lokalisering nära marknaden. Från miljösynpunkt vore det fördelaktigare att värna möjligheten att bevara områden som i dag används för sådana ändamål i centrala lägen som har alla sådana logistiska fördelar som exempelvis Värtahamnen, Loudden. Det är också viktigt att bevara sådan som har järnvägsalternativet kvar och som ligger i närheten av de större vägarna såsom Västberga och Lunda. För Stockholms del anser förvaltningen det är viktigt att säkra distributionscentrumen i Västberga och Lunda. Här kan också ändrat beende vid upphandling vara en möjlighet som kan bidra till minskat transportarbete. Ett exempel är den upphandling som Stockholm stad tidigare gjorde genom att samordna all sin distribution från en central ut till olika verksamheter.

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



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

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

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

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

#### 4. Regionens rumsliga struktur

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

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

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

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

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



Förvaltningen vill också understryka vikten av att Stockholm Nord placeras så att den effektivt stödjer utvecklingen i Kista – Sollentuna – Häggvik.

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

Med hänsyn till den fortsatta utbyggnaden som staden planerar i Hjorthagen anser förvaltningen att den spåutbyggnad som förslås i alternativ Fördelad som en förlängning av spårvägen mellan Ulvsunda – Solna – Bergshamra –Lidingö är önskvärd att ta med även i alternativ Tät.

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

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

- När det gäller tunnelbanans dragning till Nacka centrum redovisas inte den alternativa dragningen via Slussen, som skulle ge resenärer österifrån bättre tillgång till målpunkter i södra Stockholm, samt ge större flexibilitet för framtida förgreningar av tunnelbanan.
- Förslaget tar inte upp möjligheterna att konvertera busslinjer i innerstaden till spårvagn. Särskilt linje 4, som på grund av det stora resandetrycket inte längre går att driva rationellt, skulle med fördel kunna ersättas av spårvagn. Enligt SL:s prognoser skulle den kunna få runt 100 000 resenärer per dag och på ett kraftfullt sätt bidra till att stärka kapaciteten över Mälaren.

Slut

## Bilagor |

Samrådsförslaget går att läsa på [www.rtk.sll.se/verksamhet/RUFS/index.htm](http://www.rtk.sll.se/verksamhet/RUFS/index.htm)

Ledamot vill ha det tryckta förslaget hemskickat ringer Annika Lindgren tel. 08/ 508 28 938