

Handläggare
Anette Jansson
Telefon: 08-508 28 820**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnd
2016-08-30 p. 13

Samrådsremiss om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, samt Samverkan och planering i östra Mellansverige – ÖMS 2050

Remiss från kommunstyrelsen dnr 111-650/2016

Förvaltningens förslag till beslut

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Justera beslutet omedelbart

Gunnar Söderholm
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Stockholms läns landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF), har översänt rubricerade samrådsförslag på remiss till Stockholms stad. Kommunstyrelsen har i sin tur remitterat förslaget till bland annat miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande senast den 1 september 2016. Under hösten 2016 gör landstinget en samrådsredogörelse och arbetar in synpunkterna från remissinstanserna i en utställningsversion av RUFS 2050, som beräknas sändas på remiss under tre månader hösten 2017. Landstingsfullmäktige kommer då före sommaren 2018 att kunna fatta beslut om att anta en ny regional utvecklingsplan för Stockholms län, RUFS 2050.

Miljöförvaltningen bedömer att RUFS 2050 och ÖMS 2050 i stort ligger väl i linje med förvaltningens och stadens arbete. Förvaltningen anser att dokumenten pekar ut en inriktning som leder åt rätt håll. I vissa delar har dock staden högre ambitioner och förvaltningen anser därför att ambitionsnivån där borde öka, t.ex. för klimat- och vattenfrågor. Många mål och åtgärder är också väldigt

allmänt hållna och de måste därför brytas ned för att bli mer tydliga och konkreta. Flera krav framstår mer som välvilliga önskemål, t.ex. kravet på att bygga många och billiga bostäder. Ett slutligt förslag måste ha mer av problematisering och i varje fall antyda hur målen skall kunna nås.

Bakgrund

Stockholms läns landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF), har översänt rubricerade samrådsförslag på remiss till Stockholms stad. Kommunstyrelsen har i sin tur remitterat förslaget till bland annat miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande senast den 1 september 2016. Under hösten 2016 gör landstinget en samrådsredogörelse och arbetar in synpunkterna från remissinstanserna i en utställningsversion av RUFS 2050, som beräknas sändas på remiss under tre månader hösten 2017. Landstingsfullmäktige kommer då före sommaren 2018 att kunna fatta beslut om att anta en ny regional utvecklingsplan för Stockholms län, RUFS 2050.

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFS 2050 – en regionplan enligt plan- och bygglagen (2010:900) som också hanterar utvecklings- och tillväxtfrågor i den regionala skalan. Sedan tidigare finns RUFS 2001 och 2010.

Samverkan och planering i östra Mellansverige – ÖMS 2050 – syftar till att skapa samsyn för en samordnad planering i östra Mellansverige, där de storregionala utgångspunkterna för de regionala utvecklingsprocesserna och annan rumslig planering är desamma för hela ÖMS. I ÖMS ingår länen Stockholm, Uppsala, Gävleborg, Västmanland, Örebro, Södermanland och Östergötland.

Samrådsmaterialet finns tillgängligt på
<http://www.rufs.se/rufs-2050/samrad/>

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen bedömer att RUFS 2050 och ÖMS 2050 i stort ligger väl i linje med förvaltningens och stadens arbete. Förvaltningen anser att dokumenten pekar ut en inriktning som leder åt rätt håll. I vissa delar har dock staden högre ambitioner och förvaltningen anser därför att ambitionsnivån där borde öka, t.ex. för klimat- och vattenfrågor. Många mål och åtgärder är också väldigt allmänt hållna och de måste därför brytas ned för att bli mer tydliga och konkreta.

De klimataspekter som tas upp i RUFS handlar nästan enbart om utsläpp av växthusgaser, och hur regionplanen kan bidra till att minska dessa med mål att uppnå en region utan klimatpåverkande utsläpp. Det avspeglar sig också i förslagen till delmål för år 2030.

