

PM 2016:158 RI (Dnr 111-650/2016)

Nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050

Remiss från tillväxt- och regionplanenämnden, Stockholms läns
landsting

Remisstid den 6 oktober 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050" hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Den 20 augusti 2015 godkände landstingets tillväxt- och regionplanenämnd programmet för nästa regionala utvecklingsplan, RUFS 2050. Programmet beskriver ramarna för arbetet med att ta fram nästa plan och utgår från RUFS 2010 samt det aktualitetsarbete som gjordes av planen under år 2013–2014. Under hösten år 2015 påbörjades arbetet med det samrådsförslag som nu finns framtaget. Mellan april och september år 2016 är samrådsförslaget om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen ute på remiss. Staden har fått anstånd till den 6 oktober 2016.

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

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafikinämnden, utbildningsnämnden, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har underremitterat ärendet till samtliga dotterbolag. Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Stockholm Globe Arena Fastigheter, Stockholms Stadsteater AB, S:t Erik Livförsäkring AB, S:t Erik Försäkring AB och S:t Erik Markutveckling AB har valt att inte svara på remissen. AB Svenska Bostäder instämmer i AB Stockholms shems svar och har ingenting ytterligare att tillägga.

Stadsledningskontoret anser att de övergripande målen ligger väl i linje med stadens egna mål i exempelvis Vision 2040 samt i översiktsplanen, men anser generellt att delmålen i RUFS 2050 är något lågt satta samt poängterar att alla länets

kommuner måste ta sitt ansvar för att klara av den stora bostadsutbyggnad som kommer att behövas framöver i regionen.

Arbetsmarknadsnämnden anser att RUFS 2050 är positiv och motiverande och att samrådsförslaget lyckats sammanväva olika kompetensområden och strukturella strategier i en gemensam vision som tydligt visar riktningen för det framtida utvecklingsarbetet.

Exploateringsnämnden anser att den regionala utvecklingsplanen fyller en viktig funktion i att synliggöra regionala intressen och prioriteringar och att det är rätt åtgärder som beskrivs i RUFS 2050. Nämnden framhåller att behovet av regional prioritering och samordning är särskilt viktigt inom transportområdet och i angelägna infrastrukturprojekt samt menar att den regionala utvecklingsplanen i tillämpliga delar bör arbetas in i den nya versionen av stadens översiktsplan för att den ska fungera som utgångspunkt för det övergripande arbetet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att förslaget i stort ligger väl i linje med förvaltningens och stadens arbete och 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.

Stadsbyggnadsnämnden anser att målen är tydliga och bra men att utmaningarnas och åtgärdsförslagens formuleringar är alltför snarlika och kan uppfattas som upprepningar. Vidare saknas åtgärdsförslag eller mål på övergripande nivå om att utjämna regionens socioekonomiska skillnader. För att åtgärdsförslagen ska genomföras behövs också en tydligare redovisning av ansvarsfrågorna. Nämnden delar uppfattningen att den tätare strukturbilden (B) är att föredra då den har minst klimatpåverkan, men att lokal efterfrågan på bostäder utanför centrala och kollektivtrafikstarka lägen också bidrar till att klara höga bostadsmål.

Trafiknämnden ställer sig bakom inriktningen i RUFS om att bygga tätt, funktionsblandat och kollektivtrafiknära men ifrågasätter att det finns underlag i länet för att förverkliga alla de åtta regionala kärnorna som är utpekade och befarar dessutom att de mera perifert placerade kommer att generera onödigt trafikarbete. Nämnden anser också att det finns en tydlig målkonflikt mellan å ena sidan regionförstoring och å andra sidan klimatpåverkan.

Utbildningsnämnden anser, i likhet med den konsekvensbeskrivning som hör till samrådsförslaget, att barnperspektivet kan stärkas till den färdiga planen. Vidare anser nämnden att tillgången till grönytor och skolgårdar bör beaktas i stadens och regionens utbyggnad, samt att vikten av strategisk planering av skolor kan tydliggöras i planen.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor konstaterar att förslaget är genomförandeorienterat, vilket är positivt, men anser att om den regionala utvecklingsplanen ska ligga till grund för en sammanhållen, tillgänglig och inkluderande region – vilket är en uttalad ambition – måste dokumentet kompletteras med en analys och konsekvensbeskrivning för personer med olika funktionsnedsättningar.

Stockholms Stadshus AB anser att de övergripande målen överensstämmer väl med de av staden beslutade i Vision 2040 - Ett Stockholm för alla och bedömer att målnivån avseende bostadsproduktionen är något lågt satt och ställer sig frågande till om det behövs en högsta nivå i intervallet samt vill poängtera att alla länets

kommuner måste ta sitt ansvar för att klara av den stora bostadsutbyggnad som kommer att behövas framöver i regionen.

Mina synpunkter

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

I stort anser staden att ansatsen i remissförslaget är bra och ambitiös. Upplägget med olika tidsperspektiv och målstrukturer är bra och visar på en förståelse för planeringsförutsättningar i realiteten. Det är även positivt att landstinget har bejakat stadens och andra aktörers tidigare synpunkter om att den nya regionplanen behöver göras mer genomförandeinriktad än den nuvarande RUFS 2010. Det bör dock ytterligare förtydligas vem som är ansvarig för respektive åtgärd.

En tät stadsstruktur ger bättre förutsättningar för kommunikationer och service och lägre klimatpåverkan. Staden förordar därför strukturbild B som ger en starkare ekonomisk utveckling samt kortare avstånd och restider, vilket ger möjligheter till en socialt sammanhållen region. Staden vill också understryka att oavsett hur många regionala kärnor som länet väljer att satsa på så får inte regioncentrums dragningskraft underskattas. Det är hit den starka urbaniseringstrenden drar det stora antalet människor. Staden är tveksam till om det finns underlag i länet för att förverkliga alla de åtta kärnorna som är utpekade och befärar att de mera perifert placerade kan komma att generera ett ökat trafikarbete.

Staden anser att vissa av delmålen i RUFS 2050 är för lågt satta. I planen anges exempelvis att minst 9 000 och upp till 16 000 bostäder ska färdigställas varje år fram till år 2030. Enbart Stockholm stads egna målsättningar motsvarar nästan den lägre målsättningen. Staden anser därför att målet bör höjas och att det inte behövs en övre gräns. Ett annat exempel på mål som kan vara för lågt är att minst 70 procent av nya bostäder ska tillkomma inom gångavstånd till kollektivtrafikens stomnät. Om stombussar räknas till stomnätet, vilket borde vara fallet, borde målet rimligtvis kunna vara högre.

Gällande målen för klimatfrågorna i regionen behöver systemgränser förtydligas och klart beskriva vilken roll regionala klimatsmål kan spela. Klimatmålen behöver också skärpas. Enligt målbeskrivningen ska regionen inte ha några klimatpåverkande utsläpp år 2050. Sveriges riksdag har satt klimatmål med netto noll-utsläpp till år 2045 och Stockholm har målet att bli fossilbränslefritt till år 2040. Delmålen gällande klimatpåverkande utsläpp är för låga. Även vattenplaneringen måste få en starkare roll och samarbetet mellan kommunerna måste samordnas bättre än idag. Till följd av de stigande havsnivåerna bör också en plan för hur Mälaren ska hanteras efter år 2100 tas fram.

En tydligare analys måste också ske av konsekvenserna av framtidens gymnasierregion, i takt med ökad befolkning och förbättrad kollektivtrafik. Det är viktigt att analysera vad som händer om gymnasierregionen utökas till följd av förbättrade kommunikationer i regionen, inte minst med avseende på kapaciteten i transportsystemen. Behovet av gymnasieplatser styrs också av efterfrågan i betydligt

större utsträckning än behovet av grundskoleplatser och efterfrågan är till stor del koncentrerad till innerstaden. Det kommer behövas en bättre samordnad utbudsplanering än idag i regionen för att möta dessa utmaningar.

En fråga som staden inte anser hanteras tillräckligt i remissförslaget är obalansen mellan bostäder och arbetsplatser på respektive sida Saltsjö-Mälarsnittet. Att skapa fler arbetsplatsetableringar söder om Saltsjö-Mälarsnittet är mycket viktigt ur flera aspekter, inte minst av social hållbarhet och i fråga om kapacitet och tillgänglighet i trafiksystemet. Frågan behöver hanteras tydligare på regional nivå och en strategi för att hantera frågan behöver tas fram. Här menar Stockholms stad att den regionala utvecklingsplanen skulle kunna fylla en funktion.

Vidare vill Stockholms stad understryka att ansvaret för finansieringen av kollektivtrafiken inte successivt får skjutas över mer på stat och kommun, vilket remissen ger intryck av. Kostnadsökningarna för driften av kollektivtrafiken måste begränsas. Ansvaret för kollektivtrafiken får inte heller skjutas över på kommunerna. Parkeringsavgifter ska användas till att ordna trafiken och till kommunala avgifter och kan inte gå till att finansiera kollektivtrafik.

Staden vill också understryka de stora samhällsinvesteringarna som Stockholms stad redan genomför. Bolagen inom Stockholms Stadshus AB bidrar redan till den stora expansionen som Stockholmsregionen står inför bland annat genom strategiska investeringar i infrastruktur såsom hamnar, parkeringsanläggningar, digital infrastruktur (svartfibernet), skolor och förskolor samt bostäder och anläggningar för teknisk försörjning såsom vattenledningen, avloppsreningsverk, återvinningsanläggningar med mera. Den expansion koncernens bolag nu möter innebär investeringsvolymen på mellan 10-13 mdkr per år under den närmaste 5-årsperioden. Utrymmet för ytterligare ökade investeringsvolymen för staden kommer att vara begränsat. Exempel på stora satsningar som görs i Stockholms stads regi idag är ombyggnaden av Slussen och SFA (Stockholms Framtida Avloppsrening) samt utvecklingen av regionens tre hamnar, Värtan/Frihamnen, Kapellskär och Norvik. Dessa satsningar måste framöver i större utsträckning samfinansieras. Ansvaret för utbyggnad och finansiering av infrastruktur för att utveckla hållbara livsmiljöer för regionens invånare bör förtydligas och breddas. Staden vill också understryka att den framtida digital infrastruktur bör vara fiberbaserad.

Slutligen vill staden framföra att det internationella perspektivet behöver förtydligas. Stockholmsregionen är en viktig port in i Sverige för näringslivsinvesteringar, besökare och transporter och detta bör tydligare understrykas i planen.

Till samrådsförslaget hör också en bilaga om de storregionala perspektiven, ”Samråd om ÖMS 2050 – samverkan och planering i Östra Mellansverige. Vad gäller samrådsförslaget för ÖMS 2050 anser staden att det generellt är positivt med en samordning mellan länens långsiktiga regionala planering stödjer staden i huvudsak förslaget. Stockholms stad vill dock poängtera att utgångspunkten för en positiv utveckling i östra Mellansverige är en stark Stockholmsregion, främst inom Stockholms läns gränser. Det är något som gynnar samtliga omkringliggande län. De storregionala kopplingarna är sedan viktiga för att kunna sprida den ökade tillväxten till omkringliggande län. Staden anser vidare att åtgärder inom pendeltågsavstånd från Stockholm bör prioriteras framför mer långväga regionalt resande. Detta då det skapar betydligt större nytta då fler människor kan nås med detta tillvägagångssätt.

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

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050” hänvisas till vad som anføres i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 21 september 2016

KARIN WANNGÅRD

Bilaga

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Joakim Larsson (M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Det är centralt att regionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. Det är viktigt att planeringen är förankrad i verkligheten och att den utgår från den information som finns tillgänglig vad gäller placering och antalet regionala kärnor. Det är även viktigt att ekonomiskt ansvarstagande präglar planeringsarbetet och att det i planeringen beaktas drift- och kapitaltjänstkostnader som nya investeringar medför.

Det är positivt att förslaget till ny regional utvecklingsplan utgår från två scenarion och strukturbilder. Strukturbild B fokuserar mycket på att planeringen ska utgå från en regional kärna vilket i grund och botten är bra, däremot delar vi inte samtliga slutsatser som dras vad gäller planeringen kring ett sådant scenario. I strukturbild B förutsätts att Bromma flygplats läggs ned och att flygplatssystemet istället utgörs av Arlanda och Skavsta. Bromma flygplats är en viktig och nödvändig del av Stockholmsregionens infrastruktur och i ett vidare perspektiv även för hela Sverige. Det är centralt att regionens flygkapacitet säkras långsiktigt och att även Bromma flygplats utnyttjas optimalt. Det är viktigt att behovet av infrastrukturinvesteringar tillgodoses i alla delar.

Byggandet av den östliga förbindelsen är särskilt angelägen, inte minst för att avlasta de centrala delarna av innerstaden från biltrafik. Stockholm är idag i princip den enda huvudstaden i Europa som inte har en ringled runt innerstaden. Den östliga förbindelsen är också viktig för stadens hamnverksamhet och dess utvecklingsmöjligheter.

Det är dock olyckligt att det i Strukturbild B skrivs att inga större väginvesteringar kommer att behöva genomföras i regionen efter 2030. Vi delar bedömningen att kapacitetsstarka transportmedel (kollektivtrafik, cykel och gång) ska prioriteras främst, men vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Den regionala utvecklingsplanen bör därför inta en mer pragmatisk hållning som syftar till att medborgarnas behov och den tekniska utvecklingen ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser om vissa trafikslags överlägsenhet över andra.

Slutligen kan vi notera att det är anmärkningsvärt att den socialdemokratiskt ledda majoriteten, trots sin höga svansföring i fråga om förankring och demokrati och vidlyftiga löften inom det idrottspolitiska området, aktivt valt att utesluta stadsdelsnämnderna och idrottsnämnden från att svara på denna remiss.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin, Johanna Sjö och Markus Nordström (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Det är centralt att regionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. Ambitionsnivån kan dock öka i flera delar i föreslagen RUFS 2050, inte minst på miljöområdet. Stockholms stad ska även fortsättningsvis inta en tätposition gällande ambitionsnivåer för till exempel klimat- och vattenfrågor.

Centerpartiet betonar vikten av att regionen har en tydlig vision kring hur Stockholms län ska öka kollektivtrafikandelen. Detta kommer att kräva långsiktiga strategiska planer som syftar till att skapa en tätare, grönare och mer hållbar region som drar åt samma håll i landstinget och i länets kommuner. Vi, liksom stadens miljöförvaltning, pekar på betydelsen av att våga bygga högt då höga hus rymmer fler människor och kan utnyttja marken mer yteffektivt. Detta skapar bättre möjligheter att spara naturmark som har värden för rekreation. Hinder för att bygga höga hus, som till exempel riksintressen för kulturmiljövård, bör avvägas gentemot mot andra intressen.

Centerpartiet förordar att ny bebyggelse i första hand planeras i centrala och kollektivtrafiknära lägen, samtidigt är det viktigt att vi vågar bygga ut kollektivtrafiken i ett tidigt skede, det vill säga innan ett nytt bostadsområde står färdigt. Fungerande kollektivtrafik ska finnas 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. Nya bostäder i lägen där boende blir beroende av bilen bör undvikas. Här är det viktigt att kommuner och landstingets trafikförvaltning, i samarbete med exploatörer, kan testa nya finansieringsmodeller. Vidare ställer vi oss positiva till att regionala stadskärnor utvecklas på det sätt som RUFS 2050 beskriver, detta för att avlasta resandet in mot centrala Stockholm.

Som framgår av RUFS 2050 så finns behovet att förbättra den regionala och storregionala tillgängligheten till Arlanda flygplats. Centerpartiet vill även betona vikten av att RUFS 2050 förtydligas med att planeringen för Arlandas utbyggnad och infrastrukturen till och runt flygplatsen ska påbörjas omgående.

Ersättaryttrande gjordes av Erik Slottnér (KD) enligt följande.

Övergripande synpunkter på Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050:

- Vi vill se ett utvecklat resonemang om den sociala dimensionen i samhällsbyggnaden. Att bygga stad är svårt men att bygga samhälle är svårare. Civilsamhället måste tillåtas att ta plats i de snabbt växande bostadsområden som nu växer fram. Misslyckas vi med detta så skapar vi samhällen utan gemenskap och identitet. Integration kräver variation i bostadsutbudet.
- Arkitekturen behöver också lyftas fram tydligare som en viktig komponent i RUFS. När så mycket byggs samtidigt så riskerar vi annars en alltför monoton utveckling. Det är viktigt att skapa trivsamma, varierade och hållbara livsmiljöer.
- Vi vill att RUFS bättre inkluderar perspektiv som tar hänsyn till regionens befolkning i alla åldersgrupper. Barnkonventionen kommer att bli lag i Sverige. Samhällsplaneringen

behöver ske med barnperspektiv och likaledes ta hänsyn till behoven hos en åldrande befolkning i regionen, när allt fler lever allt längre. Våra nya bostadsområden skall präglas av tillgänglighet för såväl personer med funktionsnedsättning som äldre.

- Om Stockholm ska vara en av Europas attraktivaste regioner så behöver regionsamarbetet inom EU lyftas fram tydligare i RUFS. Östersjöområdets betydelse för Stockholm är stor och detta behöver också betonas tydligare.
- Behovet av en östlig förbindelse behöver föras in i programmet. Den är viktig utifrån flera aspekter, inte minst när de sydöstra delarna av regionen förväntas expandera kraftigt kommande decennier.

Mål 1: En tillgänglig region med god livsmiljö

- Vi saknar ett delmål om regionens utlandsförbindelser. Ett kort resonemang förs om detta i texten, och vi skulle önska att det följs upp med ett konkret och mätbart delmål.
- Bra flygförbindelser med de viktigaste städerna i vår omvärld är en förutsättning för regionens tillväxt givet dess geografiska placering, ett uttalat delmål för detta vore på sin plats.
- Vi skulle även vilja se ett mål om regionens hamnar och färjeförbindelser med strategiska destinationer i andra länder.
- Vi vill att RUFS i större utsträckning tar hänsyn till de bostadsönskemål som finns i befolkningen i stort. Undersökningar visar att en överväldigande majoritet av Stockholmare vill äga sitt eget boende, och en stor andel vill därtill helst bo i småhus. När regionen växer bör planeringen ske med respekt för hur människor vill bo, både avseende upplåtelseformer och bostadstyper. En bättre balans mellan byggandet av nya lägenheter och nya småhus bör eftersträvas på regional nivå för att på bästa sätt möta den efterfrågan som finns.
- En god livsmiljö är en trygg livsmiljö. Vi saknar ett mål om ökad trygghet.

Mål 2: En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region

- Delmål 1, om att alla elever ska nå behörighet i gymnasieskolan, hör bättre hemma under Mål 3.
- Nulägesbilden som ges i delmål 3 om lika lön för lika arbete är inte applicerbar, eftersom den hänvisar till medelinkomst och medianinkomst generellt, och inte jämför lönerna inom de separata yrkesgrupperna. Bör ändras.
- Skrivningen om att könsfördelningen bland politiker ska vara 50/50 (delmål 4) är olycklig. Skulle skrivningen tolkas bokstavligt så skulle en del politiska församlingar i länet aktivt behöva justera ned antalet kvinnor eller män för att hamna på just 50%, vilket vore emot grundläggande demokratiska principer om att medborgarna avgör vilka som ska representera dem.
- Delmålen är generellt sett alltför snävt hållna kring just jämn fördelning mellan könen. Vi saknar mål som mäter villkoren i regionen för personer med funktionsnedsättning, inkluderande av elever och vuxna med sociala eller neuropsykiatriska problem, att förhindra negativ särbehandling på grunder som sexuell läggning och identitet, religiös tillhörighet eller etnicitet, etc.

