

Utställningsutlåtande RUFSS 2010

RAPPORT 1:2010

Regionplanekontoret ansvarar för regionplanering och regionala utvecklingsfrågor i Stockholms län. Kontoret arbetar på uppdrag av Regionplanenämnden och tillhör Stockholms läns landsting. Vi bidrar till Stockholmsregionens utveckling genom en utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och analys. Genom samverkan och kommunikation bidrar vi till att regionens aktörer når en gemensam syn på regionens utveckling. Vi ger förutsättningar och tar initiativ för att visionen, mål, strategier och åtaganden i den kommande Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5 2010) ska bli verklighet.

Vi bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden. I Regionplanekontorets rapportserie presenteras kunskapsunderlag, analyser, scenarios, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. De flesta rapporter är framtagna av forskare, utredare, analytiker och konsulter på uppdrag av Regionplanekontoret. På www.regionplanekontoret.sll.se/publikationer finns möjligheter att ladda hem digitala versioner, beställa eller prenumerera på våra rapporter.

Citera gärna innehållet i rapporten men uppge alltid källan. Även kopiering av sidor i rapporten är tillåtet förutsatt att källan anges och att spridning inte sker i kommersiellt syfte. Återgivning av bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

Regionplanekontoret är i likhet med Stockholms läns landstings (SLL) samtliga förvaltningar miljöcertifierade enligt ISO 14001 och jobbar med ständiga förbättringar i ett särskilt Miljöprogram, femte steget. SLL:s upphandlade konsulter möter särskilt ställda miljökrav. Denna trycksak är tryckt enligt SLL:s miljökrav.

Regionplanekontoret

Box 4414, 102 69 Stockholm

Besök Västgötagatan 2

Tfn 08-737 25 00, Fax 08-737 25 66

info@Regionplanekontoret.sll.se www.Regionplanekontoret.sll.se

Grafisk form och produktion Autotech Teknikinformation i Stockholm AB

Tryck namn, år

RTN 2008-0372

ISSN 1104-6104

ISBN 978-91-85795-39-0

Förord

Under perioden 30 juni – 30 oktober 2009 ställdes RUFSS 2010 med miljökonsekvensbeskrivning ut. Utställningsperioden gav remissinstanser och andra en möjlighet att granska hur de synpunkter som framfördes under samrådet tagits till vara och att ta ställning till utställningsförslaget.

Viktiga frågor som aktualiserades under utställningsperioden behandlades i december 2009 av Regionplanenämnden i ett direktivärende som gav vägledning inför slutförandet av arbetet med RUFSS 2010. Ärendet samt Regionplanenämndens beslut redovisas i *den första delen* av denna rapport.

Under utställningsperioden inkom drygt 150 remissvar. Inkomna remissvar och kommentarer till dessa behandlades av nämnden i februari 2010 i ett utlåtande över inkomna synpunkter. Utlåtandet samt Regionplanenämndens beslut redovisas i *den andra delen* av denna rapport.

Vid nämndens sammanträde i februari 2010 godkändes nämnden också förslaget till Regional utvecklingsplan. Nästa steg mot en slutlig och antagen plan är beslut i Landstingsfullmäktige som väntas ske i maj 2010. Därefter sänds planen till regeringen som har tre månader på sig att ta ställning till om man vill pröva om regionplanen tillgodoser riksintressena. Om ingen prövning sker vinner planen laga kraft när tremånadersfristen löpt ut.

Stockholm i juni 2010

Sven-Inge Nylund
Regionplannedirektör

Innehåll

Del A RUFSS 2010 – direktiv för framtagande av slutligt planförslag RTN 2008-0372 7

Förslag till direktiv för framtagande av slutligt planförslag 22

1. Översvämningsrisker – 2-metersfrågan 23
2. Behandling av hälso- och sjukvårdsfrågor 24
3. Befolkningsantaganden och bostadstillskott i Stockholms län 26
4. Replipunkter och kärnöar i skärgårdens basstrafik 29
5. Höghastighetsbanor 31
6. Allmänflyg och helikopterflygplats 32
7. Flyktmottagande och introduktion av nyanlända 34
8. Synkronisering mellan RUFSS och de statliga infrastrukturplanerna 35
9. Energianläggning i Kymlinge 36
10. Buller 39