Vattenfrågor har delats upp på olika avsnitt i RUFS, vilket gör att det är svårt att få ett samlat grepp om frågorna. Miljöförvaltningen vill lyfta vikten av regional planering och mellankommunalt samarbete när det gäller vattenfrågor, eftersom vattnet inte följer kommungränserna. En svårighet är att olika kommuner har olika ambitionsnivå, vilket får till följd att vissa inte avsätter tillräckliga personella och ekonomiska resurser för utredningar och åtgärder för att förbättra vattenkvalitet. Miljöförvaltningen önskar att länsstyrelsen skulle ta ett större ansvar för samordning i mellankommunala frågor än den gör idag. Förvaltningen anser också att landstingets roll gällande vattenfrågor är oklar och därför skulle behöva förtydligas. Det är också viktigt att ge plats för vattnet i och i anslutning till den bebyggda miljön. Vattenfrågor behöver komma in tidigt i planeringen eftersom det är svårt att lösa dessa frågor i efterhand när mark tagits i anspråk för andra ändamål.

Miljöförvaltningens synpunkter redovisas nedan enligt de rubriker som finns i RUFS 2050 och ÖMS 2050. De frågor som TRF önskar svar på är underrubriker i dessa avsnitt. Förvaltningen har prioriterat att redovisa förslag till förändringar eller utveckling av RUFS respektive ÖMS, och inte de delar där förvaltningen är nöjd med förslagen.

Kapitel 2 – Europas mest attraktiva storstadsregion

I inledningen om en resilient region (avsnitt 2.2) nämner man klimatiförändringar som ett exempel på oförutsedda störningar och kriser, och man tar upp ekosystemtjänsternas betydelse, men kopplingen till själva RUFS-förslaget blir oklar på denna punkt. Man tar upp översvämningsrisker som exempel på en mellankommunal fråga av relevans för Stockholmsregionen, men det tas inte upp i texten hur denna problematik bör hanteras i den fysiska planeringen.

Kapitel 3 – RUFS 2050 som regionens gemensamma kontrakt

Vad krävs för att det som beskrivs i planen ska bli verklighet?

RUFS 2050 måste spridas och säljas in som målbild. Viktiga aktörer måste stå bakom den. Ett tydligare utpekat ansvar för åtgärder gör att dokumentet kan få större tyngd. Analys bör göras av om nya

samverkansformer måste komma till stånd. Mål och åtgärder bör följas upp regelbundet av berörda organisationer.

Vad krävs för att planen ska fungera som utgångspunkt för ert övergripande arbete och de beslut som ni ska fatta i er organisation?

Det är viktigt att mål och åtgärder är realistiska och att det tydliggörs hur konflikter mellan olika intressen ska hanteras.

Kostnadsbedömningar, finansiering och ansvar behöver redovisas.

RUFS måste vara känd och accepterad av politiker och ledning.

Hur ska er organisation bidra till genomförandet av den kommande planen?

Miljöförvaltningen bör beakta mål och åtgärder i RUFS i stora delar av sin verksamhet, exempelvis vid framtagande av olika typer av handlingsplaner och åtgärdsprogram, projekt som rör trafik eller klimatfrågor, samt vid deltagande i stadplanering.

Kapitel 4 – Utmaningar

Sidan 27 – Utmaning 1 "Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa": Miljöförvaltningen anser att buller borde omnämnas i detta avsnitt. Eftersom omgivningsbuller är den vanligaste miljöstöringen i vårt samhälle behöver frågan lyftas tidigt i samhällsplaneringen.

Miljöförvaltningen anser att även behov av ytor för dagvattenhantering, översvämningsytor och snöupplag bör nämnas under avsnittet om konkurrens om marken.

Sidan 29 – Utmaning 4 "Att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt":

Utmaningen beskriver bland annat regionens stora klimatpåverkan av långväga resor och konsumtionens klimatpåverkan utanför regionen, men det förs inget resonemang i rapporten om hur denna klimatpåverkan kan begränsas.

Kapitel 5 – Mål och delmål

Bidrar målen till att regionen får ett tydligt fokus i arbetet framåt?

Sidan 34 – Mål 1 "En tillgänglig region med god livsmiljö":

Miljöförvaltningen anser att målbeskrivningen samt tillhörande delmål bör kompletteras med hälsofrågor som leder till en god livsmiljö. Buller, frisk luft och rent vatten är frågor som har stor

påverkan på en god livsmiljö. Även beskrivningen av god livsmiljö på sidan 36 bör kompletteras med detta.