Mål 3: En ledande tillväxt- och kunskapsregion

- Vi saknar ett tydligt innovations- och företagsperspektiv bland delmålen. Exempel på värden som går att följa upp är att mäta antal patent per person, antalet nyetableringar i regionen, antalet huvudkontor, etc.
- Vi efterlyser också delmål för näringslivets förutsättningar i regionen, såväl för tjänsteproduktion som för handel och tillverkningsindustri. Vad krävs för att få fler företagsetableringar i regionen?
- Delmålen är väl hårt fokuserade på just kunskapsintensiva arbeten. Vi skulle efterlysa ett kompletterande resonemang om de enkla jobbens stora betydelse för ekonomisk tillväxt och social integration i regionen.
- I regionen finns gles- och landsbygd som bidrar till tillväxten inom de gröna näringarna och turismnäringen samt genom en bred flora av småföretag. Detta anser vi behöver lyftas fram tydligare, liksom ett tydligare resonemang om samverkan mellan glesbygd och stad. Det ömsesidiga beroendet mellan stad och landsbygd behöver belysas bättre.
- Stockholm är nav för Sveriges kulturella och kreativa näringar. Ett delmål skulle kunna vara ökad tillväxt inom dessa näringar, exempelvis svensk musikexport.

Mål 4: En resurseffektiv och resiliert region

- Vi ställer oss frågande till värdet av det sista delmålet om att förkorta längden på den genomsnittliga bilresan. Ett mer relevant mål vore ökad kollektivtrafikanvändning i regionen, vilket i sig skulle leda till minskat antal – men inte nödvändigtvis förkortade – bilresor.
- Elbilar och elektrifierade transportfordon utvecklas i snabb takt, samtidigt som batterikapaciteten ökar och kostnaden för batterierna sjunker. Det är sannolikt att vägtransporterna kommer att tas över av elektrifierade fordon under planens giltighetstid. Denna övergång kommer att ställa krav på samhällsbyggnadsprocessen, vilket skulle behöva speglas tydligare i utvecklingsplanen.
- Kristdemokraterna vill se ett mål för destinationsladdning vid bostad och arbetsplatser.
- Parallellt med den utvecklingen av batteritekniken så sjunker priset på solceller. Så kallade microgrid-lösningar med solceller på tak kopplade till batterier, för att jämna ut dygnsförbrukningen av energi är viktiga komponenter i framtidens energiförsörjning. Kristdemokraterna vill se ett resonemang kring solenergens betydelse för att förebygga klimathotet.

Remissammanställning

Ärendet

Under år 2013–2014 genomförde Stockholms läns landsting ett aktualitetsarbete av RUFS 2010. Staden svarade på ärendet i december 2013 (Dnr 003-1490/2013). Det framkom då att regionens aktörer upplevde att RUFS 2010 i stora delar fortfarande är aktuell och användbar, men att det finns behov av förtydliganden och uppdateringar samt att det behövs en tydligare prioritering av vilka åtgärder som ska genomföras och vilken riktning den kommande regionala utvecklingsplanen ska peka ut. Eftersom RUFS 2010 formellt upphör att gälla efter 6 år, arbetar Stockholms läns landsting med att ta fram en ny regional utvecklingsplan, RUFS 2050, som bygger vidare på RUFS 2010, men som tar fasta på de synpunkter som kom fram under aktualitetsarbetet.

Det dokument som nu föreligger är samrådsförslag RUFS 2050, det vill säga ett förslag till ny regional utvecklingsplan som regionens aktörer ska samråda kring och lämna synpunkter på under samrådet.

Den 20 augusti 2015 godkände landstingets tillväxt- och regionplanenämnd programmet för nästa regionala utvecklingsplan, RUFS 2050. Programmet beskriver ramarna för arbetet med att ta fram nästa plan och utgår från RUFS 2010 samt det aktualitetsarbete som gjordes av planen under år 2013–2014. Under hösten år 2015 påbörjades arbetet med det samrådsförslag som nu finns framtaget.

Mellan april och till och med september år 2016 kommer samrådet om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen att pågå. Då har alla regionens aktörer möjlighet att komma med synpunkter på hur de vill att regionen ska utvecklas och hur den kommande RUFS 2050 ska se ut.

Efter samrådet fortsätter arbetet med den regionala utvecklingsplanen och ett nytt förslag tas fram. Planförslaget ställs ut under hösten år 2017 och ytterligare en remissomgång genomförs. Därefter tas ett slutligt förslag fram för politisk behandling i landstinget. Den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, kommer att gälla för perioden 2018–2026.

Figur 1. Planprocessen för RUFS 2050



RUFS 2050

Den kommande regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 ska vara känd, förankrad och gemensam. Den ska även sträva mot att bli mer genomförandeinriktad än tidigare regionala utvecklingsplaner för Stockholmsregionen.

En regional utvecklingsplans främsta funktion är att peka ut en långsiktig gemensam riktning för regionen. Planen ska peka ut regionens samlade vilja och vägleda regionens aktörer under planperioden att ta sig an de utmaningar som finns. Planen ska vara sektorsövergripande så att det kan uppstå synergier mellan olika intressen och det samlade utvecklingsarbetet leder till gemensamma nyttor.

Visionen om att vara Europas mest attraktiva storstadsregion ligger fast. Utmaningarna, som identifierades redan i RUFS 2010 och som bekräftades i programmet för RUFS 2050, kommer att vara viktiga utgångspunkter även i RUFS 2050. De övergripande målen är fortsatt aktuella med vissa kompletteringar. För den rumsliga strukturen och för de övergripande målen har målåret flyttats fram från 2030 till 2050.

RUFS 2050 har fyra tidsperspektiv: ett kort, ett medellångt och ett långt, samt en utblick mot framtiden:

1. Kort sikt: 2018–2026, planens giltighetstid enligt plan- och bygglagen. Gäller huvudsakligen de prioriterade åtgärderna.
2. Medellång sikt: fram till 2030. Målår för delmålen.
3. Lång sikt: fram till 2050. Målår för hela planen, strukturbilderna och regionens övergripande mål.
4. Bortom 2050: i ett ännu längre tidsperspektiv än planens målår, och samtidigt även i de kortare tidsperspektiven. Gäller visionen och planens förhållningssätt.

Figur 2. Målstrukturen i förhållande till tidsperspektiven i RUFS 2050



I samrådsförslaget beskrivs fyra övergripande och långsiktiga mål för regionen, de siktar mot år 2050:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region

För att styra arbetet mot de övergripande målen finns också mätbara delmål att uppnå fram till år 2030. De preciseras under de fyra övergripande målen.

I samrådsförslaget finns även prioriterade åtgärder med. Dessa är konkreta insatser eller insatsområden som behöver särskild uppmärksamhet i det korta tidsperspektivet, företrädesvis under planens giltighetstid, åren 2018–2026. De prioriterade åtgärderna möjliggör ett starkt genomförande och en tydligare ansvarsfördelning mellan aktörer i regionen. Förslagen till prioriterade åtgärder har samlats under tre övergripande rubriker som anger inriktningen för vad åtgärderna ska bidra till:

- Knyt ihop regionen och bygg tätt, varierat och kollektivtrafiknära
- Säkra värden genom att leva klimatsmart, värna naturresurser och utveckla effektiva system
- Stärk konkurrenskraften med smart, grön och inkluderande tillväxt

Den regionala utvecklingsplanen gäller formellt för Stockholms län. Samtidigt är de geografiska sambanden starka med grannlänerna. Samverkan mellan de regionala organisationerna har lett till en gemensam skrift som ingår som bilaga till samrådsförslaget.

Den rumsliga strukturen

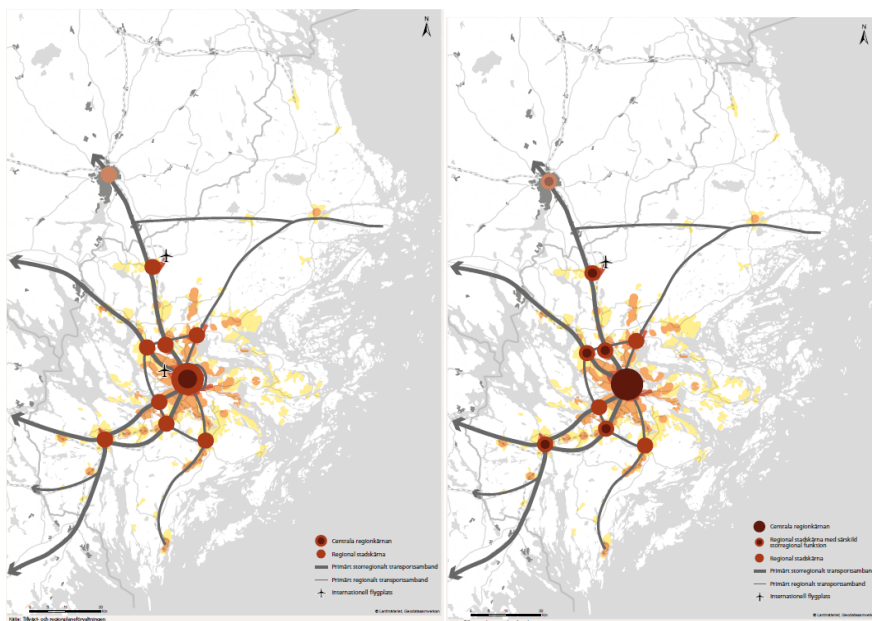
Den rumsliga strukturen är central i den regionala utvecklingsplaneringen och ska bidra till att nå målen i RUFS 2050. För att tydliggöra vilka konsekvenser olika strukturer kan medföra, har två regionala rumsliga strukturer tagits fram. De båda strukturbilderna tar sin utgångspunkt i den regionala strukturen i RUFS 2010.

Samrådet ska diskutera och pröva vilken övergripande rumslig struktur som är mest lämplig för Stockholmsregionen. Det innebär inte att en av de två strukturbilderna är den rätta, utan det kan lika gärna vara en kombination av dessa. Till utställningen, hösten 2017, kommer en mer detaljerad plankarta att arbetas fram som visar regionala prioriteringar mellan olika intressen.

Strukturbilderna har tagits fram genom så kallade strukturanalyser. De analyserar främst bebyggelse och transportsystemet och görs med hjälp av datorbaserade lokaliserings- och trafikmodeller. De två strukturbilderna kallas A och B och skiljer sig främst åt i fråga om fördelningen i regionen av tillkommande bebyggelse. Gemensamt är att stadsutveckling främst ska ske genom förtätning i kollektivtrafikhäna lägen. De regionala stadskärnorna är även i samrådsförslaget till RUFS 2050 en central utgångspunkt för bebyggelsestrukturen. Transportsystemet fram till år 2030 är gemensamt för de båda strukturbilderna och utgår från redan beslutade åtgärder. Efter år 2030 skiljer sig transportsystemet åt i de båda strukturbilderna.

Strukturbild A är en fortsatt utveckling av RUFS 2010 fram till år 2050 (se figur nedan till vänster). Flerkärnighet inom regionen är ett centralt perspektiv och de regionala stadskärnorna har alla en likvärdig utveckling.

Strukturbild B bygger på hur den faktiska utvecklingen av befolkningstillväxten de senaste åren har sett ut men ytterligare förstärkt, med en stark koncentration till regionens centrala delar (se figur nedan till höger). Den redovisar därför också ett större bebyggelsetillskott i länets mest centrala kommuner. Strukturbild B har en betydligt lägre andel småhus och är därför ytterligare något tätare än strukturbild A. Flerkärnighet inom regionen är ett centralt perspektiv, men det storregionala perspektivet har också en stark betydelse. Som en följd av detta får de regionala stadskärnor som har en storregional koppling, en ökad betydelse.



Strukturbild A

Strukturbild B

Sammantaget antas den tillkommande befolkningen fördelas enligt följande i de båda alternativen:

Sysselsättningsökningen har en snarlik fördelning.

Befolkningstillskott		
	Strukturbild A	Strukturbild B
Kommuner i länets centrala del	40 %	60 %
Kommuner i länets inre delar	25 %	30 %
Kommuner i länets yttre delar	35 %	10 %

I remissen önskas särskilt svar på följande frågor:

- Bidrar målen till att regionen får ett tydligt fokus i arbetet framåt?
- Anger målen rätt ambitionsnivå?
- Är det rätt åtgärder som beskrivs?
- Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?
- Vilken rumslig struktur krävs för en region utan klimat-påverkande utsläpp?
- Vilken rumslig struktur krävs för en socialt, ekonomiskt och territoriellt sammahållen region?
- Vilka är de viktigaste vägvalen för regionen kopplat till den rumsliga strukturen?
- Vad krävs för att det som beskrivs i planen ska bli verklighet?
- Vad krävs för att planen ska fungera som utgångspunkt för ett övergripande arbete och de beslut som ni ska fatta i er organisation?

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

ÖMS 2050

Till samrådsförslaget hör också en bilaga om de storregionala perspektiven, "Samråd om ÖMS 2050 – samverkan och planering i Östra Mellansverige". ÖMS 2050 har tagits fram gemensamt av länen i Östra Mellansverige (Stockholm, Uppsala, Gävleborg, Västmanland, Örebro, Södermanland och Östergötland) och Mälardalsrådet (där även staden är medlemmar).

ÖMS 2050 syftar till att skapa samsyn för en samordnad planering i östra Mellansverige (ÖMS), där de storregionala utgångspunkterna för de regionala utvecklingsprocesserna och annan rumslig planering är desamma för hela ÖMS.

Samrådsförslaget har tagits fram gemensamt av länen i östra Mellansverige och Mälardalsrådet. Det bildar underlag för diskussion, med framförallt regionala organ och kommuner i ÖMS som målgrupp. Med hänsyn till de synpunkter som inkommer under samrådet 2016 färdigställs en slutversion av dokumentet, vilket beräknas vara klart vid årsskiftet 2016/2017. De frågor som diskuteras i samrådet är därmed en viktig indata till den slutliga målbilden för det storregionala samarbetet i östra Mellansverige.

I remissen önskas särskilt svar på följande frågor:

- Hur ser ni på nyttan av gemensamma planeringsförutsättningar och gemensam målbild inom ÖMS?
- Vilken storregional strukturbild har bäst förutsättningar att bidra till en positiv utveckling i Östra Mellansverige?
- Vad krävs för att öka tillgängligheten och samtidigt minska klimatpåverkan?
- Hur kan vi hantera regionförstoringens påverkan på social hållbarhet, så att den förbättrade tillgängligheten kommer en så stor andel som möjligt av befolkningen till godo?
- Vilket stöd finns för en lägre kollektivtrafiktaxa för att öka möjligheten till en inkluderande regionförstoring?
- Vilka fördjupningsområden bör storregional samverkan prioritera?

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har underremitterat ärendet till samtliga dotterbolag. Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Stockholm Globe Arena Fastigheter, Stockholms Stadsteater AB, S:t Erik Livförsäkring AB, S:t Erik Försäkring AB och S:t Erik Markutveckling AB har valt att inte svara på remissen. AB Svenska Bostäder instämmer i AB Stockholms shems svar och har ingenting ytterligare att tillägga.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

RUFS 2050 - övergripande synpunkter

Under denna rubrik besvaras bland annat frågorna:

- Vad krävs för att det som beskrivs i planen ska bli verklighet?
- Vad krävs för att planen ska fungera som utgångspunkt för ett övergripande arbete och de beslut som ni ska fatta i er organisation?
- Hur ska er organisation bidra till genomförandet av den kommande planen?

Stadsledningskontoret anser att den regionala planeringen i form av den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS) är viktig och något som påverkar staden såväl på kort som på lång sikt. De flesta kommunala tillväxt- och planeringsfrågor är idag av sådan karaktär att de är för övergripande för att fungera tillfredsställande inom enbart en rumsligt kommunal avgränsning. För att kunna planera långsiktigt mot gemensamma mål är det därför viktigt att kunna enas om en gemensam planeringsinriktning i form av RUFS.

Stadsledningskontoret anser att ansatsen i remissförslaget i stort är bra och ambitiöst. Upplägget med olika tidsperspektiv och målstrukturer är bra och visar på en förståelse för planeringsförutsättningar i realiteten. Kontoret anser det även positivt att landstinget har bejakat stadens och andra aktörers tidigare synpunkter om att den nya regionplanen behöver göras mer genomförandeinriktad än den nuvarande RUFS 2010. Det innebär att regionplanen inte bara blir en önskelista över bra saker som vore önskvärda utan en konkretisering på vad som faktiskt ska utföras samt en koppling till när i tid det ska utföras.

Kontoret stödjer även att valt mållår flyttats fram från år 2030 till år 2050. En regionplan behöver ha ett långsiktigt strategiskt fokus och då är 2050 att föredra.

För att det som beskrivs i planen ska kunna bli verklighet och kunna fungera som utgångspunkt för det övergripande regionala arbetet krävs en betydande dialog- och förankringsprocess med berörda aktörer samt att den regionala utvecklingsplanen i tillämpliga delar arbetas in i kommunernas översiktsplaner. För stadens del handlar det om att arbeta in delar av den föreslagna utvecklingsplanen i stadens reviderade översiktsplan för att på så vis bidra till genomförandet av den kommande planen.

Då vi lever i en föränderlig värld krävs det lyhördhet för att hitta lösningar på nya problem och utmaningar för att den regionala utvecklingsplanen ska betraktas som aktuell och relevant under många år framåt i tiden. Ett nyckelord är flexibilitet. Med flexibla lösningar ökar möjligheten att anpassa sig till oväntade skeenden i framtiden. För att förbereda sig inför den kommande generationens önskemål och attityder kan exempelvis ungdomspaneler etc. arrangeras och utifrån dessa förutsäga förändringar.

En fråga som stadsledningskontoret anser inte tillräckligt hanteras i remissförslaget är obalansen mellan bostäder och arbetsplatser på respektive sida Saltsjö-Mälarsnittet. Att skapa fler arbetsplatsetableringar söder om Saltsjö-Mälarsnittet är mycket viktigt ur flera aspekter, inte minst i fråga om kapacitet och tillgänglighet i trafiksystemet. Frågan behöver hanteras på regional nivå och någon form av strategi för att hantera frågan behöver tas fram. Här skulle den regionala utvecklingsplanen kunna fylla en funktion.

En viktig del av RUFS är den tillhörande plankartan som visar bebyggelsestruktur och listan med utpekade infrastrukturobjekt. Det är enligt kontoret olyckligt att inte ens preliminära versioner av kartan finns med i remissen.

Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att kostnadsökningarna för driften av kollektivtrafiken begränsas. I remissen uppges att kostnaden för drift av kollektivtrafiken beräknas öka med över 35 procent per person till 2050. Detta trots en kraftig ökning av befolkningen (dvs. kundunderlaget). Kontoret anser att kostnadsökningarna för driften av kollektivtrafiken måste begränsas. Ansvar för finansieringen av kollektivtrafiken får inte heller successivt skjutas över mer på stat och kommun, vilket remissen ger intryck av. Där föreslås att nya intäktskällor som parkeringsavgifter etc. eventuellt ska kunna användas för att finansiera kollektivtrafiken. Stadsledningskontoret vill understryka att parkeringsavgifter syftar till att ordna trafiken och att pengarna ska användas för kommunala utgifter.

Övergripande mål, delmål och prioriterade åtgärder

Under denna rubrik besvaras bland annat frågorna:

- Bidrar målen till att regionen får ett tydligt fokus i arbetet framåt?
- Anger målen rätt ambitionsnivå?
- Är det rätt åtgärder som beskrivs?
- Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?

Stadsledningskontoret anser att de övergripande målen ligger väl i linje med stadens egna mål i exempelvis Vision 2040 samt i översiktsplanen.

Den regionala utvecklingsplanen fyller en viktig funktion i att synliggöra regionala intressen och prioriteringar. Genom en årlig uppföljning av delmålen blir det enligt stadsledningskontoret dessutom lättare att följa utvecklingen i regionen. Uppföljningen bidrar också till att synliggöra var behovet av åtgärder är som störst.