Del B Utställningsutlåtande RUFSS 2010 43

Utställningsutlåtande RUFSS 2010 45

Inledning 47

1. Utställningsförslagets uppläggning och innehåll 49

- 1.1 Generella synpunkter på utställningsförslaget 49
- 1.2 Visionen att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion 52
- 1.3 Begrepp 53
- 1.4 Planens funktion och de behov planen svarar mot 54
- 1.5 Tidsperspektiv och geografiskt perspektiv 56
- 1.6 Utmaningar som regionen står inför 56
- 1.7 Mål för regionens utveckling 57
- 1.8 Strategier för regionens utveckling 58

2. Förutsättningar, planeringsmål och åtaganden 59

- 2.1 Internationella och nationella mål som relaterar till RUFSS 2010 59
- 2.2 Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn 60
- 2.3 Utveckla idéer och förnyelseförmåga 74
- 2.4 Säkra värden för framtida behov 76
- 2.5 Vidareutveckla en flerkärnig och tät region 92
- 2.6 Stärk sammanhållningen 103
- 2.7 Frigör livschanser 104

3. Regional struktur 109

- 3.1 Målbilden och fortsatt samverkan 109
- 3.2 Synpunkter på bebyggelsestrukturen 112
- 3.3 Synpunkter på bostadstillskott samt befolkningsutveckling per kommun 114

3.4 Synpunkter på grönstruktur och landskap	119
3.5 Teknisk försörjning	121
3.6 Plankartan samt planbeskrivning	122
3.7 Kollektivtrafikobjekt	127
3.8 Vägobjekt	131
3.9 Vågar och spår på lång sikt	134
3.10 Regionalt cykelnät	135
3.11 Infrastruktur för godstransporter	135
3.12 Delregional utvecklingsplan för kust och skärgård	137
4. Med sikte på mål och en hållbar utveckling	139
5. Miljökonsekvensbeskrivning, MKB	141
6. Genomförande och uppföljning	143
Bilaga 1 – Förteckning över kommuner, myndigheter, institutioner, enskilda m.fl. som inkommit med remissyttranden	147
Bilaga 2 – Länsstyrelsens granskningsyttrande	153

Del A

**RUFS 2010 – direktiv för framtagande
av slutligt planförslag RTN 2008-0372**

Utdrag ur Regionplanenämndens protokoll 7/2009,
2009-12-16

§ 76, 15, RUF5 2010 – direktiv för framtagande av slutligt planförslag, RTN 2008-0372

Regionplanekontorets tjänsteutlåtande 2009-12-02.

dels av ordföranden m fl att nämnden beslutar godkänna direktiv för framtagande av slutligt planförslag i enlighet med bilaga 1 till tjänsteutlåtandet, samt att därutöver anföra i enlighet med **bilaga 13**,

dels av s-ledamöterna att nämnden beslutar ge direktiv för framtagande av slutligt planförslag i enlighet med **bilaga 14**,

dels av fp- och c-ledamöterna att nämnden beslutar godkänna direktiv för framtagande av slutligt planförslag i enlighet med bilaga 1 till tjänsteutlåtandet, med ändring i enlighet med **bilaga 15**,

dels av tjänstgörande mp-ersättaren att nämnden beslutar ge direktiv för framtagande av slutligt planförslag i enlighet med **bilaga 16**,

Ordföranden ställde proposition om bifall eller avslag på sitt m fls yrkande och fann det med övervägande ja besvarad. Han ställde därefter proposition om bifall eller avslag på fp- och c-ledamöternas yrkande och fann det avslaget. Därefter ställde han proposition på de enskilda förslagen i s-ledamöternas yrkande och fann dessa avslagna. Slutligen ställde han proposition på de enskilda förslagen i tjänstgörande mp-ersättarens yrkande och fann dessa avslagna.

Nämnden hade sålunda beslutat

att godkänna direktiv för framtagande av slutligt planförslag i enlighet med bilaga 1 till tjänsteutlåtandet, samt att därutöver anföra i enlighet med **bilaga 13**.

s-ledamöterna anmälde **reservation** till förmån för sitt yrkande.

fp- och c-ledamöterna anmälde **reservation** till förmån för sitt yrkande.

Tjänstgörande mp-ersättaren anmälde **reservation** till förmån för sitt yrkande.

fp- och c-ledamöterna anmälde **särskilt uttalande, bilaga 17**.

Lars-Erik Salminen (m) anmälde **särskilt uttalande, bilaga 18**.