Miljöförvaltningen anser att ”tysta områden” bör ingå i målbeskrivningen och att det tas fram ett delmål gällande detta.

Miljöförvaltningen önskar en kommentar om hur delmålet ”Kollektivtrafikandelen (andel av motoriserade resor med kollektivtrafik i länet) ska öka med 5 % jämfört med idag”, står i relation till målet för Sverige som helhet, där det kollektiva resandet, enligt FFF-utredningen¹, bör öka med 30 % till 2030 och med 50 % till 2050. Miljöförvaltningen noterar vidare att det endast är den rumsliga strukturbilden B, som uppnår detta mål till 2030².

Delmål om att gå från 7 % andel cykelresor till 20 % är en väldigt ambitiös målnivå, med tredubblad andel. Analyser av både strukturbild A och B ger dessutom att man endast uppnår 5,8 % cykelandel i det mest positiva scenariot, men med potential att uppnå 20 % cykling, med rätt åtgärder, om hälften av de bilresor som är under 10 km byts mot cykel. Stockholms stad har ett nuvarande mål i sin framkomlighetsstrategi, samt i sin cykelplan från 2012 att andelen av alla resor i högrafik år 2030 till minst 15 % ska utföras av cykel, vilket är ungefär en fördubbling jämfört med nuläget. Dessutom väntas el-cyklar få ett verkligt genombrott de närmaste åren vilket kommer att öka antalet cyklister och även göra cykelpendling vanlig på längre sträckor än idag. Det kräver tydligare fokus på cykelinfrastrukturen.

Sidan 35-36 – Mål 4 ”En resurseffektiv och resilient region”:

I målbeskrivningen anges att regionen ska ha en *väl utvecklad förmåga att förebygga och hantera både okända och kända störningar i form av klimatförändringar, kriser, katastrofer eller resursknapphet*. Detta återspeglar sig dock inte i några konkreta delmål för 2030 vad gäller klimatanpassning. Här skulle man ha kunnat göra en koppling till den regionala handlingsplan för klimatanpassning som togs fram av Länsstyrelsen 2014 (Rapport 2014:14).

- Miljöförvaltningen anser att det bör tas fram ett mål gällande Mälarens framtid efter år 2100, för att underlätta kommande bebyggelseplanering. I Länsstyrelsens rapport 2011:26 ”Mälaren om 100 år” beskrivs alternativa lösningar

¹ Fossilfrihet på väg SOU 2013:84

² Strukturanalyser för Stockholms län och östra Mellansverige år 2050, 2016-03-30

som Nollalternativet, en havsvik som kräver alternativ dricksvattentäkt

- Höja Mälaren i samma takt som havet
- Bygga barriärer och vallar i skärgården

I målbeskrivningen nämns *ekosystemtjänster som luft- och vattenrening*, men det saknas delmål gällande vattenfrågor. Miljöförvaltningen anser att målet bör kompletteras med delmål om dagvattenhantering och översvänningsrisker.

Miljöförvaltningen ifrågasätter delmålet ”Den totala energianvändningen i regionen ska uppgå till högst 40 TWh (nuläge 50 TWh). Delmålet innebär en energieffektivisering med 20 %, vilket motsvarar cirka 1,4 % om året. För närvarande ökar elanvändningen svagt, energi till uppvärmning minskar med 0,5 % om året och energi till transporter står troligen still. Det saknas en beskrivning av hur detta mål ska kunna nås samtidigt som befolkningen ökar.

Miljöförvaltningen anser att det är otydligt vilka systemgränser som gäller för klimatmålet; ingår t.ex. den handlande sektorn?

Anger målen rätt ambitionsnivå?

Sidan 35 – Mål 4 ”En resurseffektiv och resilient region”:

Enligt målbeskrivningen ska regionen inte ha några klimatpåverkande utsläpp år 2050. Detta anges även på sidan 16. Miljöförvaltningen ifrågasätter varför Stockholmregionen sätter detta mål till 2050, när Sveriges Riksdag har satt klimatmål med netto nollutsläpp till 2045. Stockholm har målet att bli fossilbränslefritt till år 2040.