Generellt anser kontoret att delmålen i RUFS 2050 är något lågt satta. I planen anges exempelvis att minst 9 000 och upp till 16 000 bostäder ska färdigställas varje år fram till 2030. Under 2014 färdigställdes 9 050 bostäder, exklusive ombyggnationer och fritidshusomvandlingar. Kontoret ställer sig frågande till om en övre gräns behövs för bostadsbyggandet i regionen. Ett annat exempel på mål som kan vara för lågt är att minst 70 procent av nya bostäder ska tillkomma inom gångavstånd till kollektivtrafikens stomnät. Om stombussar räknas till stomnätet, vilket borde vara fallet, borde målet rimligtvis kunna vara högre.

Stadsledningskontoret anser generellt att de åtgärder som beskrivs i RUFS 2050 är adekvata och bra. Dock saknas en beskrivning av vilka som är de avgörande aktörerna för att åtgärderna ska kunna genomföras.

Rumslig struktur

Under denna rubrik besvaras bland annat frågorna:

- Vilken rumslig struktur krävs för en region utan klimatpåverkande utsläpp?
- Vilken rumslig struktur krävs för en socialt, ekonomiskt och territoriellt sammahållen region?
- Vilka är de viktigaste vägvalen för regionen kopplat till den rumsliga strukturen?

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

Idén om att utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen har funnits med i flera regionplaner. Trots detta är dessa dock ännu långt ifrån att förverkligas. Efterfrågan på bostäder och kommersiella fastigheter har fortsatt varit högst i regioncentrum. Flera av de tänkta kärnorna är geografiska utspridda och ibland kluvna av naturreservat. De har idag stor andel externhandel och stora parkeringsytor. Detta varken kan eller bör vara en regional kärnas funktion. För att en kärna ska få verklig tyngd behöver den också vara förhållandevis stor både avseende befolkningsmängd och antalet arbetsplatser. Kontoret ifrågasätter att det finns underlag i länet för att förverkliga alla de åtta kärnorna som är utpekade och befarar dessutom att de mera perifert placerade kommer att generera ett ökat trafikarbete.

Oavsett hur många regionala kärnor som länet väljer att satsa på så får enligt stadsledningskontoret inte regioncentrums dragningskraft underskattas. Det är hit den starka urbaniseringstrenden drar det stora antalet människor. Stadsledningskontorets rekommendation är därför att planera utifrån en stark tillväxt i regioncentrum.

När det gäller den rumsliga strukturen och de olika scenarier som landstinget tagit fram anser stadsledningskontoret därför att strukturbild B klart är att föredra framför strukturbild A. Kontoret anser att den nuvarande regionplanen för Stockholms län (RUFS 2010) med sitt fokus på regionala kärnor i alltför stor utsträckning är en planeringsvilja och därmed brister i

kopplingen till hur det sett ut i praktiken, dvs. vad som faktiskt har skett under det senaste decenniet. Att nu fortsätta i exakt samma fotspår som tidigare och gå vidare med strukturbild A vore därför djupt olyckligt och riskerar enligt kontoret att skada förtroendet för en seriös regionplan.

Strukturbild B däremot är ett försök att anpassa den övergripande teorin om flerkärnighet till den verkliga utvecklingen i regionen. Alternativ B innebär en tätare region som utgår från regionkärnans starka tillväxt, men som ger möjlighet till flerkärnighet och genom detta skapar storregionala fördelar. Genom detta scenario möjliggörs en effektivare kollektivtrafik samt konkurrensfördelar för gång och cykel, dvs. människor ges i större utsträckning möjlighet att på ett effektivt sätt välja att använda kollektivtrafik, gå eller cykla. Det ligger helt i linje med stadens egna styrdokument såväl för trafiken som för klimatfrågorna, exempelvis stadens Vision 2040, Översiktsplanen, Framkomlighetsstrategin och Miljöprogrammet.

Strukturbild B innebär även en ökad möjlighet att uppnå stadens, regionens och Sveriges högt ställda klimatmål.

Stadsledningskontoret vill poängtera att alla länets kommuner måste ta sitt ansvar för att klara av den stora bostadsutbyggnad som kommer att behövas framöver i regionen. Även om strukturbild B väljs är det förslag som beskrivs i remissmaterialet förenklat och en ytterlighet. Det är naturligtvis inte rimligt att ytterkommunerna i länet framöver ska dra ned på sin bostadsproduktion och att detta enbart ska hanteras av övriga kommuner. I den kommande regionplanen måste budskapet vara tydligt att alla i länet behöver ta sitt ansvar för att tillsammans skapa bra förutsättningar för ett framtida Stockholm.

Planeringsinriktningen behöver också vara realistisk utifrån rådande marknadsförutsättningar. Antagande om den rumsliga utvecklingen behöver därmed beakta och utgå från realistiska marknadsförutsättningar. Aktörers vilja att investera är starkare i centrala delar, vilket behöver beaktas för att åstadkomma ett realistiskt planeringsunderlag. Samtidigt ska tillväxt stimuleras i hela regionen. Genom att staden växer i alla delar ökar förutsättningar att på sikt utjämna sociala skillnader i staden. Planeringsförutsättningarna ska därmed möjliggöra ett lågintensivt byggande även i delar där marknadskrafterna är svaga. Planeringsinriktningen behöver därför också möjliggöra olika tidsperspektiv på stadens utveckling.

En stor utmaning för regionen är enligt stadsledningskontoret att minska skillnaderna mellan resursstarka och resurssvaga områden. För att vända utvecklingen mot ett mer delat samhälle behöver konkreta åtgärder tas fram. Viktiga faktorer för att nå målen är tillgång till arbetsplatser i regionens alla delar, bra kollektivtrafik och utjämning av socioekonomiska skillnader.

Tidigare regionala utvecklingsplaner har haft som utgångspunkt att bygga ut snabba kollektiva förbindelser i syfte att öka tillgängligheten och knyta ihop regionen. Med tanke på vikten av ökad resurshushållning och den digitala utvecklingen så bör denna utgångspunkt enligt kontoret förskjutas mot att mer betona ökad tillgänglighet genom fysisk närhet och digitaliseringens möjligheter. Med andra ord bör det eftersträvas att flytta aktiviteter och målpunkter närmare människorna istället för att varje dag flytta människorna runt i regionen. Detta kan åstadkommas genom en planering som premierar funktionsblandning, förtätning, handel och serviceetablering i kollektivtrafikknutpunkter, utlämningsställen för varor som köpts via e-handel m.m. Dessutom bör digitaliseringens möjligheter till resfria möten maximeras. Här kan den unga generationens inställning till fysiska respektive digitala möten med andra människor få stor betydelse.

Den regionala planeringen utgår i hög grad från tillgänglighet mellan arbetsplatser och bostäder. Ur klimatsynpunkt är det dock endast en mindre del av utsläppen som genereras av detta resande. Den större delen genereras i stället av resande till handel, besök av släkt och vänner, fritidsaktiviteter m.m. och detta resande är i hög grad bilberoende. För att minska klimatutsläppen är det därför helt centralt att den regionala planeringen förbättrar möjligheterna till hållbart resande till fritids- och serviceärenden utanför den dagliga

arbetspendlingen. Detta behöver därför hanteras i den kommande regionala utvecklingsplanen.

ÖMS 2050

Som bilaga till remissförslaget RUFS 2050 finns även samrådsförslaget ÖMS 2050. Det har tagits fram gemensamt av länen i östra Mellansverige (Stockholm, Uppsala, Gävleborg, Västmanland, Örebro, Södermanland och Östergötland) och Mälardalsrådet (där även staden är medlemmar).

Stadsledningskontoret anser generellt att det är positivt med en samordning mellan länens långsiktiga regionala planering och stödjer därför denna ansats. Då ÖMS 2050 har samma inriktning som RUFS 2050 gäller i princip samma svar och ståndpunkter som utvecklats ovan.

Stadsledningskontoret vill dock poängtera att utgångspunkten för en positiv utveckling i östra Mellansverige är en stark Stockholmsregion, främst inom Stockholms läns gränser. Det är något som gynnar samtliga omkringliggande län. De storregionala kopplingarna är sedan viktiga för att kunna sprida den ökade tillväxten till omkringliggande län, vilket kräver samarbete och gemensamma prioriteringar.

Kontoret anser att åtgärder inom pendeltågsavstånd från Stockholm bör prioriteras framför mer långväga regionalt resande. Detta då det skapar betydligt större nytta då fler människor kan nås med detta tillvägagångssätt.

Ur regionförstoringssynpunkt kan alternativ B enligt kontoret förväntas ge bättre förutsättningar än alternativ A.

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

Arbetsmarknadsnämnden

Arbetsmarknadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 augusti 2016 följande.

1. Arbetsmarknadsnämnden beslutade att hänvisa till arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande som sitt yttrande över remissen.
2. Arbetsmarknadsnämnden beslutade att justera paragrafen omedelbart.

Reservation anfördes av Johanna Sjö m.fl. (alla M), Gulan Avci (L) samt Johan Fälldin (C), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Ofelia Namazova (KD), *bilaga 1*.

Arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 18 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Arbetsmarknadsförvaltningen har tagit del av Stockholms läns landstings *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFS 2050*. Arbetsmarknadsförvaltningen ställer sig i huvudsak positiv till den vision och de mål som presenteras i RUFS 2050. Förvaltningen anser att den riktning som anges i visionsdokumentet är positiv så till vida att det ligger i linje med den viljeriktning som Stockholms stad har satt.

Arbetsmarknadsförvaltningen anser det positivt att de socioekonomiska utmaningarna lyfts fram mer konkret i RUFS 2050 än i tidigare RUFS 2010. I likhet med den kartläggning av socioekonomiska skillnader som hållbarhetskommisionen för Stockholms stad har presenterat, visar även RUFS 2050 att det finns påtagliga risker för regionens tillväxt och konkurrenskraft om dessa skillnader inte ges utrymme i utvecklingsplanen. Förvaltningen är

med bakgrund av detta positiv till att inomregionala socioekonomiska skillnader mellan regionens bostadsområden ska beaktas i stadsbyggandet likväl som inom arbetsmarknaden. Förvaltningen anser dock att samrådsförslaget saknar konkreta förslag på hur detta ska ske och på vilket sätt berörda kommuner, myndigheter och organisationer bör agera i sitt utvecklingsarbete.

Arbetsmarknadsförvaltningen ställer sig positiv till att den segregerade arbetsmarknaden i regionen lyfts fram i RUFS 2050 som ett utvecklingsområde men även som en risk för tillväxt. I likhet med RUFS 2050 anser förvaltningen det viktigt för regionens framtida arbetsmarknad att exkluderande strukturer försvinner och ersätts av mer jämlika rekryteringsvägar. Ett sätt att göra detta är att arbeta in sociala klausuler i offentlig upphandling. Här ser förvaltningen en utvecklingspotential för samrådsförslaget då det tydligare kan framgå att detta förespråkas i RUFS 2050. Sociala klausuler i upphandling kan i detta sammanhang vara direkt kopplade till de planerade strukturella projekt som föreslås.

För att bättre möta arbetsmarknadens krav på välutbildad arbetskraft anser arbetsmarknadsförvaltningen att utbildning och andra kompetenshöjande insatser är ett viktigt framtida fokusområde för regionen. Detta kan med fördel ske genom den regionala samverkan som föreslås i RUFS 2050 för att öka utbudet och tillgängligheten av utbildning för invånarna. Samtidigt anser förvaltningen att det är viktigt att kommunerna även fortsättningsvis ges utrymme att göra lokala avvägningar och satsningar på prioriterade områden eller grupper.

I RUFS 2050 lyfts obalansen mellan södra och norra sidan av regionen fram. Konkret innebär obalansen att det befolkningsmässigt bor ungefär lika många personer norr om Saltsjö-Mälarsnittet som söder om det medan två tredjedelar av alla arbetsplatser i regionen ligger på den norra sidan. Arbetsmarknadsförvaltningen anser att en regional utvecklingsplan behöver utarbeta mer konkreta förslag på hur denna obalans ska åtgärdas så att obalansen inte görs permanent.

I RUFS 2050 presenteras möjligheterna med ökad storregional samverkan. Bättre kommunikationer och ökad digitalisering kommer i framtiden att vidga arbetsmarknaden och göra den mindre lokal. Förvaltningen anser dock att detta även innebär vissa risker för invånare som redan idag har svårt att etablera sig på arbetsmarknaden. Det kan finnas anledning att reflektera kring eventuella undanträngningseffekter på arbetsmarknaden som ökad flexibilitet och fysisk och digital tillgänglighet skapar. Ett ökat arbetskraftsutbud kan skapa en ökad konkurrens om befintliga arbeten men även på sikt höja kunskapskraven för de arbeten som idag klassas som lågkvalificerade. Förvaltningens erfarenhet är att det ofta är resursstarka individer som gynnas av denna form av utveckling. Med bakgrund av detta anser förvaltningen att samrådsförslaget skulle med fördel kunna inkludera dessa aspekter i en konsekvensbedömning.

Sammanfattningsvis anser arbetsmarknadsförvaltningen att RUFS 2050 som ledstjärna för regionens gemensamma utvecklingsarbete är positiv och motiverande. Samrådsförslaget har lyckats att sammanväva olika kompetensområden och strukturella strategier i en gemensam vision som tydligt visar riktningen för det framtida utvecklingsarbetet.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2016 följande.

1. Exploateringsnämnden besvarar remissen i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

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

1.

Ersättningsutredning gjordes av Markus Berensson (C), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 juni 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Nedan följer exploateringskontorets synpunkter utifrån de frågeställningar som samrådet förväntas besvara, dels utifrån RUFS 2050 och dels utifrån ÖMS 2050.

RUFS 2050

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

Den regionala utvecklingsplanen fyller en viktig funktion i att synliggöra regionala intressen och prioriteringar. Genom en årlig uppföljning av delmålen blir det dessutom lättare att följa utvecklingen i regionen. Uppföljningen bidrar också till att synliggöra var behovet av åtgärder är som störst.

Den regionala utvecklingsplanen bör främst ses som ett kunskapsunderlag och som inspirationskälla till lokala och regionala aktörer som arbetar med utvecklingsfrågor.

- Anger målen rätt ambitionsnivå?

Generellt anser exploateringskontoret att delmålen i RUFS 2050 är något lågt satta. I planen anges att minst 9 000 och upp till 16 000 bostäder ska färdigställas varje år fram till 2030.

Under 2014 färdigställdes 9 050 bostäder, exklusive ombyggnationer och fritidshusomvandlingar. Kontoret ställer sig frågande till om en övre gräns behövs för bostadsbyggandet i regionen.

Att kollektivtrafikandelen ska öka med 5 procentenheter till och med 2030 anser kontoret vara ett alltför försiktigt antagande. Om vi utgår från en utveckling enligt strukturbild B, som kontoret anser vara ett rimligt antagande, torde vi kunna förvänta oss en högre kollektivtrafikandel till och med 2030. Detta mot bakgrund av att bebyggelsen i strukturbild B i större utsträckning än i strukturbild A koncentreras till kollektivtrafiknära lägen.

Att cykelandelen ska öka till 20 procent av samtliga resor är ett högt ställt mål. Exploateringskontoret välkomnar denna ambition.

Minst 70 procent av nya bostäder ska tillkomma inom gångavstånd till kollektivtrafikens stamnät. Om stombussar också räknas till stamnätet borde målet rimligtvis vara betydligt högre.

Minst hälften av regionens invånare ska nå minst 55 procent av länets arbetsmarknad inom 45 minuter med kollektivtrafik.

Kontoret efterlyser här ett resonemang kring vad som bör anses som rimligt pendlingsavstånd.

Kontoret anser vidare att delmålen under mål 2 i större utsträckning bör fokusera på social jämlikhet.

- Är det rätt åtgärder som beskrivs?

I sitt remissvar till Landstinget gällande "RUFS 2010 – underlag för att bedöma aktualitet och användbarhet" skrev bland annat exploateringskontoret att det är viktigt att i vision och mål betona vikten av att stärka den kommunala samverkan, såväl kommuner emellan som regioner emellan, för att klara av de utmaningar regionen står inför.

Vidare framfördes också att större vikt bör läggas vid behovet av nya bostäder och regionens gemensamma ansvar att säkerställa att behovet av nya bostäder kommer till stånd.

"Att möta behovet av nya bostäder för att möjliggöra en fortsatt befolkningstillväxt är en av de viktigaste utmaningarna Stockholmsregionen står inför under överskådlig tid."

Ett antal omvärldsfaktorer lyftes fram, som ansågs behöva beaktas i det fortsatta arbetet med den regionala utvecklingsplanen.

- Globalisering
- Digitalisering
- Urbanisering
- Klimatförändringen

Mot bakgrund av vad som tidigare anförts anser kontoret att det nu är rätt åtgärder som beskrivs i RUFS 2050.

- Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?

Ett område som i någon form behöver utvecklas framöver är vårt gemensamma ansvar för hanteringen av nyanlända. För övrigt har kontoret inga synpunkter.

- Vilken rumslig struktur krävs för en region utan klimatpåverkande utsläpp?

Exploateringskontoret förordar en tät och sammanhållen bebyggelse enligt strukturbild B för att nå målen i RUFS 2050 och för att nå målsättningen om en region utan klimatpåverkande utsläpp år 2050.

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

Även i detta sammanhang förespråkar exploateringskontoret en rumslig struktur i enlighet med strukturbild B, med en stark koncentration till regionens centrala delar genom förtätning i kollektivtrafikhärlägen.

Strukturbild B stämmer väl överens med intentionerna i stadens vision och översiktliga planering om att skapa en tätare, sammanhållen, mer mångsidig och levande stadsmiljö.

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

En stor utmaning för regionen är att minska skillnaderna mellan resursstarka och resurssvaga områden. För att vända utvecklingen mot ett mer delat samhälle behöver konkreta åtgärder tas fram.

Att satsa på kollektivtrafiken för att fysiskt knyta ihop regionen är därför ett viktigt vägval.

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

För att det som beskrivs i planen ska bli verklighet krävs en betydande dialog- och förankringsprocess och att den regionala utvecklingsplanen i tillämpliga delar arbetas in i den nya versionen av stadens översiktsplan.

Vi lever i en föränderlig värld. Det krävs därför lyhördhet för att hitta lösningar på nya problem och utmaningar för att den regionala utvecklingsplanen ska betraktas som aktuell och relevant under många år framåt i tiden.

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

För att planen ska fungera som utgångspunkt för det övergripande arbetet bör den regionala utvecklingsplanen i tillämpliga delar arbetas in i den nya versionen av stadens översiktsplan, i likhet med vad som anförts i svaret ovan.

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

Genom att förverkliga intentionerna i stadens översiktsplan kan staden bidra till genomförandet av den kommande planen.

ÖMS 2050

- Hur ser ni på nyttan av gemensamma planeringsförutsättningar och gemensam målbild inom ÖMS?

En av styrkorna med gemensamma planeringsförutsättningar är att det uppmanar till samverkan över sektors- och kommungränser. Arbetet med planen kan ses som en samlande kraft för att kanalisera regionala utvecklingsfrågor. Det fyller också en viktig funktion i att synliggöra regionala intressen och prioriteringar, till exempel inom transportområdet och i angelägna infrastrukturprojekt där behovet av regional prioritering och samordning är särskilt viktigt.

- Vilken storregional strukturbild har bäst förutsättningar att bidra till en positiv

utveckling i Östra Mellansverige?

Enligt exploateringskontoret torde alternativ B ha bäst förutsättningar att bidra till en positiv utveckling i Östra Mellansverige, med en koncentration till de större städerna och en regionförstoring.

- Vad krävs för att öka tillgängligheten och samtidigt minska klimatpåverkan?

En högre grad av koncentration av tillkommande befolkning och sysselsättning till de större städerna, vilket sker i större utsträckning mer i alternativ B än i alternativ A, kan på god grund antas ha gynnsamma effekter på den totala energi- och utsläppseffektiviteten.

- Hur kan vi hantera regionförstoringens påverkan på social hållbarhet, så att den förbättrade tillgängligheten kommer en så stor andel som möjligt av befolkningen till godo?