Vid protokollet

Börje Wredén

Bilaga 13 – Förslag till beslut av Moderaterna, Folkpartiet Liberalerna, Kristdemokraterna samt Centerpartiet

RUF5 2010 – direktiv för framtagande av slutligt planförslag

Förslag till beslut

Vi föreslår att Regionplanenämnden beslutar

att godkänna direktiv för framtagande av slutligt planförslag i enlighet med bilaga 1 samt att därutöver anföra följande

För att nå visionen om att bli Europas mest attraktiva storstadsregion krävs engagemang inom många viktiga framtidsfrågor. Det handlar inte minst om att utveckla kollektivtrafiken. Stockholmsregionen behöver en kollektivtrafik som är attraktiv och tillgänglig för alla. Den måste kunna hantera stora resandeflöden för att klara klimatanspråken och minska trängseln i vägtrafiken.

Båttrafik på de inre vattenvägarna bidrar till att öka Stockholmsregionens attraktionskraft. Det finns därför skäl att i den fortlöpande trafik- och utbudsplaneringen inom regionen överväga möjligheterna till båttrafik i takt med att bebyggelsen utvecklas och resebehov förändras, liksom att uppmuntra initiativ från kommuner och andra aktörer att utveckla trafiken på Stockholms inre vatten.

Styrelsen för Storstockholms Lokaltrafik har givit verkställande direktören i uppdrag att genomföra en strategisk spårvägsutredning kring ett utbyggt spårvägsnät i Stockholm. Under RUF5 giltighetstid måste resultatet av denna utredning beaktas.

Bilaga 14 – Förslag till beslut av Socialdemokraterna

RUF5 2010 – direktiv för framtagande av slutligt planförslag

Vi yrkar på:

att nedanstående synpunkter inarbetas i förslaget till direktiv för det slutliga planförslaget till RUF5 2010

I huvudsak tycker vi att förslaget till direktiv för det avslutande arbetet med RUF5 2010 är bra. Vi vill dock förtydliga följande punkter i förslaget:

- Højningen av minimigränsen för byggnation vid Mälarens och Östersjöns vatten bygger på de senaste forskningsrönen som pekar mot att højningen av Östersjöns vatten kommer att bli större än i tidigare prognoser. I ett PM som har tillsänts nämndens ledamöter redogörs för vilka sannolika konsekvenser klimatförändringarna kommer att få på vattennivåerna i Stockholmsregionen (PM:et bifogas i mailet). Det är viktigt att ta i beaktande de följder som klimatförändringarna kommer att få för framtidens Stockholmsregion och med grund i de mest aktuella prognoserna är det rimligt att 2-metersrekommendationen tas med i RUF5 2010. Om prognoserna visar sig vara felaktiga kommer kommande RUF5:ar att anpassas i enlighet med det.
- Frågan om replipunkter och kärnöar är viktig att lyfta. Förslaget innebär att inga nya replipunkter eller kärnöar, utöver de som finns med i gällande RUF5, pekas ut. För att möta en ev. utveckling med nya resandemönster och boendeförändringar i skärgården understryks dock att lokala knutpunkter som ökar i betydelse kan komma att utses till replipunkter vid kommande översyner av RUF5 2010. Det är ett rimligt ställningstagande som vi ställer oss bakom.
- Allmänflyget och helikopterflygplatser i Stockholms län bör finnas med i RUF5 2010. Carl Cederschiöld utreder för närvarande frågan om vilka allmänflygplatser som bör finnas kvar i regionen, och ett antal tänkbara platser har pekats ut. Dessa tänkta platser kommer enligt tjänstemännens förslag att finnas med i RUF5 2010. Något slutgiltigt ställningstagande för vilken/vilka platser som ska finnas görs emellertid inte. Diskussionen om allmänflygets funktion pågår och det är bra att de platser som för närvarande utreds finns med i RUF5 2010.