Miljöförvaltningen bedömer att de flesta av delmålen gällande klimatpåverkande utsläpp är alldeles för lågt satta om huvudmålet ska kunna uppnås till 2050. Till 2030 behöver vi ha klarat minst 60 % av utmaningarna till 2050 för att kunna nå fram, eftersom det är alltid lättast i början och blir allt svårare ju närmare målet man kommer. Delmålet ”de direkta utsläppen av växthusgaser ska vara mindre än 2,3 ton per invånare” är alldeles för svagt. Stockholms stad ska uppnå detta mål redan 2020 och efter våra beräkningar är det nödvändigt om vi ska nå målet om fossilbränslefrihet till 2040. Om regionen minskar från beräknade 3 ton 2015 till 2,3 ton 2030 bedömer miljöförvaltningen att det inte går att klara en minskning från 2,3 ton 2030 till 0 ton 2050.

Delmålet för 2030 att ”*De genomsnittliga resorna per person och dygn med bil ska vara högst 6,5 km. Nuläge 7,2 km*” bör ändras till ”*genomsnittlig rest sträcka med bil per person och dygn*”, så att

målet inte uppfylls genom att utföra fler korta resor med bil, t.ex. ersätta vissa kortare cykelresor med bil. Ambitionsnivån är alltså en minskning av biltrafikarbetet per person med 10 %, vilket ter sig vara för låg. FFF-utredningens målscenario anger 20 % minskning av totala trafikarbetet för Sverige mellan 2010 och 2030, och Trafikverkets nya klimatscenario (från 2015) anger 12 % minskning mellan 2010-2030 och att minskningen per capita bör vara 23 %. Med den befolkningsökning som regionen står inför, bör målet uttryckt som rest sträcka med bil per person vara betydligt tuffare än 10 % minskning. Miljöförvaltningen noterar också att det endast är utfallet från simuleringen av den rumsliga strukturbilden B, som överhuvudtaget uppnår en minskad *andel bilresor* (8-15 % minskning) per dygn till år 2030³ jämfört med nuläget. En minskad andel bilresor är inte detsamma som att trafikarbetet med bil faktiskt har minskat, men visar ändå på rätt riktning.

Kapitel 6 – Prioriterade åtgärder

Är det rätt åtgärder som beskrivs?

Sidan 41 – ”Utveckla nya finansieringslösningar för kollektivtrafiken med avseende på både investering och drift”:

Miljöförvaltningen anser att detta är en angelägen åtgärd eftersom det är mycket viktigt att fungerande kollektivtrafik finns på plats vid tiden för inflyttning i nya bostäder och arbetsplatser, eftersom det är då människor är mest benägna att etablera nya vanor och resesätt. Om reseunderlaget under en övergångsperiod är för dåligt, behöver ansvar och finansiering av kollektivtrafik lösas på särskilt sätt.

Sidan 44 – ”Om regionen ska klara globala klimatmål måste även de externa utsläppen beaktas. Det gör regionens invånare till en viktig målgrupp.”:

Miljöförvaltningen bedömer att även näringslivet har en viktig roll i att tillhandahålla produkter som tillverkats med låga klimatutsläpp. Minskad varukonsumtion kan bidra, men till sist handlar det mycket om hur produkter tillverkas och vilken kvalitet de har.

Sid 45 ”En låg rörlighet har lett till att regionens bostäder förmodligen inte är rätt matchade efter behoven, utifrån storlek och hushållssituation. Det finns många inlåsningseffekter som leder till att invånarna väljer att bo kvar i bostäder som inte storleksmässigt eller lägesmässigt passar för den livssituation de befinner sig i.”

Det är självklart ett problem att rörligheten på bostadsmarknaden inte förmår att ge rätt lägenhet till rätt hushåll. Men det är ett mycket svårlöst problem och från många utgångspunkter inte alltid önskvärt att tvinga ut boende från för stora bostäder. Den typen av uttalanden bör åtföljas av någon form av problematisering.

Sidan 46-47 – ”Utvecklar en nationell och internationell tillgänglighet genom god tillgänglighet till Arlanda och Stockholms centralstation.”