Alternativ B ger grund för starkare ekonomisk utveckling och en regionförstoring som kommer fler individer till del. Kortare restider och avstånd mellan människor innebär att fler kan interagera på daglig bas, hitta nya jobb eller karriärvägar och ta del av service- och handelsutbud.

En väl fungerande matchning på arbetsmarknaden har stor betydelse för regionens produktivitet.

Genom tidiga investeringar i människor under uppväxtåren kan vinster på längre sikt göras. När fler klarar skolan, väljer att utbilda sig vidare, arbetar och försörjer sig själva följer ett ökat välbefinnande och förbättrad hälsa. En sådan socialt hållbar utveckling gynnar såväl individ som samhälle.

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

Kontoret har inga synpunkter.

- Vilka fördjupningsområden bör storregional samverkan prioritera?

Inom transportområdet och i angelägna infrastrukturprojekt är behovet av regional prioritering och samordning särskilt viktigt.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 augusti 2016 följande.

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

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

Särskilt uttalande gjordes av Jonas Naddebo (C), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Ulrika Hoff (KD) som instämde i reservation anförd av Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Sabine Pettersson (L).

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 15 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

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 klimatförändringar 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 ingenstans i rapporten resonemang 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 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 översvämningsrisker.

Miljöförvaltningen ifrågasätter delmålet "Den totala energianvändningen i regionen ska

¹ Fossilfrihet på väg SOU 2013:84

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

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 noll-utsläpp 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 tillverkas 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 rörlighet har lett till att regionens bostäder förmodligen inte är rätt

³ Strukturanalys för Stockholms län och östra Mellansverige år 2050, 2016-03-30

matchade efter behoven, utifrån storlek och hushållssituation. Det finns många inlåsnings effekter 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 avfallshantering 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 byggas 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 understödande ”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 strandstråk” 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 klimatanpassningsåtgärder 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 transporterna 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?

Utifrån 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.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 september 2016 följande.

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

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

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kontorets synpunkter

I remissen önskas svar på följande frågor:

Mål och delmål

- Bidrar målen till att regionen får ett tydligt fokus i arbetet framåt?
- Anger målen rätt ambitionsnivå?

Prioriterade åtgärder

- Är det rätt åtgärder som beskrivs?
- Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?

Den rumsliga strukturen

- Vilken rumslig struktur krävs för en region utan klimatpåverkande utsläpp?
- Vilken rumslig struktur krävs för en socialt, ekonomiskt och territoriellt sammanhållen region?
- Vilka är de viktigaste vägvalen för regionen kopplat till den rumsliga strukturen?

RUFS 2050 som regionens gemensamma kontrakt

- Vad krävs för att det som beskrivs i planen ska bli verklighet?
- Vad krävs för att planen ska fungera som utgångspunkt för ert övergripande arbete och de beslut som ni ska fatta i er organisation?
- Hur ska er organisation bidra till genomförandet av den kommande planen?

Mål, utmaningar och prioriterade åtgärder

Under denna rubrik besvaras bland annat frågorna:

- Bidrar målen till att regionen får ett tydligt fokus i arbetet framåt?
- Anger målen rätt ambitionsnivå?

Stadsbyggnadskontoret anser att systemet med vision, utmaningar, övergripande mål, delmål och prioriterade åtgärder är svåröverskådligt. Utmaningarnas formuleringar, de prioriterade åtgärderna samt de tematiska frågornas förhållningssätt har snarlika formuleringar och innehåll. Redovisning av regionens viktiga frågor redovisas på många olika ställen i dokumentet, vilket gör det svåröverskådligt.

Kontoret ställer sig positivt till att delmålen är kvantifierade och vill understryka vikten av en kontinuerlig uppföljning som sedan bör behandlas och diskuteras på regional nivå. Delmålen kan behöva specificeras för olika kommuner eftersom förutsättningarna är olika. Kontoret saknar dock delmål för den gröna och blå strukturen samt för de kulturhistoriska värdena.

Det finns tydliga skrivningar i dokumentet om skillnader i regionen, utifrån såväl socioekonomiska faktorer som tillgång till arbetsplatser, kommunikationer och service. Mål två anger ”En öppen jämnställd, jämlik och inkluderande region” vilket är bra, men det saknas en tydlig viljeinriktning i en utmaning eller prioriterad åtgärd för att utjämna obalanser i regionen. En nyckelfråga är här skillnaden mellan norra och södra länsdelen avseende arbetsplatser. Bland de prioriterade åtgärderna går det att läsa om frågan indirekt, i skrivningar om att koppla ihop och skapa bättre förutsättningar för social sammanhållning, men frågan är så viktig att den bör lyftas fram tydligare och bättre.

Det finns ett delmål för hur mycket bostäder som ska färdigställas varje år fram till 2030. Uppgiften bygger på en bedömning från 2012 och ska uppdateras. Stadsbyggnadskontoret anser inte att målen för bostadsbyggandet behöver en övre gräns.

I stort tycker kontoret att de prioriterade åtgärderna är väl valda, men att utveckla samarbetet mellan kommuner när det gäller planering och förvaltning av länets avrinningsområden bör också lyftas upp som en prioriterad åtgärd.

Tematiska frågor och förhållningssätt

Under denna rubrik besvaras bland annat följande frågor:

- Är det rätt åtgärder som beskrivs?
- Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?

Under tematiska frågor återkommer många av de ämnen som behandlats under de tidigare avsnitten. De ska enligt förslaget ses som en fördjupning av de mest centrala tematiska frågorna och ge en vägledning hur RUFS 2050 bör tillämpas i olika regionala och lokala processer vid beslut och när styrdokument tas fram. De punkter som då anges under huvudrubrikerna blir återigen väldigt lika de utmaningar och åtgärder som presenterats tidigare.

Regionplanen tar upp många frågor som rör invånarnas dagliga liv och det offentliga samhällets ansvar. Trots detta saknas ett mer utförligt resonemang om farligt gods, vilket är en fråga av stor betydelse för stadsutvecklingen. Skrivningarna i samrådsförslaget om farligt gods kan tolkas som att sådana transportleder bör skyddas mot förändrad markanvändning. Kontoret anser att då det är ont om byggbar mark i bra kollektivtrafikläge så kan på sikt mark längs rekommenderade leder för farligt gods behöva tas i anspråk. Frågan kan ha stor påverkan på bebyggelseutvecklingen. En avgörande fråga är var verksamheter där farligt gods produceras eller används, får och bör lokaliseras.

Strukturbilderna

Under denna rubrik besvaras bland annat följande frågor:

- Vilken rumslig struktur krävs för en region utan klimatpåverkande utsläpp?
- Vilken rumslig struktur krävs för en socialt, ekonomiskt och territoriellt sammanhållen region?
- Vilka är de viktigaste vägvalen för regionen kopplat till den rumsliga strukturen?

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

Det finns mycket som talar för att en tät stadsstruktur ger bättre förutsättningar för kommunikationer och service och lägre klimatpåverkan. Samrådsförslaget visar i sin konsekvensbedömning att den tätare strukturbilden (B) har mest positiva konsekvenser och kontoret delar den uppfattningen. De frågetecken som kan väckas är om det blir möjligt att styra en större del av bebyggelse till centrala lägen. De yttre kommunerna har idag nära 30 % av befolkningen i länet och de senaste åren har byggandet ökat även utanför de centrala delarna. Även en lokal efterfrågan på bostäder utanför de kollektivtrafikhäna lägena kan vara positiv, så att målen för det totala bostadsbyggandet i regionen uppnås.

RUFS bör innehålla en diskussion om vikten av en omsorgsfull planering och gestaltning av de offentliga rummen när tätheten ökar.

Genomförande

Under denna rubrik besvaras bland annat frågorna:

- Vad krävs för att det som beskrivs i planen ska bli verklighet?
- Vad krävs för att planen ska fungera som utgångspunkt för ert övergripande arbete och de beslut som ni ska fatta i er organisation?
- Hur ska er organisation bidra till genomförandet av den kommande planen?

Ett syfte med regionplanen är att skapa ett gemensamt kontrakt mellan regionens aktörer för en utveckling enligt planen. Det finns också många förslag till förhållningssätt och åtgärder för att uppnå målen i planen. Det är dock otydligt vilka som är ansvariga för att de prioriterade åtgärderna genomförs och till vem/vilka utmaningarna ska riktas. En beskrivning av roller och mandat saknas, där även åtgärder utanför det offentligas mandat redovisas. I beskrivningen kan förtydligas vikten av ett samarbete över förvaltnings- och kommungränser.

För närvarande pågår ett arbete med att uppdatera stadens översiktsplan. Vid antagandet av den uppdaterade översiktsplanen blir den tillsammans med stadens budget och investeringsstrategi ett viktigt verktyg för stadsutvecklingen.

ÖMS 2050

- Hur ser ni på nyttan av gemensamma planeringsförutsättningar och gemensam målbild inom ÖMS?

En gemensam målbild och förutsättningar är en styrka i den långsiktiga planeringen och vid prioriteringar av olika insatser.

- Vilken storregional strukturbild har bäst förutsättningar att bidra till en positiv utveckling i östra Mellansverige?

Strukturbild B har bäst förutsättningar att ge ett tillräckligt befolkningsunderlag för ny kollektivtrafik.

- Vad krävs för att öka tillgängligheten och samtidigt minska klimatpåverkan?

Kontoret anser att utgångspunkten för en positiv utveckling i östra Mellansverige är en stark Stockholmsregion, främst inom Stockholms läns gränser. Det är något som gynnar samtliga omkringliggande län. Kontoret anser att åtgärder inom pendeltågsavstånd från Stockholm bör prioriteras framför mer långväga resande. Detta då det skapar betydligt större nytta då fler människor kan nås med detta tillvägagångssätt. Förutom god kollektivtrafik och koncentrerad bebyggelse så är en viktig åtgärd att få en jämnare fördelning av arbetsplatser i regionen.

- Hur kan vi hantera regionförstoringens påverkan på social hållbarhet, så att den förbättrade tillgängligheten kommer en så stor andel som möjligt av befolkningen till

godo?

ÖMS 2050 saknar en klar definition av vad som menas med social hållbarhet. Stockholms stad jobbar metodiskt med frågan om social hållbarhet genom kommissionen för ett socialt hållbar Stockholm. Strukturbild B ger en starkare ekonomisk utveckling samt kortare avstånd och restider, vilket ger möjligheter till en socialt sammanhållen region. Detta ger också förutsättningar för en god arbetsmarknad med välfungerande skolor och utbildning.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnen hänvisar till detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2016 följande.

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

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

Ersättningsuttrande gjordes av Mikael Valier (KD) som instämde i förslag till beslut från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (alla M).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Nedan följer inledningsvis trafikkontorets övergripande synpunkter. Därefter följer synpunkter på de frågeställningar som Stockholms läns landsting vill få besvarade, gällande dels RUFS 2050 och dels ÖMS 2050.

Övergripande synpunkter

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

Nuvarande regionplan, RUFS 2010, har liten påverkan på trafikkontorets dagliga arbete. Däremot har andra aktörer haft planen som utgångspunkt i frågor som i hög grad påverkar staden och kontoret. T ex används den befolkningsutveckling som skisserats för regionens olika delar i Trafikverkets trafikscenarier. Plankartan är också utgångspunkt när nya infrastrukturobjekt diskuteras. Staden har i sådana diskussioner missgynnats av nuvarande RUFS eftersom det i den angivits en för låg befolkningstillväxt för staden. Det är därför av stor vikt att kommande RUFS avspeglar den mest sannolika befolkningsutvecklingen för staden och regionen. Särskilt behöver utvecklingen fram till 2030 stämma överens med stadens mål om att bygga 140 000 nya bostäder. Detta är i linje med både med den faktiska

utvecklingen i regionen under senare år och också den framtida utveckling som kontoret bedömer som sannolik.

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

Oavsett hur många regionala kärnor som länet väljer att satsa på så får inte regioncentrums dragningskraft underskattas. Det är hit den starka urbaniseringstrenden drar det stora antalet människor. Att planera utifrån scenario B vore att dra nytta av denna utveckling genom att omsätta marknadens och människors preferenser till god och klimatvänlig stads- och trafikplanering som minimerar behovet av att resa. I kontrast så går scenario A rakt emot den utveckling som sker naturligt. Dessutom genererar scenario A mer transportarbete och innebär dyrare infrastrukturinvesteringar då scenariot är mindre tätt. Både scenario A och B utmålas i materialet som goda alternativ varför det framstår som klokt att välja det alternativ (eller en variant på det) som drar nytta av den naturliga utvecklingen istället för att försöka motarbeta den. Då finns chansen att planen också lyckas påverka utvecklingen. Trafikkontorets rekommendation är alltså att planera utifrån en stark tillväxt i regioncentrum.

Förhållningssätten i RUFS inkluderar flera förslag på nya underlag (samlade effektbedömningar, miljökonsekvensbeskrivningar och trafikkonsekvensbeskrivningar) som ska tas fram i planeringsprocessen. Kontoret anser att innan det fattas beslut om nya obligatoriska utredningar behöver det klargöras vad nyttan är i förhållande till kostnader och ökad tidsåtgång i planeringsprocessen.

I remissen illustreras ett utvidgat system för trängselskatt. Det framgår inte hur detta system har tagits fram och vilka konsekvenser det förväntas få. Kontoret vill understryka att berörda kommuner måste vara med i ett sådant arbete. Trängselskatter ska enligt lagen bara införas när det är hög trängsel, trängselminskningen blir så stor att den uppväger investerings- och driftskostnaderna för systemet och en begäran kommer från berörd kommun.

Slutligen anser kontoret att det är viktigt att kostnadsökningarna för driften av kollektivtrafiken begränsas. I remissen uppges att kostnaden för drift av kollektivtrafiken beräknas öka med över 35 procent per person till 2050. Detta trots en kraftig ökning av befolkningen (dvs. kundunderlaget). I absoluta tal är det alltså stora kostnadsökningar som förväntas. Kontoret anser att kostnadsökningarna för driften av kollektivtrafiken måste begränsas. Ansvar för finansieringen av kollektivtrafiken får inte heller successivt skjutas över mer på stat och kommun, vilket remissen ger intryck av. Där föreslås nämligen att nya intäktskällor som parkeringsavgifter ska användas för att finansiera kollektivtrafiken. Trafikkontoret vill understryka att parkeringsavgifter syftar till att ordna trafiken och att dessa intäkter ska användas för kommunala utgifter.

Frågor RUFS 2050

I remissen ställs ett antal frågor till remissinstanserna. Trafikkontoret besvarar dessa nedan.

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

Trafikkontoret anser att det är bra att delmålen gör de övergripande målen och inriktningen av planen tydligare. Kontoret anser dock att den viktigaste delen av RUFS är plankartan som visar bebyggelsestruktur och listan med utpekade infrastrukturobjekt. Dessa frågor har stor inverkan på regionens framtida utveckling och attraktionskraft. Det är därmed olyckligt att

även preliminära versioner av kartan inte finns med i remissen.

Gällande målen för klimat i regionen behöver systemgränsen förtydligas och det behöver beskrivas vilken roll regionala klimatmål kan spela. Exempelvis bör det anges hur de mål och åtgärder som beskrivs i RUFS förhåller sig till EU:s klimatpolitik, dvs. utsläppshandelssystemet (ETS) och ländernas kvotfördelning i den icke handlande sektorn. Utan sådana analyser riskerar mål och åtgärder att leda fel. En illustration är att det kan framstå som positivt om tillverkningsindustri flyttar bort från länet (även om den skulle ersättas av mer klimatpåverkande produktion någon annan stans), om systemgränsen för klimatutsläpp sätts vid länets gräns. Ett förhållningssätt behövs också för hur energiproduktion ska hanteras som sker utanför länet men där energin förbrukas i länet. RUFS behöver alltså förhålla sig till EU:s klimatpolitik, och göra klart för sig vad ETS implicerar, och hur överblivna non-ETS-rättigheter (den icke-handlande sektorn) ska hanteras. Att ett län ska bedriva egen klimatpolitik är komplicerat.

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

Anger målen rätt ambitionsnivå?

Målen ska bidra till att visionen uppnås. Det är viktigt att klargöra om de siffrsatta delmålen i RUFS ska ses som något som måste uppnås eller snarare som en viljeriktning. Flera av de siffrsatta mål som nu föreslås ställer sig kontoret tveksamt till eftersom de riskerar att få oönskade effekter. Cykelandelsmålet skulle t ex kunna uppnås genom att försämra eller fördyra kollektivtrafiken vilket inte är önskvärt. På samma sätt kan kollektivtrafikandelsmålet nås genom att ta andelar från gång- och cykeltrafiken.

Målet om en maximal total energianvändning riskerar att ha den paradoxala effekten att fler personer eller företag i regionen försvårar måluppfyllelsen. För att målet ska stödja regionens tillväxt och bidra till minskad energianvändning i landet som helhet bör det omformuleras till ett per capita mål för energianvändning.

Kontoret anser också att det är problematiskt med ett siffrsatt mål om att en större andel av befolkningen i regionen än idag ska bo nära en grön kil. Viljan att bo i hela regionen nära naturen går inte ihop med önskan om att samtidigt minska det ekologiska fotavtrycket. Det krävs istället en rumslig struktur där den stora tillväxten sker i regionkärnan, vilket skulle leda till minskat transportarbete. Detta kan samtidigt innebära att en lägre andel personer bor naturnära än idag.

Om målen istället pekar ut viljeriktningar så skulle syftet med t ex cykelmålet vara att planera för ökad cykling och genom det en attraktivare stad. Stockholm stad har också många siffrsatta mål och fördelen är tydligheten, samtidigt som de har nackdelen att det lätt uppfattas som misslyckanden när målen inte uppnås exakt. Trafikkontoret anser att målen i RUFS måste tolkas som viljeinriktningar, snarare än att de ska uppnås exakt eller ses som en planeringsförutsättning när t ex infrastruktur eller bebyggelse ska planeras och dimensioneras. Detta bör förtydligas till nästa version av RUFS.

Kontoret är positivt till att kollektivtrafiken lyfts fram som ryggraden i regionens transportsystem, men är tveksamt till de siffrsatta målen för restider. Om målen för restider ska ses som styrande kan tillämpningen i vissa fall leda fel. Exempelvis kan det innebära att kollektivtrafikinvesteringar längre ut i regionen ofta eller alltid prioriteras på bekostnad av kollektivtrafikinvesteringar i regioncentrum. De investeringar som gör störst nytta blir då inte valda, utan i stället de som mest bidrar till det siffrsatta målet. En sådan prioritering är sannolikt inte intentionen i RUFS. Kontoret vill också påpeka att restidsmål eller andelsmål för kollektivtrafiken inte per definition innebär att klimatmål för transportsektorn nås. Om syftet är att nå ett fossilfritt transportsystem är det bättre att målen fokuserar på mindre klimatutsläpp från biltrafiken och minskat trafikarbete med bil. Mål för kollektivtrafiken är främst användbara för att peka ut en viljeriktning för planeringen.

Kontoret anser att den undre gränsen av bostadsbyggnadsintervallet bör höjas (9000-16 000) – eftersom enbart stadens egen målsättning att bygga 140 000 bostäder mellan 2014 och 2030 nästan motsvarar den lägre takten.

Det är önskvärt att målen för reduktion av klimatgaser och för trafikens utveckling samspelar med nationella mål på området samt med EU:s klimatpolitik. Det mål som sätts för biltrafiken (längden av den genomsnittliga bilresan ska minska) är lite märkligt eftersom det kan uppnås genom att människor gör fler korta bilresor (t ex genom att byta ut gång och cykelresor) istället för att de minskar sitt totala resande med bil. Ska ett mål för biltrafik sättas anser kontoret att det bör beskriva hur mycket resandet med bil ska minska per capita. Det bör också redovisas i RUFS hur detta mål förhåller sig till Trafikverkets klimatscenario eller Miljömålsberedningens betänkande. Kontoret skulle välkomna att RUFS förtydligade sitt förhållningsätt till de statliga dokumenten inom klimatområdet och att en dialog med staten initierades i frågan.