Utöver dessa punkter vill vi att följande punkter inarbetas i direktivförslaget:

- Etablerandet av en ny energianläggning i Kymlinge är positivt ur såväl miljösynpunkt som ur planeringssynpunkt för Kymlingeområdet. Därför bör ett nytt kraftvärmeverk pekas ut på platsen i RUF5 2010, i enlighet med vårt yttrande över Sundbybergs stads översiktsplan vid dagens sammanträde 2009-12-16.
- En grund för Stockholmsregionens framtida utveckling är att kompetensen hos alla de människor - med olika etnisk, social och kulturell bakgrund - som finns i vår region verkligen tas tillvara. Stockholmsregionen har en unik möjlighet att bättre använda den enorma kompetens som finns i regionen. Nativiteten i Stockholmsregionen är mycket hög i ett nationellt och ett internationellt perspektiv. Många av de regioner runt om i världen som Stockholmsregionen i framtiden

kommer att konkurrera med har betydligt lägre nativitet i dagsläget, vilket på sikt kommer att ge Stockholmsregionen en konkurrensfördel – om vi utvecklar redskap för att ta tillvara denna fördel. RUF5 2010 måste lägga ännu större vikt vid att lyfta fram frågor om utbildningssystemens betydelse för utvecklingen, inte bara för den högre utbildningen, utan framför allt den generella utbildningen, från förskolan hela vägen till universitetet.

Idag skapar en strukturell diskriminering hinder för många människor att etablera sig på arbetsmarknaden. Det är naturligtvis oacceptabelt ur ett rättviseperspektiv, men det är också ett allvarligt hot mot regionens ekonomiska utveckling. Om ingenting görs hotar den svaga integrationen av invandrare på arbetsmarknaden att på sikt regionens konkurrenskraft. RUF5 2010 bör utveckla verktyg för att stimulera och ta vara på den enorma potential invandringen och kulturell pluralism innebär för regionens framtida utvecklingsmöjligheter. Att minska den strukturella diskrimineringen bör vara en av RUF5 2010 allra tydligaste prioriteringar.

RUF5-förslaget uppehåller sig huvudsakligen vid behovet av att kunna attrahera spetsutbildad arbetskraft och utländska studenter. Sådan utbildning är viktig, men arbetsmarknadens kompetensförsörjning är inte endast en fråga om spetsutbildningar för en mindre elit utan handlar i minst lika stor utsträckning om att använda kompetensen hos hela regionens befolkning och att skapa goda förutsättningar för alla att etablera sig på arbetsmarknaden. Det är en ambition som inte endast kan hänföras till en specifik rubrik, utan bör löpa som en röd tråd genom hela RUF5 2010.

- En stor del av de investeringar som slås fast i RUF5 2010 planeras till norra regiondelen, trots att man i södra Stockholmsregionen är i mycket stort behov av förbättrade transport- och resandemöjligheter. Den skevheten är inte rimlig och det är mycket angeläget att de behov av investeringar som finns i södra regiondelen tillgodoses i RUF5 2010. Omfattande samhällseliga investeringar, till exempel i form av byggande av sjukhus och andra betydelsefulla offentliga institutioner, är av mycket stor betydelse för enskilda regiondelars utveckling. Många gånger är den geografiska närheten avgörande för tillgången till välfärdstjänster, inte minst för personer som saknar naturliga kontaktytor mot de samhällseliga institutionerna. Det är därför mycket viktigt att ha en tydlig strategi för geografisk spridning av samhällseliga investeringar och planering.
- RUF5 2010 kommer inte att peka ut några branscher som särskilt viktiga för regionen. Orsaken är att det är mycket svårt att peka ut vilka branscher som kommer att utvecklas i framtiden och på vilket sätt de kommer att utvecklas. Att inte peka ut branscher får dock inte jämföras med att samhället frånsäger sig sitt ansvar för näringslivets utveckling i regionen. I detta sammanhang är det viktigt att utveckla kompetens att möta utvecklingen av nya varor och tjänster. Om erforderlig kompetens saknas är det lätt hänt att sådana nya utvecklingstrender inte uppmärksammas. Utformningen av offentliga upphandlingar är exempel på hur samhället kan styra utveckling mot till exempel ökad miljövänlighet i produktion

och förstärkta arbetsrättsliga åtaganden. RUF5 2010 bör understryka hur offentliga upphandlingar kan användas som ett effektivt instrument för samhället att driva på näringslivsutvecklingen i en för regionen positiv riktning, inte med avsikt att gynna regionens egna företag framför andra men för att stimulera utveckling och framväxt av ny teknik och kunskap.

- De gröna kilarna är väl inarbetade i förslaget till RUF5 2010. De så kallade gröna samband som finns med i RUF5-förslaget är dock till del mindre väl utvecklade. Därför bör konkreta förslag tas fram för att stärka dessa gröna sambands funktion.