Som framgår av RUFS så accentueras behovet av att bygga ut Arlanda om Bromma flygplats avvecklas 2038 när dagens Brommaavtal löper ut. Att förbättra den regionala och storregionala tillgängligheten till Arlanda anges vara en prioriterad fråga. Miljöförvaltningen anser att avsnittet ska förtydligas med att planeringen för såväl Arlandas utbyggnad som utbyggnad av spår och vägtrafik till Arlanda måste påbörjas omgående, för att kunna stå klart 2038. Detta framgår av den statliga rapporten ”Mer flyg och bostäder”, Anders Sundström (N2016/02702/PUB).

Sidan 54 – ”Behovet av kyla växer också i regionen...”:

Miljöförvaltningen anser att det bör läggas större fokus på att förebygga behovet av kylanläggningar när nya byggnader planeras. Med genomtänkt utformning av bostäder, t.ex. solavskärmning under soliga högsommardagar, behöver vi sällan artificiell komfortkyla i Stockholm.

Sidan 54 – ”... är avfall en viktig energiråvara som har bidragit till att fossila bränslen i värmeverken har kunnat fasas ut”:

Miljöförvaltningen håller med om detta påstående, men vår avfallshandling måste förändras om vi ska uppnå klimat- och resursmål. Förbränning av plast med fossila råvaror behöver fasas ut, eftersom dessa står för en stor klimatpåverkan och förbränning minskar incitamenten till utsortering av återvinningsbart material. Förbränning står långt ner på åtgärdsrappan för avfall.

Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?

Sidan 40-41 – 6.1 ”Knyt ihop regionen och bygg tätt, varierat och kollektivtrafiknära”:

Miljöförvaltningen föreslår att texten kompletteras med att det också ska prioriteras att bygga högt. Höga hus rymmer fler människor på samma yta. Genom att ytnyttja marken mer yteffektivt finns det större möjlighet att spara naturmark som har värden för rekreation och andra ekosystemtjänster. Hinder för att bygga höga hus, som t.ex. riksintressen för kulturmiljövård, bör identifieras och avvägningar bör göras av motstående intressen.

Sidan 41 – 6.2 ”Säkra värden genom att leva klimatsmart, värna naturresurser och utveckla effektiva system”:

Under ”Prioriterade åtgärder” tas behovet av klimatanpassning upp, men det är formulerat på en mycket övergripande nivå. Miljöförvaltningen föreslår att en hänvisning görs till Länsstyrelsens regionala handlingsplan för klimatanpassning för mer konkreta åtgärdsförslag.

Sidan 41

Den enda prioriterade åtgärden för grönstrukturen som anges i kapitel 6 är mellankommunal samverkan kring grönkilarna. Miljöförvaltningen bedömer att det krävs fler konkreta åtgärder om de föreslagna målen för grönstrukturen ska kunna klaras. Åtgärderna bör bygga på en analys av vilka trender som behöver vändas.

Kapitel 7 – Tematiska frågor och förhållningssätt

Sidan 46-53 – ”Transportsystemet”

Miljöförvaltningen anser att det är mycket viktigt med en regional utvecklingsplan för godstransporter. Likaså att det finns möjlighet att tanka förnybara drivmedel på strategiska lägen.

Miljöförvaltningen anser att terminalen i Bro också bör utvecklas till kombiterminal, vilket den inte är utpekad som i karta 8. En kombiterminal vore lämpligt med tanke på det gods som når Stockholmsområdet från nordväst. För Tomtebodaterminalen i Solna är verksamheten i nuläget princip borta. Enligt miljöförvaltningens bedömning är det önskvärt att Tomtebodaterminalen utvecklas till en samlastningscentral för närdistribution till Stockholm, Solna och Sundbyberg.

Vid förtätning finns en risk att terminaler flyttas ännu längre ut från befolkningen. Om mindre industriområden trängs undan bör en konsekvensanalys av detta göras. Generellt gäller att om terminaler och depåer lokaliseras längre ut från befolkningen, krävs det längre körsträckor och fler bilar, för att hinna med leveranserna.