Är det rätt åtgärder som beskrivs?

Trafikkontoret anser att det bör förtydligas vem som är ansvarig för respektive åtgärd, närmare vad åtgärderna innebär och hur uppföljningen ska hanteras. Det bör också förtydligas hur åtgärderna och förhållningssätten förhåller sig till varandra. Kontoret anser i princip att alla punkter som ligger under förhållningssätt är bra. Eventuell skulle några av dessa punkter passa som åtgärder.

Kontoret anser att det är bra att framtagna planer, som t ex den regionala cykelplanen, tas med bland åtgärderna så att det blir ett extra tryck på att de förverkligas.

För att kollektivtrafik, gång och cykel ska fungera optimalt tillsammans är det viktigt att hela resan dörr till dörr står i fokus. Det är viktigt att enkelt kunna byta färdmedel, exempelvis genom att möjliggöra att ta med cykel på kollektivtrafiken.

Kontoret saknar en diskussion om styrmedel som påverkar trafiken och som kan styra utvecklingen mot en fossilfri fordonsflotta. En sådan diskussion borde lämpligen utmynna i en åtgärd med vilka styrmedel regionen ska verka för. I nuläget finns endast en generell skrivning om styrmedel under förhållningssätt. Det saknas även resonemang om elektrifiering och digitalisering av transporter.

Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?

Det är önskvärt att det förtydligas vad åtgärderna innebär och hur ansvarsfördelningen för genomförandet ser ut samt hur åtgärderna hänger ihop med förhållningssätten. T ex bör det göras tydligare hur åtgärder och förhållningssätt inom logistikområdet förhåller sig till varandra (jmf avsnitt 6.1 och 6.2 med 7.3 i RUFS). Samtidigt är det önskvärt att de förtydligas hur styrmedel kopplas till lämplig åtgärd och att det identifieras vilka styrmedel som länet ska verka för.

Vilken rumslig struktur krävs för en region utan klimatpåverkande utsläpp?

Det finns en tydlig målkonflikt mellan regionförstoring respektive klimatmål och mål om minskade skadeverkningar från biltrafiken. Ur ett klimatperspektiv är det bäst att bo tätt. Det skiljer mer än en faktor två i bilresande mellan boende i kärnan och i förortskommuner. Om biltrafikarbetet i landet ska minska bör befolkningen koncentreras till centralorter, och allra helst till stora centralorter som t ex regionkärnan i Stockholms län. Viljan att bo i hela regionen nära naturen går därför inte ihop med önskan om att samtidigt minska det ekologiska fotavtrycket. Det krävs istället en rumslig struktur där den stora tillväxten sker i regionkärnan så att efterfrågan av att resa minskar. Scenario B är mest transportsnål och därför den bästa strukturbilden för klimatet. Stadsplanering måste användas för att minska resandet om klimatmål ska kunna nås.

RUFS förhållningssätt till farligt gods är att sådana transportleder bör skyddas mot förändrad markanvändning. Ett sådant oflexibelt förhållningsätt är negativt både för möjligheterna till stadsutveckling och för klimatmål. Trafikkontoret anser istället att då det är ont om byggbar mark i bra kollektivtrafikläge så kan ibland mark längs rekommenderade leder för farligt gods behöva tas i anspråk. Huruvida Förbifart Stockholm eller andra kommande trafikleder som Södertörnsleden godkänns för farligt gods eller inte har stor

påverkan på förutsättningarna för bebyggelseutvecklingen. En annan fråga som har stor påverkan på stadens utveckling är om det kommer krävas allt större riskavstånd mellan bebyggelse och trafikleder allt eftersom samhällsriskerna ökar i och med att bebyggelsen blir tätare. Ovanstående frågor bör diskuteras i RUFS samtidigt som det är viktigt att väga in att besluten påverkar det totala trafikarbetet genom att bebyggelse blir mer eller mindre utspridd. Trafikkontoret efterlyser också en fördjupad diskussion om var verksamheter där farligt gods produceras eller används får och bör lokaliseras.

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

Marknaden har tydligt visat att bebyggelsescenario B är det mest ekonomiskt hållbara. Efterfrågan på att bygga är alltså störst i centrum trots många år av försök att styra mot något annat genom olika regionplaner. Utvecklingen mot B verkar ofrånkomlig men är också bra i sig själv då den täta staden bl. a. skapar bäst möjligheter till fler mänskliga möten och annat som gynnar innovation. Det är välbelagt att täta regioner (och därmed hög tillgänglighet) stimulerar ekonomisk tillväxt, innovationskraft och sysselsättning.

Den täta staden tar också mindre mark i anspråk och minskar transportarbetet, vilket är en nyckel för att minska de negativa effekterna från biltrafiken. Trafikkontoret håller därför inte med om att tät och central bebyggelse skulle innebära ökade hälsorelaterade problem, vilket framförs som en nackdel med alternativ B i underlaget. Kontoret vill istället trycka på den andra slutsatsen i underlaget om att B är effektivast och mest ändamålsenlig.

Ju tätare staden blir ju viktigare blir gatan som mötesplats. Det är därför viktigt att gator utvecklas till attraktiva offentliga rum för att gynna den sociala hållbarheten och stadskvaliteten. B ger bäst möjlighet till detta. En annan fördel är att den tydligast gynnar gång, cykel och kollektivtrafik, vilket också ger ett mera socialt hållbart transportsystem. Detta både genom att fler olika resmöjligheter ges till flera grupper av människor och genom de positiva effekterna på folkhälsan som aktiv mobilitet innebär. Trafikkontoret vill också lyfta att det inte är självklart att regionförstoring gynnar den sociala hållbarheten. T ex kan den utökade långväga pendlingen som regionförstoring innebär ha negativa konsekvenser för jämställdheten genom att detta minskar möjligheterna för familjemedlemmar att dela på ansvar för barnomsorg och hemarbete.

Strukturbild B gör också att den nya bebyggelsen blir mer sammankopplad med den befintliga genom att placeras centralt och att nödvändiga infrastrukturinvesteringar blir färre genom att efterfrågan på resande kan bli mindre.

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

Trafikkontoret instämmer i att ett väl fungerande transportsystem är en nyckelfråga och anser därför att de viktigaste vägvalen för regionen handlar om var och hur ny bebyggelse tillkommer. Precis som beskrivs i RUFS bör den vara tät, funktionsblandad och kollektivtrafknära samtidigt som gång och cykeltrafik prioriteras. Dessutom bör tillkommande bebyggelse primärt vara placerad i kärnan av regionen.

Det är också viktigt var och hur regionen inte bygger. Fler perifera villaområden och externa shoppingcentrum kommer att leda till ökad bilresande – vilket inte är i linje med de mål som satts upp i RUFS. Även regionala kärnor långt ut från regioncentrum riskerar att leda till högre trafikarbete med bil.

Ett annat viktigt vägval för att skapa en attraktiv och hållbar stad är att de regionala behoven av mark för logistik och depåer säkerställs på lämpliga platser. Godsfrågorna får inte glömmas bort när regionen växer kraftigt.

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

En bred förankring där alla kommuner är ense om både vad som ska göras och vad som inte ska göras. Trafikkontoret efterlyser större delaktighet (än hittills i processen) för kommunerna inför den fortsatta processen och framtagandet av ny strukturbild och val av infrastrukturobjekt.

Det krävs också att planen är i linje med utvecklingen som sker i regionen, med störst befolkningsstillväxt centralt. Det är särskilt viktigt att den centrala kärnans dragningskraft

jämfört med de regionala kärnornas inte underskattas.

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

Innehållet behöver vara i linje med stadens egna strategier och planer, bl a målet om att bygga 140 000 bostäder till 2030. Kontoret anser att det blir viktigt för staden att strukturbild B väljs, alternativt en version av den som innehåller samma utveckling av regioncentrum.

Staden behöver också ha fått vara delaktig i att ta fram de infrastrukturobjekt som kommer att skrivas in i planen. Även finansiering av föreslagen infrastruktur behöver klargöras i dialog med kommunerna och staten. Rätt investeringar måste väljas så att kostnadsökningarna för drift av infrastrukturen begränsas. Trafikkontoret ifrågasätter om de bästa kollektivtrafikobjekten verkligen är valda i analyserna när det samtidigt uppges att kostnaden för drift av kollektivtrafiken beräknas öka med över 35 procent per person till 2050. Det tyder på att kollektivtrafikens stordriftsfördelar i tätastadsmiljöer inte tas till vara. Kontoret anser att det vore önskvärt att buss och olika BRT-liknande lösningar också fanns med bland kollektivtrafikobjekten.

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

Stadens planering är redan i linje med den utveckling som föreslås i RUFS. Staden bygger kollektivtrafiknära, blandat och tätt och prioriterar gång och cykel.

Frågor ÖMS 2050

Då ÖMS 2050 har samma inriktning som RUFS 2050 skulle trafikkontorets svar på de flesta frågorna bara bli en upprepning av det kontoret svarat om RUFS. Kontoret väljer därför att endast besvara den sista frågan som skiljer sig från övriga och också rör transportsystemet i övrigt hänvisas till de svar som lämnats ovan.

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

Analysen för RUFS skisserar som tidigare påpekats kraftiga kostnadsökningar för driften av kollektivtrafiken. Trafikkontoret anser att det är angeläget att kostnadsökningarna för driften begränsas. Kontoret konstaterar samtidigt att skulle kostnadsökningarna bli så stora kommer sannolikt kraftiga avgiftshöjningar att behövas. Detta vore olyckligt av många skäl.

En låg kollektivtrafiktaxa har uppenbarligen många fördelar, inte minst genom att det kan bidra till bättre funktion hos arbets- och bostadsmarknader samt till minskad biltrafik. Samtidigt måste dessa fördelar ställas mot kostnaderna för ökade kollektivtrafiksubventioner. En påskyndad utveckling mot regionförstoring är inte självklart bra, som förklarats ovan; det riskerar att även ha negativa miljö-, fördelnings- och jämställdhetskONSEKVENSER, och det gäller även om regionförstoringen görs genom ökade kollektivtrafiksubventioner. Frågan är svår att besvara utan att man samtidigt anger hur kostnaderna skulle täckas. Ökad landstingsskatt är en möjlighet, men det har också en samhällsekonomisk kostnad i form av ökade skatteklilar. En annan möjlighet är att ytterligare subventionera långa kollektivresor (över ett större område än idag) och täcka kostnaderna genom att korta resor görs dyrare. Kontorets bedömning är att de negativa konsekvenserna av en sådan taxereform i form av minskad konkurrenskraft för kollektivtrafik på korta och medellånga avstånd skulle överväga.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret förslår att trafikinämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen och förklarar paragrafen för omedelbart justerad.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 augusti 2016 följande.

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

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 1 juli 2016 har i huvudsak följande lydelse.

RUFS 2050 är ett komplext dokument med en bred vision för stockholmsregionen och ligger av naturliga skäl på en högre geografisk nivå än Stockholms stad. Stockholm utgör dock central regionkärna och är därmed en grundläggande pusselbit i planens vision. Förvaltningen fokuserar i sitt svar frågor inom dess ansvarsområden: skolor och barnperspektiv. De synpunkter som presenteras anknyter i första hand till samrådets frågeställningar kring mål/delmål och prioriterade åtgärder.

Förvaltningen instämmer i konsekvensbeskrivningens analys att barnperspektivet kan stärkas i utvecklingsplanen. Konsekvensbeskrivningen konstaterar att planens fokus avseende olika gruppers behov och förutsättningar i första hand ligger på socioekonomiska förutsättningar och jämställdhet mellan kvinnor och män. Samrådsförslaget behöver, enligt konsekvensbeskrivningen, stärkas med avseende på lokala livsmiljöer för barn. Förvaltningen delar denna bild, och förordar ett stärkt barnperspektiv i planen.

Stads- och skolplanering

Ett delmål under mål 1 (en tillgänglig region med god livsmiljö) anges att mellan 9 000 och 16 000 bostäder ska färdigställas i regionen varje år fram till 2030. Detta rimmar väl med stadens mål att bygga 140 000 nya bostäder fram till 2030, och en tillräcklig tillgång till bostäder är en förutsättning för flera av planens mål och prioriterade åtgärder. Samtidigt handlar det övergripande målet också om att tillhandahålla en god livsmiljö för regionens invånare vilket ställer krav på ansvarsfull planering av bostadsutbyggandet.

Ur förvaltningens perspektiv är det viktigt att skolutbyggnaden sker i takt med bostadsutbyggnad och befolkningsutveckling, samt att nya skolenheter placeras på strategiskt effektiva och ändamålsenliga platser. Samrådsförslaget fokuserar till stora delar på bostadsutbyggnad mer än utbyggnad av andra samhällsfunktioner. Under utmaning 5 konstateras visserligen att bland annat utbildningssystemets kapacitet under lång tid har utvecklats i lägre takt än befolkningsökningen, men detta följs inte upp på ett tydligt sätt genom mål och åtgärder. Förvaltningen anser att behovet av servicefunktioner, särskilt skolor, kan förtydligas till den färdiga planen. Olika samhällsfunktioner (bostäder, arbetsplatser, skola, idrottsmöjligheter och så vidare) behöver utvecklas i takt med varandra för att nå målet om att skapa en tillgänglig region med en god livsmiljö.

Det är ur detta perspektiv bra att planen under tematiska frågor och förhållningssätt (kapitel 7.3) anger att vardagliga resmål (såsom skolor) bör lokaliseras i kollektivtrafikhöga lägen och med god tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Samtidigt kan alltså vikten av strategisk skolplanering göras tydligare i planen, särskilt med tanke på att flera av målen anknyter till utbildningsområdet. Även de mål och åtgärder som rör högre utbildning påverkas av grund- och gymnasieskolan, då dessa utgör grunden för det högre utbildningssystemet.

För gymnasieskolan är närhet till kollektivtrafik särskilt angelägen med tanke på den gemensamma gymnasierregion som idag omfattar samtliga kommuner i länet samt Håbo kommun i Uppsala län. Inpendling från andra kommuner ställer krav på goda transportmöjligheter. Det är samtidigt viktigt att analysera vad som händer om gymnasierregionen utökas till följd av förbättrade kommunikationer i regionen. Grundskolan har idag problem med begränsad kapacitet i flera stadsdelsområden, och liknande

problematik kommer även att uppstå i gymnasieskolan i takt med befolkningsutvecklingen. Behovet av gymnasieplatser styrs också av efterfrågan i betydligt större utsträckning än behovet av grundskoleplatser och efterfrågan är till stor del koncentrerad till innerstaden.

Grönytor

En anknytande fråga – som är särskilt aktuell för grundskolan – rör grönytor och utemiljöer. Studier och rapporter om barns miljö, hälsa och utveckling visar på vikten av en stimulerande utemiljö. Under tematiska frågor och förhållningssätt konstateras mycket riktigt att det i storstadsområden är en särskild utmaning att skapa ytor för barns och ungdomars behov när staden förtätas och markpriserna ökar. Det konstateras vidare att denna situation är särskilt komplex att hantera i regionens centrala delar. Ur förvaltningens perspektiv – såväl som ur ett allmänt barnperspektiv – är det därför viktigt att tillgången till grönytor i allmänhet och skolgårdsytor i synnerhet beaktas i stadens (och regionens) utbyggnad. Barns behov av rörelse är väl dokumenterad, och skälig yta måste avsättas för skolgård i förhållande till antalet barn.

Under mål 1 i samrådsförslaget anges som ett delmål att hälften av regionens invånare ska ha högst 1 000 meter till tätortsnära natur i grön kil. Ur utbildningsförvaltningens perspektiv är det dock även av vikt att tillgången till grönytor och utemiljöer beaktas i ett mer lokalt perspektiv, i form av exempelvis skolgårdar och bostadsnära natur. Detta görs delvis i samrådsförslaget, men först under avsnittet tematiska frågor och förhållningssätt. Perspektivet kan alltså stärkas i målen och de prioriterade åtgärderna. Detta skulle samtidigt stärka målsynergier kring goda livsmiljöer.

Kvalitet och genomströmning i grundskola och gymnasium

Under mål 2 anger samrådsförslaget som delmål att alla pojkar och flickor ska nå behörighet till gymnasieskolan. Under mål 3 finns delmålet att minst 90 procent ska nå gymnasieexamen med avgångsbetyg, åk 3 nationella program enligt GY11. Idag når 89 procent behörighet till gymnasiet och 87,3 procent gymnasieexamen med avgångsbetyg i regionen.

I Stockholms stad nådde verksamhetsåret 2015/2016 82,8 procent behörighet till gymnasiet. Att siffran är lägre beror på att majoriteten av Stockholms skolor under året har tagit emot en stor andel nyanlända elever. Det är svårt för nyanlända elever i årskurs 9 att hinna bli behöriga till gymnasiet och få godkända betyg efter endast en kort tid i Sverige. Staden har dock stärkt sina insatser för att dessa elever ska komma ikapp med sin utbildning och gå vidare till gymnasiet. Om gruppen senast anlända (efter augusti 2015) exkluderas visar den preliminära uppskattningen att 89,5 procent av eleverna nått behörighet till gymnasieskolan. Detta är alltså i linje med dagens nivå i regionen som helhet. Det finns i dagsläget inga sammanställda siffror över hur många elever som nådde gymnasieexamen under verksamhetsåret 2015/2016.

Förslag

Förvaltningen föreslår att utbildningsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen samt att beslutet justeras omedelbart.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 17 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Underremiss

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Regionplanen ska bland annat visa på regionens samlade vilja och vara vägledande för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdes-bestämmelser. Planen ska också ange förhållningssätt för regional samordning av mark- och vattenanvändning och för lokalisering

av bebyggelse och anläggningar samt vara en utgångspunkt för den statliga infrastrukturplaneringen.

Visionen är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Attraktivitet redovisas vanligtvis i termer av antingen boende-, näringslivs-, eller besöksattraktivitet. Regionplanens upplägg, med ett genomförandeperspektiv och med en vision, mål, delmål och åtgärder kopplat till fyra tidsperspektiv, kan vara ett bra sätt att styra arbetet.

En fristående rapport, med en samlad konsekvensbeskrivning, har tagits fram parallellt med RUF 2050. Konsekvensbeskrivningen anger att det är omöjligt att bedöma i hur stor utsträckning samrådsförslaget kommer att bidra till att fler bostäder byggs.

Samrådsförslaget har en uttalad ambition att sätta människan i fokus i regionens utveckling. Konsekvensbeskrivningen uttrycker å andra sidan att mål, åtgärder och förhållningssätt när det gäller den fysiska miljöns påverkan på individer behöver kompletteras med tydligare beskrivningar och ställningstaganden avseende den lokala livsmiljön. Familjebostäder är med och utvecklar den lokala livsmiljön för de människor som bor i eller på annat sätt förhåller sig till bolagets fastigheter och bostadsområden. Bolaget ser därför att en komplettering i samrådsförslaget, utifrån bedömningen i konsekvensbeskrivningen, är önskvärd.

AB Stockholmsbostads AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

RUF 2050 fyller en viktig funktion i att ge en samlad och gemensam bild av nuläge, utmaningar och målsättningar för regionen. Önskemålet från revideringen av nuvarande RUF om att prioritera sociala perspektiv tydligare tycks ha beaktats då flera målområden lyfter sociala dimensioner, vilket Stockholmsbostads AB uppskattar.

RUF ökar i betydelse i takt med ökad inflyttning och krav på regionens interna samverkan. Avgörande för ett Stockholm ska kunna fortsätta utvecklas är att regionen förmår frambringa bra kommunikationer och tillräckligt med bostäder. Inom båda dessa områden krävs landstings- och kommunöverskridande samverkan. RUF ger en riktning, men för att kunna förverkliga målsättningarna behövs utvecklade samarbeten inom planens målområden. Stockholmsbostads AB delar gärna med sig av kunskap och är öppet för att diskutera nya lösningar för att på bästa sätt bidra till att minska bostadsbristen i regionen.