Bilaga 15 – Förslag till beslut av Folkpartiet Liberalerna och Centerpartiet

RUF5 – direktiv för framtagande av slutligt planförslag

Regionplanenämnden föreslås besluta

att godkänna direktiv för framtagande av slutligt planförslag enligt bilaga 1 med nedanstående ändring.

9. Energianläggning i Kymlinge

Det behövs större grönområden i Sundbybergs stad i framtiden. Det finns ett fåtal kvar. Vi anser att det är fel att bebygga norra Kymlinge – området med kraftvärmeverk, bostäder och kontor. Norra Kymlinge är en del av Järvakilen och är det enda stora sammanhängande skogsområdet som finns kvar i det tätbefolkade Sundbyberg. Ett bygge i norra delen skulle alltså inkräkta i det enda grönområdet.

- att Norra Kymlinge – området inom Sundbybergs Stad ska bibehållas som grönområde.

Bilaga 16 – Förslag till beslut av Miljöpartiet de gröna

RUF5 2010 – direktiv för framtagande av slutligt planförslag

Miljöpartiet föreslår Regionplanenämnden besluta

att arbeta in nedanstående justeringar och tillägg :

Angående direktivfråga 8: ”synkronisering RUF5 efter statliga investeringsplaner”

Nödvändigt att öka investeringarna i kollektivtrafik

Det går att göra RUF5 2010 än mer klimatsmart - enkelt. Planförslagets stora motorvägar- och leder är onödiga, och det finns gott om plats att bygga fler spår för pendeltåg och spårvagn, vilket är nödvändigt.

För att nå klimatmålen för personbilstrafiken föreslås utökad ekonomisk styrning. Resultat nås exempelvis genom att avgiftsbelägga en nybyggd Österled. Först bygga ny väg som ger ny trafik, och sedan försöka rätta situationen med trängselskatt. Då är det enklare att inte bygga vägen alls.

Miljöpartiet föreslår nämnden besluta:

- att Österleden utgår ur RUF5 2010
- att Förbifarten utgår ur RUF5 2010
- att RUF5 2010 inte ”synkroniseras” med kommande nationella väg- och spårinvesteringsplanen (Länsplanen), utan pekar ut möjligheterna till en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken
- att utöka ekonomiska styrmedel för att minska klimatpåverkan och trängsel.

A: Nytt förslag till direktiv:

Stärk de gröna kilarna och grön närmiljö för stockholmarnas livskvalitet

Det är positivt att RUF5 2010 lyfter fram att de Gröna kilarna inte bara är av oerhört stor betydelse för naturen i sig och friluftslivet, utan framhåller dess funktion för människors hälsa. Kilarnas betydelse kommer att öka framöver. Det är därför allvarligt att vissa kilar hotas, ett exempel är Södertörnsleden. RUF5 benämner hotade områden som ”Gröna samband”, en förskönande omskrivning samtidigt som inga åtgärdsförslag lyfts fram.

Miljöpartiet föreslår nämnden besluta:

- att grönstrukturens betydelse i närmiljön för människors hälsa och livskvalitet måste lyftas fram och få en starkare ställning i planeringen,
- att åtgärdsförslag tas fram för att stärka de gröna kilarna, särskilt för de hotade eller svaga avsnitt som betecknas ”gröna samband”,
- att peka ut Järva-Kymlinge-Ulriksdal-Hagaparken/Frescati som ett hotat/svagt ”grönt samband”.

B: Nytt förslag till direktiv:

Skapa alternativ till en flygbaserad infrastruktur

Det är bra att RUF5 2010 vill föra över godstransporter på tåg. Märkligt nog finns inte samma tankar kring flyget: Arlanda ska enligt RUF5 2010 stärka sin roll som flygfrakttterminal för att finansiera långdistansflyg. RUF5 2010 vill också värna och utveckla regionala flygplatser, helt stick i stäv med all klimathänsyn.

Miljöpartiet föreslår nämnden besluta:

- att regionala flygplatser läggs ner och inrikesresor sker med tåg,
- att långdistansflyg ska bära sina egna kostnader och inte subventioneras av överdrivet flygfraktsinkomster.

C: Nytt förslag till direktiv:

Nya förhållningssätt för att undvika en skenande klimatsituation

”Det kommer att krävas insatser på alla nivåer för att minska utsläppen av växthusgaser så att utvecklingen inte skenar iväg, och anpassa samhället till förändrade klimatbetingelser. I flera sektorer krävs helt nya förhållningssätt eller till och med paradigmskiften.” RUF5 2010 – Utställningsförslaget sidan 31.