Miljöförvaltningen vill trycka på vikten att arbeta med intermodalitet, d.v.s. att enkelt kunna byta mellan olika transportslag, t.ex. att det finns järnväg som leder in till hamnar och att det går att ställa containers och trailerekipage enkelt på tåg. Samhällsplanerare måste skapa förutsättningar för denna smarta typ av godstransportlösningar. Insjösjöfart och kustsjöfart är ett underutvecklat transportslag som fungerar väl för lågvärdigt gods och bulkleveranser, visar flera europeiska utredningar.

Sidan 71-73 – ”Grön- och blåstruktur, samt ekosystemtjänster”:
Miljöförvaltningen anser att texten om ekosystemtjänster behöver kompletteras med en beskrivning av att grön- och blåstrukturen i hög grad är bärare av fungerande ekosystem, samt att understödjande ”tjänster” som biologisk mångfald och vattnets kretslopp är en förutsättning för övriga ekosystemtjänster. Dess betydelse för klimatanpassning bör också tas upp.

Definitionen och förklaringen av de gröna kilarna skulle också behöva förtydligas, särskilt det som syns i karta 13:

- Vad är skillnaden mellan de *Gröna kilarna* och de områden som kallas för *Länets samlade rekreations-, natur och kulturmiljövärden*?
- Vad menas med ”utveckling av grönstrukturen” vid de stora pilarna som pekar ut mot de områden som idag har *mest* natur?
- Vad innebär klassningen i tre klasser av de svaga gröna sambanden?

Miljöförvaltningen föreslår att beskrivningen av blåstrukturen kompletteras med en karta.

Miljöförvaltningen föreslår att det beskrivs hur ”regionala strands-tråk” definieras.

Miljöförvaltningen föreslår att det beskrivs vad en ”regionala ”grön station” är, som anges på karta 14.

Texten *Detta har långtgående effekter på de marina och akvatiska ekosystemen* bör korrigeras. ”Marina ekosystem” är en delmängd av ”akvatiska ekosystem”. Den andra delmängden bör kallas ”limniska ekosystem” eller ”sötvattensekosystem”.

Sidan 78 – ”Klimatanpassning”:

Miljöförvaltningen anser att det är en brist att klimatanpassning främst definieras som en säkerhets- och beredskapsfråga i RUFS, och att kopplingen till de tidigare avsnitten i rapporten är svaga vad gäller regional utveckling och fysisk planering. Även i avsnitten om grönstruktur och ekosystemtjänster borde det göras tydligare att grönstrukturen är viktig för att minska de negativa effekterna av klimatförändringarna, såsom fler skyfall och extrema värmeböljor. Detta har en direkt koppling till hur omfattande klimatanpassnings-åtgärder som kommer att krävas i framtiden, i takt med att klimatet förändras.

Sidan 79 – Bilderna i figur 12 och 13 har blivit omkastade och tillhörande bildtext stämmer inte.

Sidan 80 – Transportleder för farligt gods

Under rubriken *Riskhänsyn i planering* anges att ”Transportleder för farligt gods har alltså ett stort samhällsintresse och bör skyddas mot förändringar av markanvändningen som minskar deras lämplighet.” Miljöförvaltningen är tveksam till detta ställningstagande och anser att konflikten mellan ytanspråken för transportleder för farligt gods och behovet av mark för bostäder bör belysas ytterligare. Inom överskådlig tid och inom programperioden för RUFS är målsättningen fossilbränslefrihet. Detta innebär att mellan 50-60% av allt farligt gods (bensin och diesel) kommer att upphöra. Länsstyrelsens riktlinjer gällande detta anger ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 25 meter, oavsett vad riskutredningen kommer fram till. Miljöförvaltningen anser att detta är otillfredsställande, eftersom det i Stockholm finns stora markreserver kring dessa leder där tät stadsbebyggelse skulle kunna byggas med möjligheter till god kollektivtrafik, samtidigt som motsvarande ytor inte behöver tas i anspråk i t.ex. naturmark. Miljöförvaltningen föreslår ett förhållningssätt där skyddsavståndet mellan farligt gods och bostäder anpassas till de verkliga förutsättningarna och möjliga skyddsåtgärder på respektive plats. RUFS kan självklart inte leverera dessa förhållningssätt men bör peka på att transporter av farligt gods påverkar utvecklingen av stadsbygden och att diskussioner om konsekvenser för olika scenarion för hur transporter av farligt gods bör hanteras.