Bostadsförmedlingen i Stockholm AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bostadsförmedlingen väljer att koncentrera sina synpunkter till bostadsfrågan, med hänsyn till bolagets uppdrag och kompetens. Bostadsförmedlingen väljer också att endast kommentera RUF 2050 och inte ÖMS 2050 då Bostadsförmedlingens verksamhet i princip bedrivs inom Stockholms län.

Bostadsförmedlingens synpunkter

Bostadsförmedlingens verksamhet har framförallt koppling till följande två punkterna under rubriken ”RUF 2050;

- Ta ett särskilt offentligt ansvar, framför allt inom kommunerna, för att främja inträdet på bostadsmarknaden för bland annat ungdomar och invånare med svag privatekonomi.
- Verka för en större rörlighet i det befintliga beståndet genom att öka incitamenten för att flytta, och verka för ett jämnt och högt byggande genom funktionella planprocesser, bra kommunalt ledarskap, och ökad konkurrens inom byggsektorn.

I likhet med arbetsmarknaden är bostadsmarknaden regional. Bostadsförmedlingen arbetar för att förenkla för bostadssökande genom att erbjuda förmedling av så många hyresrätter som möjligt på ett och samma ställe. Vi är övertygade om att en regional bostadsförmedling både underlättar inträdet på bostadsmarknaden och verkar för större rörlighet i det befintliga beståndet genom att lediga lägenheter samlas på en plats. Bostadssökande kan betala en köavgift och få tillgång till ett större utbud utan förmedlingsavgifter, fastighetsägare lämna sina lägenheter till en förmedlare som tillhandahåller en för dem kostnadsfri tjänst. Det är också effektivt ur samhällssynpunkt att

inte bygga upp flera förmedlingar i regionen.

I den förmedlingsverksamhet som Bostadsförmedlingen har i uppdrag att bedriva kan med tydlighet utläsas att efterfrågan på hyresbostäder vida överstiger tillgången. Detta gäller i princip alla typer av hyresrätter – oavsett storlek, typ, ägarförhållanden och läge, där kötiderna över åren blivit allt längre.

Bostadsförmedlingen ser baserat på kundernas efterfrågan behov av denna högre takt i bostadsproduktionen inom regionen men tror även att mekanismer bör sökas för att öka omsättningen i det befintliga bostadsbeståndet. Dessa behov stärks av att antalet nyproducerade bostäder under flera år inte räckt till för att täcka den stora folkökning vi har haft i regionen. Härtill kommer att hyresrättens andel av nyproduktionen minskat de senaste fem åren. Bristen på bland annat sådana bostäder anses även utgöra en riskfaktor för hela regionens fortsatta tillväxt.

Från bolagets sida finns förutsättningar att förmedla långt fler lägenheter i hela regionen – av olika storlekar och typer. Bolaget strategi är att ytterligare utveckla relationerna med olika fastighetsägare genom att säkerställa kvalitet och utveckling i våra tjänster samt genom en ännu tydligare regional närvaro. Vår förhoppning är att fler, såväl kommunala som privata bostadsbolag, ser nyttan av en regional bostadsförmedling och vill börja använda våra förmedlingstjänster så att vi samlar än mer av regionens utbud av lediga hyresrätter.

Stockholm Vatten Holding AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Osäkerheter finns angående

Befolkningstillväxten och dess fördelning inom länet.

Sammanställs befolkningstillväxten utifrån de till SVAB anslutna kommunernas egna prognoser och översiktsplaner blir befolkningsutvecklingen ännu större och snabbare än enligt strukturbild B i RUFS. Enligt kommunerna Järfälla och Sundbybergs egna prognoser så ökar befolkningen betydligt snabbare än i tabell 3 angivna 60%. I vissa fall upp till en fördubbling till 2040.

Klimatförändringen avseende storlek och tidplan.

RUFS tar upp problematiken med översvämningar på grund av regn och att klimatförändringen kan innebära en ökad risk för översvämningar. Det står vidare i RUFS att ”Mälaren är en av Sveriges viktigaste dricksvattentäkter och kan i ett längre tidsperspektiv (efter år 2100) hotas av stigande havsnivåer” och att ”Nya Slussen löser problemet under detta sekel”. Skillnaden i medelnivå mellan Mälaren och Saltsjön minskar från ca 0,7 m i nuläget till 0,2 m år 2100. Mälarens medelnivå ökar och vi får längre perioder med relativt höga nivåer i Mälaren.

Angående Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten respektive Mälarens stränder i Stockholms har Stockholm Vatten 2013 respektive 2015, vid framtagandet av Länsstyrelsens rekommendationer, framfört följande synpunkter:

Länsstyrelsens rekommenderade nivåer år 2100 är bra men länsstyrelsens nivåer år 2200 bör höjas med ytterligare 1 m.

Samhällsviktiga/kritiska funktioner/byggnader bör placeras ytterligare ca 1m högre.

De angivna grundläggningsnivåerna bör gälla enbart för bebyggelse direkt vid strandkant.

Huvudsystem för dricksvatten.

Stockholm Vatten, Norrvatten mm (hela regionen) måste givetvis alltid säkra sin vattentäkt Mälaren men bör sannolikt även inom en snar framtid säkra ytterligare en större möjlig reservvattentäkt, t.ex. Yngern. Att säkra vattentäkter (Mälaren respektive reservvattentäkter) är något som blir ännu aktuellt på grund av befolkningstillväxten och klimatförändringen (varmare och torrare somrar samt förändrad nederbördscykel under året).

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

Allmänna synpunkter

En gemensam, långsiktig utvecklingsplan är ett viktigt verktyg för ett samordnat och

resurseffektivt arbetsätt i regionen. Därför är det positivt att regionens aktörer återigen samlas kring ett inriktningsdokument att förhålla sig i planering av stadsutveckling, transportinfrastruktur, bostadsbyggande m.m.

Stockholms Hamnar vill inledningsvis lyfta några områden och perspektiv som endast får lite utrymme eller helt saknas i samrådsförslaget och som bör tas i beaktande i det fortsatta arbetet med utformningen av den regionala utvecklingsplanen.

För det första saknas ett **internationellt och ett EU-perspektiv**, något som Stockholms Hamnar lyft även i samband med tidigare arbete med RUFS. Inom EU pågår inom EU-kommissionen sedan en tid tillbaka ett omfattande arbete med det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T. Samtliga hamnar i koncernen Stockholms Hamnar ingår i TEN-T där Stockholms Hamn är en utpekad så kallad "corehamn" medan Kapellskärs Hamn och Nynäshamns Hamn är "comprehensive hamn" eller övergripande hamn. På liknande sätt är Stockholm stad en urban nod inom TEN-T, väg- och järnvägsanslutningar i anslutning till Stockholm ingår i corenätet och Arlanda och Bromma är core respektive comprehensive flygplats. Kommissionen har i sitt arbete dessutom identifierat 9 geografiska korridorer inom TEN-T där resurser framför allt ska koncentreras för att dessa ska uppfylla kraven på infrastruktur som ställs i TEN-T förordningen. Stockholm ligger på den så kallade "Scandinavian Mediterranean"-korridoren som går mellan Helsingfors i Finland till Valetta på Malta. Tyvärr har inte detta fått något större genomslag i Stockholmsregionen och finns inte heller med i samrådsunderlaget. I planeringssammanhang är det viktigt att även det internationella perspektivet finns med. Utvecklingen i Stockholm är beroende även av omvärlden, inte minst genom de godstransporter som når regionen sjövägen in till Stockholms Hamnar.

För det andra, även kopplat till ovanstående punkt, är att samrådsunderlaget i mycket stor utsträckning fokuserar på tillgänglighet utifrån ett persontrafikperspektiv - arbetspendling, bilism, kollektivtrafik osv. Detta perspektiv är viktigt men i den så hastigt växande regionen är varuförsörjning centralt – både för invånarnas egna konsumtion men även för att säkra en fungerande handel med alla dess sysselsatta. **Godstransporter** till och från regionen har stor betydelse, och måste tas i beaktande i all samhällsplanering, vilket inte är tydligt i samrådsunderlaget och detta samt logistik bör i större utsträckning bör lyftas – för att inte bygga bort tillgängligheten för kort- och långväga gods.

För det tredje saknas i princip helt ett **besöksnäringsspektiv som** är en förhållandevis ny näring men växande och av allt större betydelse för sysselsättning och tillväxt och är numera en av våra basnäringar i svensk ekonomi. Tillgänglighet till såväl stadsmiljö som naturområden, gärna från vattnet, måste säkerställas i regionen för att besöksnäringen fortsättningsvis ska kunna vara stark.

Slutligen konstaterar Stockholms Hamnar att **vattenvägarna**, som del i det lokala, regionala och nationella transportsystemet, generellt glöms bort i samrådsförslaget. Dels kan vattenvägarna i större utsträckning användas för kollektivtrafik, dvs. pendelbåtstrafik, men det finns även stor potential att utnyttja vattenvägarna för regionala godstransporter och citylogistik. Dessutom utgör hamnarna portarna för att de långväga godset ska nå regionen. I en period när Stockholmsregionen står inför flera mycket omfattande infrastrukturprojekt är det även viktigt att ta vattenvägarna i beaktande för transporter av bygg- och anläggningsmaterial. Då RUFS 2050 utgör ett dokument som regionala och lokala aktörer ska förhålla sig till i kommande planering av stadsutveckling och transportinfrastruktur är det viktigt att sjöfartens potential och möjligheterna att utnyttja vattenvägarna framgår tydligt.

Prioriterade åtgärder

Av de områden som tas upp ovan finns vissa resonemang om godstransporter, behovet av att öka sjöfarten, hamnarnas betydelse m.m. i de tematiska frågorna och förhållningssätten i samrådsunderlaget men det finns inte några prioriterade åtgärder med tydlig koppling till gods och sjöfarten, och inte heller till besöksnäring. Av de prioriterade åtgärderna som

presenteras i samrådsförslaget är det några som Stockholms Hamnar önskar kommentera specifikt.

”Bygg ut transportinfrastrukturen i enlighet med prioriteringarna i Stockholmsförhandlingen 2013 och samverka för att Stockholmsförhandlingen samt Regional länsplan 2018-2029 för Stockholms län och nationell plan samspelar med RUFS 2050”

Det är viktigt att RUFS 2050 hänger nära ihop med den övriga nationella samhällsplaneringen, inte minst transportinfrastrukturen. God transportinfrastruktur till och från regionen är viktigt.

”Underhåll och genomför åtgärder för att nyttja befintliga spår- och vägsystem mer effektivt. Samförlägg annan infrastruktur i samband med ny- och ombyggnation av spår- och vägsystem, om det finns behov av detta.”

Som nämnt ovan bör möjligheterna att i större utsträckning utnyttja vattenvägarna framgå tydligare.

”Klargör och peka ut de regionala behoven på mark och logistikområden och depåer samt konkretisera alternativ för bränsletransporter och transporter av farligt gods”.

Frågan om flytande bränsle i regionen tas även upp på s. 80 under tematiska frågor och förhållningssätt (se s. 4 ovan). Alternativa lokaliseringar för Loudden har genomförts och förberedelser för avveckling pågår.

Beslut har fattats i Stockholms stad om att oljehamnen Loudden ska vara avvecklad senast 31 december 2019. Louddens avveckling kommer innebära att transporter av farligt gods i form av drivmedel från Stockholms Hamnar minskar, samtidigt som övrigt farligt gods även fortsättningsvis kommer anlända sjövägen till någon av hamnarna (Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn). Louddens avveckling innebär även att det krävs en alternativ lokalisering för bunkerbränsle och bunkerfartyg som kan försörja sjöfarten med fartygsbränsle, inte minst då det pågår en omställning inom sjöfarten mot alternativa bränslen för att minska miljöpåverkan.

Stockholms Hamnar saknar åtgärder kopplade till utvecklingen av kollektivtrafik på vatten. Den nämns i princip endast i en mening i samrådsunderlaget; *”Den vattenburna kollektivtrafiken är central i skärgården och kan vara ett komplement till väg- och spårburen kollektivtrafik på annat håll”*. Kollektivtrafik på vatten har potential att utvecklas i Stockholm men då är det viktigt att Trafikförvaltningen inom Stockholms Läns Landsting, som är ansvarig regional kollektivtrafikmyndighet, ser detta som ett prioriterat område. Därför är det beklagligt att kollektivtrafik på vatten inte får större utrymme i samrådsunderlaget. Kollektivtrafik på vatten bör komma med tidigt i samhällsplaneringen, i såväl RUFS 2050 som i kommunernas översikts- och detaljplaner. Det krävs även samverkansformer mellan Trafikförvaltningen, kommunerna och andra berörda.

Den rumsliga strukturen

Enbart i de tre stora utvecklingsprojekten investerar Stockholms Hamnar drygt sju miljarder i ny och förbättrad hamninfrastruktur under en sjuårsperiod med start 2013. Detta skapar förutsättningar för sjöfarten, och därmed hållbara transporter, till, från och inom regionen. Förutom de nu pågående projekten i Värtahamnen i Stockholm och i Kapellskärs hamn har Stockholms Hamnar nu fått klartecken att börja bygga den nya godshamnen Stockholm Norvik. Arbetet inleds under 2016 och redan 2019/2020 kommer den nya hamnen kunna ta emot anlöp.

Stockholm Norvik kommer innebära förändrade godsflöden i regionen genom anlöp av större fartyg som medför att gods kan komma närmare sin slutdestination och därmed avlasta väg- och järnvägsinfrastrukturen nationellt och regionalt. I anslutning till Stockholm Norvik kommer ett större logistikcentra att utvecklas och det förs även diskussioner om att Norvik kan utgöra en viktig nod för utveckling av regionala godstransporter på vatten – inre vattenvägssjöfart och kustsjöfart. Mot bakgrund av detta måste den nya hamnen tas i beaktande i kommande infrastrukturplanering.

Tvårförbindelse Södertörn är en mycket viktig åtgärd men även väg 225 är av stor betydelse för att koppla ihop Norvik med övrig transportinfrastruktur. Stockholms Hamnar kommer att bygga järnvägsanslutning mellan hamnen och Nynäsbanan vilket skapar förutsättningar för att transportera gods vidare från Norvik med järnväg.

På sikt är även en järnvägsanslutning till Kapellskärs Hamn önskvärd.

AB Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 omfattar en större mängd olika områden. Grundanslaget från 2010 avseende vision och mål kvarstår medan det i samrådsförslaget – i enlighet med vad som framkom vid aktualitetsprövningen av den nuvarande planen – görs ansatser till ytterligare prioriteringar och konkretiseringar. AB Stokab begränsar sig i föreliggande remissvar till de delar som ligger inom AB Stokabs kompetensområde.

I samrådsförslaget görs ingen skillnad mellan olika former av digitala förbindelser vilket är olyckligt. För att kunna möjliggöra att möta den framtida efterfrågan på kommunikation, från företag, offentlig service och privatpersoner, kommer en digital infrastruktur behöva vara fiberbaserad. Detta bör framgå av den regionala utvecklingsplanen.

Fiberinfrastrukturen är i olika delar av länet olika väl utbyggd vilket också konstateras i samrådsförslaget. Olika aktörer har historiskt prioriterat utbyggnaden av infrastrukturen olika i olika delar av länet. Det är av stor vikt att det framgår tydligt i den kommande regionala utvecklingsplanen att en utbyggnad av fiberinfrastrukturen bör vara prioriterad.

En väl utbyggd fiberinfrastruktur är en förutsättning för att kunna uppfylla utvecklingsplanens vision om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Om det inte finns en väl utbyggd fiberinfrastruktur i regionen kommer regionens konkurrenskraft och attraktivitet i framtiden att bli betydligt lägre. Detta gäller för flera av de olika målområdena som samrådsförslaget berör och det är därför olyckligt att betydelsen av de digitala kommunikationsmöjligheterna i huvudsak berörs i samband med diskussioner kring konkurrenskraft och tillväxt samt i ett eget sammanhang, under rubriken E-samhället, skilt från andra målområden.

En väl utbyggd fiberinfrastruktur i hela Stockholms län skulle fungera som möjliggörare för innovation och effektivitet inom exempelvis utbildningsområdet och inom den framtida hälso- och sjukvården, perspektiv som saknas eller beskrivs utan större konsekvensanalys i samrådsförslaget. Det är för regionens framtida utveckling och möjligheter till innovation inom samtliga målområden i ett planeringsdokument som har en tidshorisont mot 2050 viktigt att den digitala infrastrukturen likställs med annan grundläggande infrastruktur och att möjligheterna med digitaliseringen integreras i analyserna och diskussionerna kring prioriteringar inom samtliga målområden

Stockholm Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget anser att samnyttjande av bilparkeringsplatser gynnar medborgarna i regionens kommuner, genom att en parkering till exempel vid ett köpcentrum eller en idrottsplats kan nyttjas som infartsparkering eller arbetsplatsparkering. Samnyttjandet bidrar även till att medborgarna i regionens kommuner gynnas av möjligheten till att komplettera sin resa med mer miljövänliga och kapacitetsstarka kollektiva färdmedel.

Bolaget bedömer att bilresorna inom regionen torde bli färre men längre, då medborgarna i framtiden förväntas använda bilen mindre i vardagen och mer under helgerna.

Bolagets erfarenhet av cykelparkering är att betalningsviljan hos kunden är mycket låg. Betalningsviljan förväntas inte öka i den grad som skulle krävas för att bolaget skulle klara egenfinansiering av cykelgarage vid utsatta målpunkter.

Stockholm Parkerings anser att stadsplanering av framtida parkeringsplatser bör utgå från medborgarnas resmönster, för att minska risken för ökad söktrafik då bilisterna söker efter en ledig parkeringsplats. En väl fungerande parkeringssituation i regionen minskar risken för att i efterhand lösa parkeringsplatser i redan byggd miljö för en större kostnad.

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

Kulturhuset Stadsteatern finner att behov föreligger att stärka kulturlivet till områden där större förändringar förväntas såsom regionala stads kärnor, andra utvecklings- och förtätningsområden, samt delar av landsbygden och skärgården. Samtidigt som det bör framhållas att existerande centrum behöver ett starkt och varierat kulturliv för att vara motorn i en större regional förändring.

Stockholm Business Region AB:s (SBR) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Business Region är i huvudsak positiv till framlagda samrådsförslag. Bolagets remissvar avser fokusera på de områden som rör ekonomisk utveckling, företagande och regionens internationella attraktionskraft. Det är viktigt att regionens universitet och högskolor ges förutsättningar att utvecklas. Samtidigt är svårt att endast nationellt möta det stora behovet av högkvalitativ arbetskraft i Stockholmsregionen. Regionen måste därför arbeta mer aktivt med talangattraktion som ett prioriterat fokusområde för att attrahera kompetent internationell arbetskraft. Som exempel är kompetensbristen i tekniksektorn större än någonsin. Teknikintensiva företag skapar dessutom stora spridningseffekter till övriga ekonomin.

Stockholms stads vision 2040 har en tydlig ambition att staden och regionen ska bli mer sammanhållen och att det ska finnas goda förutsättningar för bostäder, arbetsplatser och service i alla dess delar. Utvecklingen av fler attraktiva tyngdpunkter med områden för nya företagsetableringar bör kopplas mer tydligt till utvecklingen av närliggande företagsområden. Det är nödvändigt att regionens planering utgår från den befintliga företagsstrukturen i arbetet med att omvandla rena företagsområden till blandade stadsdelar. Samtidigt måste regionen bli bättre på att tillsammans långsiktigt planera för renodlade företagsområden, och hur dessa ska kunna utvecklas utan påverkan av annan exploatering så som bostäder.

Regionens företagsområden och handelsplatser ska skapa förutsättningar för kluster med god tillgänglighet och på en internationell nivå. Bolaget anser samtidigt att det är viktigt att konstatera att det inom överskådlig framtid inte kommer att finnas några flerkärniga finansiella centrum i regionen. Stockholms city kommer att vara regionens Central Business District.