Miljöpartiet föreslår nämnden besluta:

- att uppdra till kontoret att ta fram exempel i de olika sektorerna, som inspiration, på ”sådana helt nya förhållningssätt och paradigmskiften” så att utvecklingen inom klimatområdet inte skenar iväg.

D: Nytt förslag till direktiv:

Satsa på miljöteknikbranschen och klimatdriven affärsutveckling

Frågan om Stockholm ska satsa på någon särskild bransch för att profilera sig nationellt eller internationellt besvaras nekande i RUF5 2010. Ingen särskild bransch framför andra ska pekats ut. Motivet är att RUF5 2010 inte kan förutsäga något om en sådan utveckling. Allmänna förutsättningar ska istället ge alla branscher möjlighet att utvecklas efter de möjligheter som ges. Ett exempel på bransch som då inte pekats ut är miljöteknik.

Vi menar att det i grunden är en rimlig hållning, men inte under de extraordinära omständigheterna som nu föreligger med det akuta globala klimathotet. Sverige har en starkt miljöteknikbransch som skulle kunna växa betydligt.

Världen söker lösningar. Stockholms företag skulle kunna leverera och på så sätt skapa både ekonomisk utveckling och nya arbetstillfällen, samt samtidigt självt bli en mer klimatsmart region.

Men det är inte bara en specifik bransch som ska arbeta med miljö och klimataffärer.

De flesta företag måste ställa om och utveckla nya affärskoncept med klimatet i fokus. Riskerna är annars att företagen inte överlever i en värld som fokuseras på att lösa klimatfrågan och väljer bort företag som inte bidrar till eller motverkar minskade utsläpp.

Miljöpartiet föreslår nämnden besluta:

- att i RUF5 2010 utveckla mål och åtaganden under strategin, utveckla idéer och förnyelseförmåga för satsningar på miljöteknikbranschen och klimatdriven af-färsutveckling

E: Nytt förslag till direktiv:

Utveckla Södertörn – stärk hela länet: stockholmarna i fokus

Det finns en obalans mellan norra och södra länshalvan vad gäller hälsa, ekonomi och arbetsplatser. Miljöpartiet vill lyfta fram mer konstruktiva åtgärder än RUF5 2010 ensidiga lösning, för att vända obalansen till en positiv ekonomiska utvecklingen på Södertörn och människors möjlighet att försörja sig. Södertörn måste ges möjligheter att utvecklas på egna meriter, med egna regionala stadskärnor, högskola med mera. Runt om i länet och särskilt på Södertörn finns det en spännande kulturell mångfald som vi ska vara stolta över och är en stark resurs för regionens utveckling. Spårinvesteringarna måste förstärkas inom länshalvan, ut i Mälardalen och till kon-tinenten.

Miljöpartiet föreslår nämnden besluta:

- att balansera skevheten mellan den norra och södra länshalvan genom en tydlig strategi för geografisk spridning av samhällliga investeringar och planering.

F: Nytt förslag till direktiv:

Ett tydligt genusperspektiv saknas - Jämställdheten måste lyftas in

Jämställdhet mellan könen är en grundläggande samhällsfråga. Män som grupp utgör ännu normen i samhället och får därmed särskilda förmåner. Det måste föränd-ras. För att uppnå detta måste de könsbundna orättvisorna synliggöras och försöka utjämma dem i hela samhället. För att lyckas med vårt mål - ett jämställd region - måste alla samhällsinstanser arbeta aktivt tillsammans.

En annan brist i utställningsförslaget är en väldigt smal syn på diskriminering som i stort enbart tar upp rasismen.

Länets arbetsmarknad är starkt könssegregerad. Många, särskilt kvinnor, är ofta hänvisade till ofrivilligt deltidsarbete. Kvinnodominerade yrken värderas ofta lägre än mäns. För att bidra till en mindre könssegregerad uppdelning av arbetsmarkna-den måste den sneda rekryteringen till bl.a. teknisk och naturvetenskaplig utbildning minska.

Miljöpartiet föreslår nämnden besluta

- att planen kompletteras med ovanstående frågeställningar om jämställdhet och diskriminering.