Kapitel 8 – Den rumsliga strukturen

Sidan 87 – ”I Stockholms län ökar befolkningen med drygt 50 % fram till 2050 i jämförelse med 2015”:

Miljöförvaltningen anser att det bör beskrivas om de kollektivtrafiksatsningar som föreslås i länet är tillräckliga för att möta denna kraftiga befolkningsökning. Detta går inte att utläsa ur rapporten.

Vilken rumslig struktur krävs för en region utan klimatpåverkande utsläpp?

Utiifrån den stora osäkerhet som råder kring teknikutvecklingen och också osäkerheten kring vilka steg den politiska styrningen i EU och Sverige faktiskt vågar ta för att främja fossilfri fordonsflotta och fossilfria bränslen, anser miljöförvaltningen att strukturbild B är att föredra, då den är mindre beroende av teknikutveckling på fordonssidan än A. Dessutom kommer godstrafiken att behöva en större del av vägutrymmet i framtiden, varför alternativ B med möjlighet till en lägre andel personbilsresor är att föredra.

En komplettering av effekten på godstrafiken, och om förutsättningarna för denna skiljer sig åt mellan de båda strukturbilderna A och B är önskvärt. Liksom skillnader i sårbarhet och beredskap med avseende på infrastrukturen i de båda strukturbilderna.

Vilken rumslig struktur krävs för en socialt, ekonomiskt och territoriellt sammanhållen region?

Frågan berör inte miljöförvaltningens bevakningsområden.

Vilka är de viktigaste vägvalen för regionen kopplat till den rumsliga strukturen?

Miljöförvaltningen bedömer att det är mycket viktigt att få till en fortsatt god och gärna högre tillförlitlighet och kapacitet i den befintliga kollektivtrafiken, parallellt med utbyggnaden. Det är också viktigt att de regionala stadskärnorna kan utvecklas på det sätt som RUFS beskriver, för att avlasta resandet in mot centrala Stockholm. Nya bostäder i lägen där boende blir beroende av bilen bör undvikas, liksom externa köpcentrum som uppmuntrar biltrafik. Regionens behov av industriområden i rätt lägen måste säkerställas, eftersom det lokala näringslivet behöver lokaler för lager, service och närdistribution.

ÖMS 2050

Utöver synpunkterna nedan hänvisar miljöförvaltningen till de synpunkter som sammanfaller med RUFS 2050 ovan.

Vad krävs för att öka tillgängligheten och samtidigt minska klimatpåverkan?

Förstorade regionala och storregionala arbetsmarknader ger förutsättningar för en ökad pendling och ett ökat resande, vilket är en utmaning både ur trängselsynpunkt och för att uppnå fossilfria transporter. En prioriterad åtgärd i RUFS är att bygga ut den digitala infrastrukturen, fast och mobil bredbandsuppkoppling med höga överföringshastigheter till samtliga invånare, företagare och offentlig sektor. Denna åtgärd bör även gälla storregionen, för att underlätta möjligheten till distansarbete och resfria möten.

Nationella och storregionala kollektivresor kan göras mer attraktiva genom att förenkla kombination av resor mellan olika aktörer, t.ex. med ett nationellt eller storregionalt kort för all kollektivtrafik istället för att olika taxor och system ska gälla i olika län.

Vilket stöd finns för lägre kollektivtrafiktaxa för att öka möjligheten till en inkluderande regionförstoring?

Att sänka priset är en konkurrensfördel, men viktigt är också restidskvoten jämfört med bil, att man får en sittplats och kan resa bekvämt, samt undvika trängsel. Det är mer alternativkostnaden för resor man bör arbeta med. Trängselskatter och framför allt att säkerställa att förmånsbilar inte ger i praktiken subventionerade bilresor. Trafikverkets rapport under våren 2016 om effekterna av trängselskatten visar att bilister med förmånsbil ökat sitt resande något, medan bilresor för de som själva betalar sin trängselskatt har minskat.

Vilka fördjupningsområden bör storregional samverkan prioritera?

Kust och insjösjöfart av lågvärdigt gods och bulkleveranser för att frigöra trafikutrymme på väg och bana.

Slut