Avslutningsvis vill bolaget belysa vikten av att om regionen ska stärka sin internationella konkurrenskraft måste marknadsföringen förbättras och enhetliggöras. Regionens fortsatta tillväxt ligger i att framgångsrikt attrahera utländska investeringar. Stockholms stad använder tillsammans med 53 kommuner i Stockholmsregionen budskapet Stockholm the Capital of Scandinavia i sin internationella marknadsföring. Fokus för investeringsfrämjararbetet bör ligga i att marknadsföra kunskapsintensiva branscher så som ICT, Cleantech och Life Science. Det är inom dessa branscher som Stockholmsregionen har sitt främsta erbjudande till investerare internationellt och har en stor potential att vinna investeringar. Gemensamt för de tre branscherna är att de alla har teknik som grund. Utländska investeringar kan ta form av etableringar, samarbeten, uppköp eller riskkapital. Det gemensamma är att samtliga former skapar tillväxt och arbetstillfällen i regionen.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen har följande övergripande synpunkter att anföra avseende RUFS 2050. Synpunkterna redovisas utifrån de frågeställningar som remissförfarandet önskade få besvarade.

Koncernledningen anser att den regionala planeringen i form av den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS) är viktig och något som påverkar staden såväl på kort som på lång sikt. För att samtliga berörda aktörer ska kunna planera långsiktigt mot gemensamma mål är det därför viktigt att kunna enas om en gemensam planeringsinriktning

i form av RUFS.

Upplägget med olika tidsperspektiv och målstrukturer är bra och visar på en förståelse för planeringsförutsättningar i realiteten och koncernledningen välkomnar att landstinget har införlivat stadens och andra aktörers tidigare synpunkter om att den nya regionplanen behöver göras mer genomförandeinriktad än den nuvarande RUFS 2010.

Koncernledningen ser det positiva i att mållåret flyttats fram från år 2030 till år 2050. En regionplan behöver ha ett långsiktigt strategiskt fokus och då är 2050 ett mer relevant tidsperspektiv.

RUFS 2050 som regionens gemensamma kontrakt

- *Vad krävs för att det som beskrivs i planen ska bli verklighet?*
- *Vad krävs för att planen ska fungera som en utgångspunkt för ert övergripande arbete och de beslut som fattas i er organisation?*
- *Hur ska er organisation bidra till genomförandet av den kommande planen?*

Sammantaget ställer sig koncernledningen mycket positiv till den gemensamma planeringsansats som RUFS 2050 innebär samt det föregående arbetet. Från Stockholms stads bolagskoncerns perspektiv finns det dock några perspektiv som bör förtydligas.

För att den föreslagna utvecklingsplanen ska genomföras krävs en ökad samordning och samarbete mellan kommuner. Koncernledningen anser dock att samrådsförslaget bör tydliggöra ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna för att ytterligare förstärka genomförbarheten. Koncernledningen bedömer att det, för att åstadkomma den efterfrågade utvecklingen, kommer att krävas en jämnare fördelning av åtaganden avseende nyproduktion av bostäder och övriga investeringar. Nuvarande utveckling sedan 2010 pekar på en ökad inflyttning till regionens centrala delar, vilket i sig är positivt, då exempelvis infrastrukturinvesteringar nyttjas effektivare och en ökad täthet ger lägre transportbehov. För att möta de stora bostadsbehoven som regionens befolkningsutveckling leder till måste dock fler kommuner bidra till detta i högre utsträckning. Särskilt hyresrätter ser koncernen en stor efterfrågan på. Bostadsförmedlingen i Stockholm AB kan genom sin verksamhet bidra till en effektiv regional bostadsförmedling av dessa.

Den reviderade strukturplanen anger en ökad täthet i de centrala delarna av regionen, vilket sannolikt kommer att kräva avsevärt högre investeringsvolym avseende infrastruktur i dessa delar. Detta medför i sin tur ökade värden för kringliggande kommuner.

Koncernens bolag kommer att bidra till den stora expansion Stockholm stad står inför genom bl.a. strategiska investeringar i infrastruktur såsom hamnar, parkeringsanläggningar, digital infrastruktur (svartfibernet), skolor och förskolor samt bostäder och anläggningar för teknisk försörjning såsom vattenledningen, avloppsreningsverk, återvinningsanläggningar m.m. Den expansion koncernens bolag nu möter innebär investeringsvolym på mellan 10-13 mdkr per år under den närmaste 5-årsperioden och koncernledningen bedömer att utrymmet för ytterligare ökade investeringsvolym för staden kommer att vara begränsat.

Ett exempel på stora satsningar som görs i Stockholm stads regi idag är ombyggnaden av Slussen och SFA (Stockholms Framtida Avloppsrening) samt utvecklingen av regionens tre hamnar, Värtan/Frihamnen, Kapellskär och Norvik. Det finns också exempel på kollektivtrafik och vägutbyggnader där staden fått ta ett utökat finansieringsansvar för att klara tillgänglighets- och miljömålen för de nya bostäderna. Dessa satsningar måste sannolikt framöver i större utsträckning samfinansieras. Ansvar för utbyggnad och finansiering av infrastruktur för att utveckla hållbara livsmiljöer för regionens invånare måste därför förtydligas och breddas.

Koncernledningen delar SBRs och Stockholms Hamnars bedömning att det internationella perspektivet med Stockholmsregionen som en viktig port in till Sverige, både för näringslivsinvesteringar, besökare och transporter bör förtydligas.

Mål- och delmål

- *Bidrar målen till att regionen får ett tydligt fokus?*

De övergripande målen överensstämmer innehållsmässigt väl med de av staden beslutade i Vision 2040- Ett Stockholm för alla. I stadens vision är dock det sociala och demokratiska perspektivet i högre grad tydliggjort. Samrådsförslaget uttalade ambition att sätta människan i fokus i regionens utveckling är förvisso positiv. Koncernledningen delar bolagens uppfattning om att en komplettering av samrådsförslaget utifrån bedömningen av sociala konsekvenser i konsekvensbeskrivningen vore välkommen.

Det nya förslaget har en tydligare prioritering av områden, tidsperspektiv för olika mål och åtgärder, vilket efterfrågades när det senaste förslaget remitterades och detta välkomnas.

- *Änger målen rätt ambitionsnivå*

Koncernledningen bedömer att målnivån avseende bostadsproduktionen är något lågt satt och ställer sig frågande till om det behövs en högsta nivå i intervallet. Den lägsta nivån anger 9 000 bostäder och utifrån detta har stadens bostadsbolag en målsättning att bygga en tredjedel av dessa, dvs. 3000 lägenheter. Med det perspektivet bedömer koncernledningen att målnivån för bostadsproduktionens lägsta nivå bör sättas högre.

Koncernledningen vill poängtera att alla länets kommuner måste ta sitt ansvar för att klara av den stora bostadsutbyggnad som kommer att behövas framöver i regionen. Även om planen anger en ökad täthet i de centrala delarna av regionen är det inte rimligt att ytterkommunerna i länet framöver ska dra ned på sin bostadsproduktion. I den kommande regionplanen måste budskapet vara tydligt att alla i länet behöver ta sitt ansvar för att tillsammans skapa bra förutsättningar för en framtida Stockholmsregion.

Prioriterade områden

- *Är det rätt åtgärder som beskrivs? -Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?*

Koncernledningen anser i huvudsak att det är relevanta åtgärder som angivits.

Vissa av åtgärderna avseende infrastruktur och etablering av utbildning på högskole- och universitetsnivå ligger över den regionala rådigheten och kräver statliga beslut. Därför kan det ifrågasättas om målet att öka antalet högskoleplatser och forskningsmedel är en relevant åtgärd. Likaså vissa av de föreslagna åtgärderna avseende finansiering av infrastruktur, bostäder och ökad variation i bostadsbeståndet kan kräva förändrad lagstiftning och ökande statliga investeringsplaner m.m. Koncernledningen anser dock att ansatsen att öka kompetensen och attraktionskraften för talanger till regionen är relevant.

Koncernledningen anser utifrån ovanstående resonemang att ansvarsfördelningen mellan olika aktörer bör förtydligas.

För att säkerställa en hållbar regionutveckling bör samrådsförslaget ytterligare betona vikten av att satsningar i infrastruktur för person- och godstrafik måste föregå bostads- och bebyggelseutveckling. I detta sammanhang bör även utbyggnad av infrastruktur för utbildning på förskole, grund, och gymnasienivå nämnas som en viktig förutsättning för att bygga långsiktigt hållbara stadsmiljöer.

Den rumsliga strukturen

I detta avsnitt önskar Stockholms läns landsting få följande frågeställningar besvarade.

- *Vilken rumslig struktur krävs för en region utan klimatpåverkande utsläpp?*
- *Vilken rumslig struktur krävs för en socialt ekonomiskt och territoriellt sammanhållen region?*
- *Vilka är de viktigaste vägvalen för regionen kopplat till den rumsliga strukturen?*

Koncernledningen anser att de principer som lyfts fram som viktiga för den övergripande rumsliga strukturen i huvudsak överensstämmer väl med bolagens utveckling.

Koncernledningen vill dock lyfta fram att den rumsliga strukturen är högst beroende av teknikutvecklingen vad gäller att utveckla förnybara energikällor och transportmedel som förstärker kapaciteten samt förändring av transportbehov genom förstärkt digital infrastruktur, där bl.a. likvärdig fiberutbyggnad skulle förbättra regionens förutsättningar avsevärt. Tidigare regionala utvecklingsplaner har haft som utgångspunkt att bygga ut

snabba kollektiva förbindelser i syfte att öka tillgängligheten och knyta ihop regionen. Med tanke på vikten av ökad resurshushållning och den digitala utvecklingen så bör denna utgångspunkt enligt koncernledningen förskjutas mot att mer betona ökad tillgänglighet även genom digitaliseringens möjligheter.

För att regionen ska utvecklas hållbart måste förändrade beteendemönster studeras och analyseras nogsamt då den ökade digitaliseringen och utvecklingen av både sociala mönster och offentliga tjänster och service sannolikt kommer att påverka resandemönster och därmed kanske även något förändrade boendepreferenser. Då vi lever i en föränderlig värld krävs det lyhördhet för att hitta lösningar på nya problem och utmaningar för att den regionala utvecklingsplanen ska betraktas som aktuell och relevant under många år framåt i tiden. Med flexibla lösningar ökar möjligheten att anpassa sig till oväntade skeenden i framtiden. Utvecklingen sedan RUF 2010 påvisar med all tydlighet att planeringen kontinuerligt måste bevaka dessa förändringar.

Koncernledningen måste också framhålla vikten av långsiktighet och tydlighet i planeringen för infrastruktur såsom kollektivtrafik, transportvägar på land och vatten, VA försörjning, fibernät m.m. Dessa funktioner utgör grundförutsättningar för att hållbara livsmiljöer för regionens invånare ska kunna utvecklas. Även en ökad långsiktighet och tydlighet gällande ansvaret för finansieringen av dessa vore önskvärd. RUF pekade på nya finansieringslösningar utan att ange vad som åsyftas. Osäkerhet avseende finansieringsansvaret kan medföra tröghet i samarbetet mellan berörda kommuner, landsting, privata aktörer och de statliga aktörerna såsom exempelvis Trafikverket.

Följande frågor vill Tillväxt- och regionplaneförvaltningen ha svar på:

- *Hur ser ni på nyttan av gemensamma planeringsförutsättningar och gemensam målbild inom ÖMS (Östra MellanSverige)?*

I grunden anser koncernledningen att ÖMS gemensamma målbild är positiv då förvävsregionen förstoras och möjligheten till kompetensförsörjning tack vare att pendlingsmöjligheterna ökar med förbättrad kollektivtrafikförbindelse samt ökade möjligheter till distansarbete.

- *Vilken storregional strukturbild har bäst förutsättningar att bidra till en positiv utveckling i östra Mellansverige?*
- *Vad krävs för att öka tillgängligheten och samtidigt minska klimatpåverkan?*

Koncernledningen anser att förbättrad spårtrafik avseende turtäthet, punktlighet och driftssäkerhet är den miljömässigt viktigaste åtgärden för ökad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Även vattenburna person- och godstransporter kan i detta perspektiv utvecklas ytterligare. I sammanhanget måste koncernledningen också framhålla utbyggnaden av digital infrastruktur, som exempelvis fiber, som en väsentlig och viktig förutsättning. En ökad tillgänglighet ger bättre förutsättningar för näringslivet i hela regionen samt möjligheter att minska volymen persontransporter genom ökad andel distansarbete.

- *Hur kan vi hantera regionförstoringens påverkan på social hållbarhet, så att den förbättrade tillgängligheten kommer en så stor andel som möjligt av befolkningen till godo?*

Även i detta sammanhang vill koncernledningen särskilt lyfta fram betydelsen av digital tillgänglighet med likvärdig prestanda i hela regionen. Detta kan medföra fler arbetstillfällen, bättre offentlig service och ökade möjligheter till kontinuerlig kompetensutveckling på distans.

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

Koncernledningen vill peka på vikten av fortsatt utveckling av kvalitet och kapacitet avseende kollektiva transportmöjligheter samt transportinfrastruktur i form av land och vattenvägar för att möta den kraftiga befolkningstillväxten på ett miljömässigt hållbart sätt.

- *Vilka fördjupningsområden bör storregional samverkan prioritera?*

Koncernledningen bedömer att en utvecklad dialog och utveckling på ett nationellt plan av regelverk och förutsättningar för finansiering är nödvändig för att öka rörligheten och nyttjandet av det befintliga bostadsbeståndet för att motverka den rådande akuta bostadsbristen.

Koncernledningen kan inte nog understryka behovet av en regional samverkan för att förbättra förutsättningarna för integration, bostadsetablering och försörjningsmöjligheter för nyanlända. Detta är en utmaning för hela regionen där de olika delarna sannolikt har olika möjligheter att bidra i etableringsprocessen.

Övriga kommentarer

Koncernledningen välkomnar den tydligare prioriteringen och målhierarkin samt en tydligare prioritering av primära tyngdpunkter, vilket efterfrågades i RUFS 2010. Även förtydligandet av det sociala hållbarhetsperspektivet är positivt och överensstämmer väl med den inriktning stadens arbete i dessa frågor går mot. Stadens bolag genomför för närvarande satsningar på hållbara stadskärnor i stadens ytterstadsområden. Koncernledningen bedömer därmed att struktur A kan ha förutsättningar att komplettera struktur B genom att flera av de områden som staden identifierat för ytterligare satsningar.

Koncernledningen ställer sig frågande till samrådsförslaget betoning på spårbunden kollektivtrafik även ovan mark. Koncernledningen bedömer att, med nuvarande utveckling avseende fordon och drivmedel, kan investeringsmedlen för spårtrafik utnyttjas effektivare och mer flexibelt med en utveckling av icke spårbunden kollektivtrafik såsom exempelvis bussar m.m. En sådan utveckling skulle också kunna medföra ett effektivare marknyttjande genom minskat buller och ett mindre utrymmeskrävande transportvägnät.

Inom Stockholms stads koncern ingår bl.a. Stockholm Vatten och Fortum Värme, vilka tillgodoser betydande teknisk försörjning inom regionen. Koncernledningen kan i detta sammanhang konstatera att RUFS 2050 anger ”god lokalisering av tekniska anläggningar”, men har inte tydligt definierat vad som avses. Koncernledningen betonar att det ofta kan orsaka en svår intresseavvägning mellan behovet av dessa etableringar och bostadsbehov.

En viktig del av RUFS är den tillhörande plankartan som visar bebyggelsestruktur och listan med utpekade infrastrukturobjekt. Det är enligt koncernledningen olyckligt att inte ens preliminära versioner av kartan finns med i remissen.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor beslutade vid sitt sammanträde den 12 september 2016 följande.

1. Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor godkänner förslaget till remissvar.
2. Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor lämnar utlåtandet till kommunstyrelsen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågors yttrande daterat den 12 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor har tagit del av förslaget till regional utvecklings- och tillväxtplan, RUFS 2050.

Den regionala utvecklingsplanen är ett dokument som utformas av Stockholms läns landsting men i samråd med kommuner och andra berörda aktörer. Den främsta funktionen är att utgöra en bas för en långsiktig och gemensam inriktning. Planen skall utgöra ett ”kontrakt” och återspegla en gemensam vilja, då myndigheter och andra aktörer planerar och

genomför olika åtgärder och projekt.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor har till uppgift att uppmärksamma funktionshinderperspektivet inom Stockholms stad och dess verksamheter. Regionplanen är ett dokument som är av vikt inom flera väsentliga områden. Det gäller exempelvis boende och infrastruktur, trafik, arbetsmarknad, skola/utbildning, sociala frågor, ekonomi samt hälsa och livsvillkor.

Dokumentet har sänts ut på remiss till ett stort antal myndigheter, bolag, föreningar och andra aktörer. Endast ett fåtal funktionshindersorganisationer har beretts tillfälle att yttra sig, vilket rådet finner anmärkningsvärt.

Regionplan 2050 är genomförandeorienterad, vilket är positivt. Uppföljningar av nu gällande RUFS påvisar att flera av de viktiga målsättningar som då fastställdes, helt eller delvis inte har uppfyllts.

Samrådsförslaget pekar ut fyra övergripande mål:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resiliert region

I RUFS:en eftersträvas en konsekvensanalys, för individer liksom för olika samhällsgrupper, samt för den sociala sammanhållningen. Fokus ligger på socioekonomiska grupper samt på genusfrågor. Äldre- och barnperspektiven omnämns, men har uttalat lägre prioritet. Rådet vill påtala att funktionshinderperspektivet inte är beaktat i dokumentet.

Under rubriken ”centrala begrepp” förekommer ordet funktionsvariationer, men inget nämns om funktionsnedsättningar eller funktionshinder.

Personer med olika typer av funktionsnedsättningar är en stor och angelägen grupp. De socioekonomiska villkoren är sämre än för övriga grupper. Färre är aktiva i arbete/studier. Många saknar lämplig bostad eller egen bostad över huvud taget. Ohälsotalen är väsentligt högre än för övriga medborgare. Därmed borde denna grupp uppmärksammas särskilt, då man gör en analys av sociala, ekonomiska och hälsomässiga förhållanden i regionen liksom när man föreslår olika typer av åtgärder.

Om RUFS:en skall ligga till grund för en sammanhållen, tillgänglig och inkluderande region – vilket är en uttalad ambition – måste dokumentet kompletteras med en analys och konsekvensbeskrivning för personer med olika funktionsnedsättningar.

Reservationer m.m.

Arbetsmarknadsnämnden

Reservation anfördes av Johanna Sjö m.fl. (alla M), Gulan Avci (L) samt Johan Fälldin (C) enligt följande.

Förslag till beslut

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. I övrigt anföras följande.

Det är centralt att Stockholmsregionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. I en globaliserad värld är det avgörande att en region som Stockholm kan möta såväl en hårdnande konkurrens som hantera de övriga utmaningar som samhället står inför.

Stockholms stad spelar en avgörande roll för Stockholmsregionens ekonomi och attraktivitet. Det är viktigt för både stadens och regionens arbetsmarknad att Stockholmsregionen knyts samman och att såväl fysisk som digital och intellektuell infrastruktur utvecklas. Det är därför positivt att ökad samverkan inom regionen och med andra regioner i närområdet prioriteras. Det lokala självstyret ska respekteras, men det är samtidigt en viktig gemensam uppgift att se till så att lokala regelverk och strukturer inte bygger upp hinder för människor. Förvaltningens oro för ett starkare inomregionalt samarbete gällande exempelvis utbildning bör ses i ljuset av att Stockholmsregionens kommungränser, särskilt i stadens närområde, sällan har den framträdande roll i människors medvetande som de har i andra delar av landet. Att bo i en kommun, studera i en annan och jobba i en tredje ses som en självklarhet. Det finns få regioner i Sverige som har ett så uppenbart behov av inomregional samverkan som vår.