Bilaga 17 – Särskilt uttalande från Folkpartiet Liberalerna och Centerpartiet

RUF5 2010 – direktiv för framtagande av slutligt planförslag

Utöver satsningar på höghastighetståg är det angeläget att bygga ut den befintliga spårtrafiken för att möta ett ökat resandebehov. Detta är viktigt ur kostnadssynpunkt och för att undvika förseningar av nödvändiga spårsatsningar. Befintliga banvallar och spårreservat måste därför värnas. En utbyggnad av Roslagsbanan till Rimbo, samt till Arlanda och Märsta, bör prioriteras före spårutbyggnaden till Arninge, den så kallade Roslagspilen. Spårreservatet till Rimbo måste därför bevaras för att möjliggöra en utbyggnad. En möjlig förlängning på sikt av Roslagsbanan till Norrtälje från antingen Kårsta- eller Österskärsgrenen bör även utredas. Utbyggnaden av Roslagsbanan bör finnas med i planeringsperioden 2020 till 2030.

Bilaga 18 – Särskilt uttalande från Lars-Erik Salminen (m)

RUF5 2001 – direktiv för framtagande av slutligt planförslag

Etablerandet av en ny energianläggning i Norra Kymlinge är positivt ur såväl miljösynpunkt som ur planeringssynpunkt för Kymlingeområdet, därför bör ett nytt kraftvärmeverk pekas ut på platsen i RUF5 2010.

Regionplanekontorets tjänsteutlåtande

RUF5 2010 – direktiv för framtagande av slutligt planförslag

Förslag till beslut

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

att godkänna direktiv för framtagande av slutligt planförslag i enlighet med bilaga 1.

Sammanfattning

Under utställningen av RUF5 2010 har ett antal viktiga frågor aktualiserats som behöver avgöras innan arbetet med RUF5 2010 kan slutföras. För dessa direktivfrågor efterfrågar kontoret i detta ärende fördjupad vägledning från Regionplanenämnden.

Ärendet

Sedan mars 2006 pågår arbetet med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2010. Ett antal steg har tagits på vägen mot en färdig plan. Landsstingsfullmäktiges behandling av RUF5 2010 beräknas ske i maj 2010.

Regionplanenämnden beslutade 2009-06-17 att godkänna utställningsförslaget till RUF5 2010 med miljökonsekvensbeskrivning för utställning under perioden 30 juni – 30 oktober 2009, enligt reglerna för regionplan i 7 kap 5 § plan- och bygglagen. Utställningsperioden gav remissinstanser och andra en möjlighet att granska hur de synpunkter som framfördes under samrådet tagits till vara och att ta ställning till utställningsförslaget. Utställningsperioden kan också ses som en sista kvalitetssäkring.

Utställningsperioden är nu avslutad. Under utställningsperioden har kontoret initierat och deltagit i en rad olika utställningsaktiviteter. Framför allt har kontoret prioriterat dialogen med kommunerna i länet. Vid dessa träffar har kontoret återrapporterat hur tidigare synpunkter tagits om hand. Tidigt under utställningsperioden arrangerades också ett större utställningsseminarium dit alla remissinstanser bjöds in. Tillsammans med länsstyrelsen har också en utställningsaktivitet riktad till de statliga myndigheterna genomförts.

Drygt 150 remissvar har inkommit. Remissvaren kommer att redovisas samlat för nämnden i februari i ett utlåtande över inkomna synpunkter. Vid nämndens sammanträde i februari kommer också ett slutligt förslag till RUF5 2010 finnas för nämndens ställningstagande.

Några viktiga frågor har aktualiserats under utställningsperioden och behöver avgöras innan arbetet med RUF5 2010 kan slutföras. För dessa frågor efterfrågar kontoret fördjupad vägledning från Regionplanenämnden. I vissa fall är kontorets förslag i dessa ”direktivfrågor” att skrivningarna i utställningsförslaget ska kvarstå. Skälet till att frågor tas upp utan förändringsförslag är att vi vill informera nämnden även i dessa frågor.

Kontorets kommentar

Efter nämndens ställningstagande till direktivfrågorna i detta ärende kommer ett slutligt förslag till RUF5 2010 att utarbetas till nämndens möte i februari 2010. Det innebär att vi håller fast vid den tidsplan som nämnden tidigare fattat beslut om. Vid nämndens sammanträde i februari kommer också ett samlad utställningsutlåtande att redovisas. Det underlag i form av remissvar som detta ärende bygger på är inte helt fullständigt på grund av sent inkomna remissvar.