Digitaliseringen av samhället är, och ska betraktas, som en möjlighet. Genom modern teknik kan nya företag och nya jobb växa fram på ett sätt som tidigare inte varit möjligt. Det skapar också en grund för ekonomisk tillväxt, en växande tjänstesektor, och en ökad sysselsättning för såväl högutbildade som människor med svagare utbildningsbakgrund.

Vi vill också betona vikten av att regionen har en tydlig vision kring hur Stockholms län ska öka kollektivtrafikandelen. Genom klimatsmart kollektivtrafik som knyter samman regionen kan inomregionala skillnader överbryggas och utanförskapet minska. Trafik och framkomlighet ger även spin-off effekter avseende att hitta byggbar mark i den yttre regionen där bra trafiklösningar ger en stor potential att ändå pendla mellan bostad och arbetsplats.

I remissen framgår det även att man ska arbeta in sociala klausuler i offentlig upphandling i syfte att skapa mer jämlika rekryteringsvägar. Här måste det finnas en tydlig koppling till den vara eller tjänst som ska upphandlas. Irrelevanta krav kan leda till att små företag avstår från att delta i offentliga upphandlingar. Därtill riskerar förslaget att hämma konkurrensen om endast ett fåtal större aktörer lämnar anbud på stadens upphandlingar.

Miljö- och klimatfrågorna är centrala också för en god arbetsmarknad och utbildningssektor. Vid sidan av det viktiga övergripande klimatarbetet behöver också offentliga verksamheter målmedvetet arbeta för att minska sin egen klimatpåverkan, och Stockholmsregionen kan här genom god samverkan bidra till att kloka arbetssätt sprids och att miljöpåverkan minskar. På klimat- och miljöområdet ska Stockholmsregionen fortsatt vara världsledande.

Det är för övrigt anmärkningsvärt, att Stockholm inte kunnat anvisa fler än bara 11 personer till SFF-utbildningen i Botkyrka, medan Botkyrka kommun har lyckats få fram 86 personer! Detta visar, hur lite den rödgrönrosa majoriteten väljer att betona egen företagsamhet i sin arbetsmarknadspolitik.

Ersättaryttrande gjordes av Ofelia Namazova (KD) enligt följande.

Det är centralt att Stockholmsregionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. I en globaliserad värld är det avgörande att en region som Stockholm kan möta såväl en hårdnande konkurrens som hantera de övriga utmaningar som samhället står inför.

Stockholms stad spelar en avgörande roll för Stockholmsregionens ekonomi och attraktivitet. Det är viktigt för både stadens och regionens arbetsmarknad att Stockholmsregionen knyts samman och att såväl fysisk som digital och intellektuell infrastruktur utvecklas. Det är därför positivt att ökad samverkan inom regionen och med andra regioner i närområdet prioriteras. Det lokala självstyret ska respekteras, men det är samtidigt en viktig gemensam uppgift att se till så att lokala regelverk och strukturer inte bygger upp hinder för människor. Förvaltningens oro för ett starkare inomregionalt samarbete gällande exempelvis utbildning bör ses i ljuset av att Stockholmsregionens kommungränser, särskilt i stadens närområde, sällan har den framträdande roll i människors medvetande som de har i andra delar av landet. Att bo i en kommun, studera i en annan och jobba i en tredje ses som en självklarhet. Det finns få regioner i Sverige som har ett så uppenbart behov av inomregional samverkan som vår.

Digitaliseringen av samhället är, och ska betraktas, som en möjlighet. Genom modern teknik kan nya företag och nya jobb växa fram på ett sätt som tidigare inte varit möjligt. Det skapar också en grund för ekonomisk tillväxt, en växande tjänstesektor, och en ökad sysselsättning för såväl högutbildade som människor med svagare utbildningsbakgrund.

Vi vill också betona vikten av att regionen har en tydlig vision kring hur Stockholms län ska öka kollektivtrafikandelen. Genom klimatsmart kollektivtrafik som knyter samman regionen kan inomregionala skillnader överbryggas och utanförskapet minska. Trafik och framkomlighet ger även spin-off effekter avseende att hitta byggbar mark i den yttre regionen där bra trafiklösningar ger en stor potential att ändå pendla mellan bostad och arbetsplats.

I remissen framgår det även att man ska arbeta in sociala klausuler i offentlig upphandling i syfte att skapa mer jämlika rekryteringsvägar. Här måste det finnas en tydlig koppling till den vara eller tjänst som ska upphandlas. Irrelevanta krav kan leda till att små företag avstår från att delta i offentliga upphandlingar. Därtill riskerar förslaget att hämma konkurrensen om endast ett fåtal större aktörer lämnar anbud på stadens upphandlingar.

Miljö- och klimatfrågorna är centrala också för en god arbetsmarknad och utbildningssektor. Vid sidan av det viktiga övergripande klimatarbetet behöver också offentliga verksamheter målmedvetet arbeta för att minska sin egen klimatpåverkan, och Stockholmsregionen kan här genom god samverkan bidra till att kloka arbetssätt sprids och att miljöpåverkan minskar. På klimat- och miljöområdet ska Stockholmsregionen fortsatt vara världsledande.

Det är för övrigt anmärkningsvärt, att Stockholm inte kunnat anvisa fler än bara 11 personer till SFF-utbildningen i Botkyrka, medan Botkyrka kommun har lyckats få fram 86 personer! Detta visar, hur lite den rödgrönrosa majoriteten väljer att betona egen företagsamhet i sin arbetsmarknadspolitik.

Exploateringsnämnden

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

Det är centralt att regionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. Det är viktigt att planeringen är förankrad i verkligheten och att den utgår från den information som finns tillgänglig vad gäller placering och antalet regionala kärnor. Det är även viktigt att ekonomiskt ansvarstagande präglar planeringsarbetet och att man tar höjd för driftkostnader och löpande kostnader som nya investeringar medför.

Det är positivt att man i förslaget till ny regional utvecklingsplan utgår från två scenarion och strukturbilder. Strukturbild B fokuserar mycket på att planeringen ska utgå från en regional kärna vilket i grund och botten är bra, däremot delar vi inte samtliga slutsatser som man kommer fram till vad gäller planeringen kring ett sådant scenario. I strukturbild B förutsätts att Bromma flygplats läggs ner och att flygplatssystemet istället utgörs av Arlanda och Skavsta. Bromma flygplats är en viktig och nödvändig del av Stockholmsregionens infrastruktur, och i ett vidare perspektiv även för hela Sverige. Det är centralt att regionens flygkapacitet säkras långsiktigt och att även Bromma flygplats utnyttjas optimalt. Det är viktigt att behovet av infrastrukturinvesteringar tillgodoses i alla delar.

Byggandet är den östliga förbindelsen är särskilt angelägen, inte minst för att avlasta de centrala delarna av innerstaden från biltrafik. Stockholm är idag i princip den enda huvudstaden i Europa som inte har en ringled runt innerstaden. Den östliga förbindelsen är också viktig för stadens hamnverksamhet och dess utvecklingsmöjligheter.

Det är dock olyckligt att man i Strukturbild B skriver att inga större väginvesteringar kommer att behöva genomföras i regionen efter 2030. Vi delar bedömningen att kapacitetsstarka transportmedel ska prioriteras främst, men vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Den regionala utvecklingsplanen bör därför inta en mer pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser.

I övrigt instämmer vi i de synpunkter som framkommer i exploateringskontorets tjänsteutlåtande.

Ersättaryttrande gjordes av Markus Berensson (C) enligt följande.

Det är centralt att regionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. Centerpartiet instämmer med förvaltningen att ambitionsnivån kan öka i flera delar, samtidigt ser vi inga problem i att Stockholms stad även fortsättningsvis intar en tätposition gällande ambitionsnivåer för till exempel klimat- och vattenfrågor.

Vi vill betona vikten av att regionen har en tydlig vision kring hur Stockholms län ska öka kollektivtrafikandelen. För att nå upp till denna måste långsiktiga strategiska planer som syftar till att skapa en tätare, grönare och mer hållbar region som drar åt samma håll i landstinget och i länets kommuner. Centerpartiet vill påpeka betydelsen av att våga bygga högt då höga hus rymmer fler människor och kan utnyttja marken mer yteffektivt. Detta ger i sin tur bättre möjlighet att spara naturmark som har värden för rekreation. Hinder för att bygga höga hus, som till exempel riksintressen för kulturmiljövård, bör identifieras och avvägas gentemot andra intressen.

Ny bebyggelse ska i första hand planeras i centrala och kollektivtrafknära lägen, samtidigt är det viktigt att vi vågar bygga ut kollektivtrafiken i ett tidigt skede, det vill säga innan ett nytt bostadsområde står färdigt. Regionala stadskärnor ska kunna utvecklas på det sätt som RUFS beskriver, detta för att avlasta resandet in mot centrala Stockholm. Fungerande kollektivtrafik ska finnas 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. Nya bostäder i lägen där boende blir beroende av bilen bör undvikas. Här är det viktigt att kommuner och landstingets trafikförvaltning, i samarbete med exploitörer, kan testa nya finansieringsmodeller.

Som framgår av RUFS så finns 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. Vi vill, precis som Miljöförvaltningen gör, betona vikten av att RUFS bör förtydligas med att planeringen för Arlandas utbyggnad och infrastrukturen till och runt flygplatsen måste påbörjas omgående för att kunna stå klart 2038.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

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

Det är centralt att regionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. Det är viktigt att planeringen är förankrad i verkligheten och att den utgår från den information som finns tillgänglig vad gäller placering och antalet regionala kärnor. Det är även viktigt att ekonomiskt ansvarstagande präglar planeringsarbetet och att man tar höjd för driftkostnader och löpande kostnader som nya investeringar medför.

Det är positivt att man i förslaget till ny regional utvecklingsplan utgår från två scenarion och strukturbilder. Strukturbild B fokuserar mycket på att planeringen ska utgå från en regional kärna vilket i grund och botten är bra, däremot delar vi inte samtliga slutsatser som man kommer fram till vad gäller planeringen kring ett sådant scenario. I strukturbild B förutsätts att Bromma flygplats läggs ner och att flygplatssystemet istället utgörs av Arlanda och Skavsta. Bromma flygplats är en viktig och nödvändig del av Stockholmsregionens infrastruktur, och i ett vidare perspektiv även för hela Sverige. Det är centralt att regionens flygkapacitet säkras långsiktigt och att även Bromma flygplats utnyttjas optimalt. Det är viktigt att behovet av infrastrukturinvesteringar tillgodoses i alla delar.

Byggandet är den östliga förbindelsen är särskilt angelägen, inte minst för att avlasta de centrala delarna av innerstaden från biltrafik. Stockholm är idag i princip den enda huvudstaden i Europa som inte har en ringled runt innerstaden. Den östliga förbindelsen är också viktig för stadens hamnverksamhet och dess utvecklingsmöjligheter.

Det är dock olyckligt att man i Strukturbild B skriver att inga större väginvesteringar kommer att behöva genomföras i regionen efter 2030. Vi delar bedömningen att kapacitetsstarka transportmedel ska prioriteras främst, men vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Den regionala utvecklingsplanen bör därför inta en mer pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser.

I övrigt instämmer vi i de synpunkter som framkommer i miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Det är centralt att regionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. Vi instämmer med miljöförvaltningen att ambitionsnivån kan öka i flera delar, samtidigt ser vi inga problem i att Stockholms stad även fortsättningsvis intar en tätposition gällande ambitionsnivåer för till exempel klimat- och vattenfrågor.

Vi vill betona vikten av att regionen har en tydlig vision kring hur Stockholms län ska öka kollektivtrafikandelen. Detta kommer att kräva långsiktiga strategiska planer som syftar till att skapa en tätare, grönare och mer hållbar region som drar åt samma håll i landstinget och i länets kommuner. Vi, liksom Miljöförvaltningen, pekar på betydelsen av att våga bygga högt då höga hus rymmer fler människor och kan utnyttja marken mer yteffektivt. Detta skapar bättre möjligheter att spara naturmark som har värden för rekreation. Hinder för att bygga

höga hus, som till exempel riksintressen för kulturmiljövård, bör avvägas gentemot mot andra intressen.

Vi förordar att ny bebyggelse i första hand planeras i centrala och kollektivtrafikhöga lägen, samtidigt är det viktigt att vi vågar bygga ut kollektivtrafiken i ett tidigt skede, det vill säga innan ett nytt bostadsområde står färdigt. Fungerande kollektivtrafik ska finnas 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. Nya bostäder i lägen där boende blir beroende av bilen bör undvikas. Här är det viktigt att kommuner och landstingets trafikförvaltning, i samarbete med exploatörer, kan testa nya finansieringsmodeller. Vidare ställer vi oss positiva till att regionala stadskärnor utvecklas på det sätt som RUFS beskriver, detta för att avlasta resandet in mot centrala Stockholm.

Som framgår av RUFS så finns behovet av att bygga ut Arlanda när Bromma flygplats utvecklas senast 2038. Att förbättra den regionala och storregionala tillgängligheten till Arlanda anges vara en prioriterad fråga. Vi vill, precis som Miljöförvaltningen gör, betona vikten av att RUFS bör förtydligas med att planeringen för Arlandas utbyggnad och infrastrukturen till och runt flygplatsen måste påbörjas omgående för att kunna stå klart 2038.

Stadsbyggnadsnämnden

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

Det är centralt att regionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. Det är viktigt att planeringen är förankrad i verkligheten och att den utgår från den information som finns tillgänglig vad gäller placering och antalet regionala kärnor. Det är även viktigt att ekonomiskt ansvarstagande präglar planeringsarbetet och att man tar höjd för driftkostnader och löpande kostnader som nya investeringar medför.

Det är positivt att man i förslaget till ny regional utvecklingsplan utgår från två scenarion och strukturbilder. Strukturbild B fokuserar mycket på att planeringen ska utgå från en regional kärna vilket i grund och botten är bra, däremot delar vi inte samtliga slutsatser som man kommer fram till vad gäller planeringen kring ett sådant scenario. I strukturbild B förutsätts att Bromma flygplats läggs ner och att flygplatssystemet istället utgörs av Arlanda och Skavsta. Bromma flygplats är en viktig och nödvändig del av Stockholmsregionens infrastruktur, och i ett vidare perspektiv även för hela Sverige. Det är centralt att regionens flygkapacitet säkras långsiktigt och att även Bromma flygplats utnyttjas optimalt.

Det är viktigt att behovet av infrastrukturinvesteringar tillgodoses i alla delar.

Byggandet är den östliga förbindelsen är särskilt angelägen, inte minst för att avlasta de centrala delarna av innerstaden från biltrafik. Stockholm är idag i princip den enda huvudstaden i Europa som inte har en ringled runt innerstaden. Den östliga förbindelsen är också viktig för stadens hamnverksamhet och dess utvecklingsmöjligheter.

Det är dock olyckligt att man i Strukturbild B skriver att inga större väginvesteringar kommer att behöva genomföras i regionen efter 2030. Vi delar bedömningen att kapacitetsstarka transportmedel ska prioriteras främst, men vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Den regionala utvecklingsplanen bör därför inta en mer pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser.

I övrigt instämmer vi i de synpunkter som framkommer i stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M) enligt följande.

Det är centralt att regionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. Det är dock viktigt att planeringen är förankrad i verkligheten och utgår från den information som finns tillgänglig. Den regionala utvecklingsplanen från 2010 bygger på antagandet att planeringen ska utgå från en planering med flera regionala kärnor. Med facit i hand har vi kunnat konstatera att det antagandet var felaktigt och att intresset för de centrala delarna av regionen fortsatt är stor. Det påvisar behovet av att utgå från det människor vill ha i vår planering, snarare än politiska visioner kring hur människor bör göra. Vidare är det också att ekonomiskt ansvarstagande präglar planeringsarbetet och att man tar höjd för driftkostnader och löpande kostnader som nya investeringar medför.

Det är positivt att man i förslaget till ny regional utvecklingsplan utgår från två scenarion och strukturbilder. Strukturbild B fokuserar mycket på att planeringen ska utgå från en regional kärna vilket i grund och positivt är bra, däremot delar vi inte samtliga slutsatser som man kommer fram till vad gäller planeringen kring ett sådant scenario. Det är viktigt att behovet av infrastrukturinvesteringar tillgodoses i alla delar. Byggandet är den östliga förbindelsen är särskilt angelägen, inte minst för att avlasta de centrala delarna av innerstaden från biltrafik. Stockholm är idag i princip den enda huvudstaden i Europa som inte har en ringled runt innerstaden. Den östliga förbindelsen är också viktig för hamnens verksamhet och förutsättningar och utvecklingsmöjligheter. Vi tycker det är olyckligt att man i Strukturbild B skriver att inga större väginvesteringar kommer att behöva genomföras i regionen efter 2030. Vi delar bedömningen att kapacitetsstarka transportmedel ska prioriteras främst men vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Man bör därför inta en mer pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser.

Reservation anfördes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

Det är centralt att regionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. Ambitionsnivån kan öka i flera delar, samtidigt ser vi dock inga problem i att Stockholms stad även fortsättningsvis intar en tätposition gällande ambitionsnivåer för till exempel klimat- och vattenfrågor.

Vi vill betona vikten av att regionen har en tydlig vision kring hur Stockholms län ska öka kollektivtrafikandelen. För att nå upp till denna måste långsiktiga strategiska planer som syftar till att skapa en tätare, grönare och mer hållbar region som drar åt samma håll i landstinget och i länets kommuner. Vi vill påpeka betydelsen av att våga bygga högt då höga hus rymmer fler människor och kan utnyttja marken mer yteffektivt. Detta ger i sin tur bättre möjlighet att spara naturmark som har värden för rekreation. Hinder för att bygga höga hus, som till exempel riksintressen för kulturmiljövård, bör identifieras och avvägas gentemot mot andra intressen.

Ny bebyggelse ska i första hand planeras i centrala och kollektivtrafiknära lägen, samtidigt är det viktigt att vi vågar bygga ut kollektivtrafiken i ett tidigt skede, det vill säga innan ett nytt bostadsområde står färdigt. Regionala stadskärnor ska kunna utvecklas på det sätt som RUFS beskriver, detta för att avlasta resandet in mot centrala Stockholm. Fungerande kollektivtrafik ska finnas 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. Nya bostäder i lägen där boende blir beroende av bilen bör undvikas. Här är det viktigt att kommuner och landstingets trafikförvaltning, i samarbete med exploatörer, kan testa nya finansieringsmodeller.

Som framgår av RUFS så finns 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. Vi vill betona vikten av att RUFS bör förtydligas med att planeringen för Arlandas utbyggnad och infrastrukturen till och runt flygplatsen måste påbörjas omgående för att kunna stå klart 2038.

Utbildningsnämnden

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M) enligt följande.

- Att bifalla förvaltningens förslag till beslut
- Att därutöver anföras

Det är centralt att regionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. Det är dock viktigt att planeringen är förankrad i verkligheten och utgår från den information som finns tillgänglig. Den regionala utvecklingsplanen från 2010 bygger på antagandet att planeringen ska utgå från flera regionala kärnor. Med facit i hand har vi kunnat konstatera att det antagandet var felaktigt och att intresset för de centrala delarna av regionen fortsatt är stort. Det visar hur viktigt det är att planeringen utgår från det människor vill ha, snarare än från politiska visioner kring hur människor bör göra. Vidare är det också viktigt att ekonomiskt ansvarstagande präglar planeringsarbetet och att man tar höjd för de driftkostnader och löpande kostnader som nya investeringar medför.

Vi delar utbildningsförvaltningens slutsatser och synpunkter gällande samrådsremissen om nästa regionala utvecklingsplan. Det finns idag ett stort behov av strategisk planering av skolor och detta behöver tydliggöras i den regionala utvecklingsplanen. Det är viktigt att skolplaneringen finns med i ett tidigt skede och att man redan i detta skede börjar diskutera hur frågan ska lösas. Precis som utbildningsförvaltningen framhåller så är det också viktigt att skolornas tillgång till grönytor och skolgårdar beaktas i såväl stadens som hela regionens utbyggnad.