Sven-Inge Nylund

Peter Haglund

Bilaga

1. Förslag till direktiv för slutligt planförslag

Bilaga 1 till Regionplanekontorets tjänsteutlåtande

Förslag till direktiv för framtagande av slutligt planförslag

1. Översvämningsrisker – 2-metersfrågan.....	2
2. Behandling av hälso- och sjukvårdsfrågor.....	3
3. Befolkningsantaganden och bostadstillskott i Stockholms län.....	5
4. Replipunkter och kärnöar i skärgårdens bustrafik.....	8
5. Höghastighetsbanor.....	10
6. Allmänflyg och helikopterflygplats.....	11
7. Flyktingmottagande och introduktion av nyanlända.....	13
8. Synkronisering mellan RUF5 och de statliga infrastrukturplanerna.....	14
9. Energianläggning i Kymlinge.....	15
10. Buller.....	18

1. Översvämningsrisker – 2-metersfrågan

De befintliga globala och regionala klimatscenerierna är tillräckligt robusta för att ge anledning att vidta anpassningsåtgärder i Stockholmsregionen. Det finns en av människan förorsakad global uppvärmning (0,7 grader de senaste 100 åren enligt FN:s klimatpanel IPCC) på grund av utsläpp av växthusgaser. Den accelererar och ger anledning att tro att den globala medeltemperaturen ytterligare kan öka 1,8-4 grader till slutet av seklet jämfört med 1990 (IPCC, Assessment report 2007). Vad scenarier-na hittills förmodligen har underskattat är havshöjningen. Det bedöms att havet kan stiga snabbare och kraftigare än vad som antas i IPCC:s scenarier från 2007.

Vad står om frågan i utställningsförslaget?

I utställningsförslaget uppmärksammas klimatförändringarnas effekter i Stockholmsregionen. Bland annat uppmärksammas att ”vissa områden i framtiden kommer att vara olämpliga för bebyggelse och infrastruktur på grund av översvämningsrisken.”

Ett av åtagandena i utställningsförslaget är att ”Anpassa regionen till klimatförändringarna”. Det framhålls att regionens aktörer måste fatta långsiktiga beslut för infrastrukturinvesteringar och hantera översvämningsrisker i planeringen. Vidare framhålls att klimatförändringen speciellt berör sektorer där det fattas beslut som har långsiktiga konsekvenser, såsom den fysiska planeringen och utbyggnaden av samhällets infrastruktur. Inom områdena bebyggelse, vägar, järnvägar, el- och tele-nät samt VA-system är det viktigt att åtgärder vidtas redan nu. De som ansvarar för planeringen bör försäkra sig om större säkerhetsmarginaler än tidigare och ras- och översvämningsrisker inklusive förhöjda havsnivåer måste beaktas i bebyggelseplaneringen redan nu. Högre marginaler behövs, främst vid strandnära nybyggnationer. I utställningsförslaget anges därför att det är angeläget att tillämpa minst 2 meters säkerhetsmarginal över dagens normalvattenstånd för bebyggelse och känslig infrastruktur vid Mälaren eller Östersjökusten.

Vad har remissinstanserna sagt?

Översvämningsrisken, ofta i samband med de förväntade klimatförändringarna, är en fråga som tas upp av Upplands-Bro kommun, Ekerö kommun, Stockholm Vatten, Länsstyrelsen Västmanlands län och Telgekoncernen. Upplands-Bro kommun anser att skrivningen om översvämningsrisker är ofullständigt och att den bör kompletteras med en hänvisning till vad den grundar sig på och ett resonemang om risker. Även Ekerö kommun vill gärna se ett mer utförligt resonemang vad gäller översvämningsrisker vid Mälaren, sårbarhetsfrågor och skyddsmöjligheter. Stockholm Vatten föreslår att en text om och en karta visande på områden med risk för översvämnning tillförs i planförslaget. Stockholms Vatten för också ett resonemang kring Mälarens funktion som dricksvattentäkt och dess skydd bland annat mot saltvattenintrång och negativa effekter av klimatförändringen. Ny vattendom för Mälaren och Slussens snarast möjliga ombyggnad för en högre avtappningskapacitet tas upp av Stockholm

Vatten och Länsstyrelsen Västmanlands län. Stockholm Vatten föreslår att staten bör tillsätta en förhandlingsman för att lösa en gemensam finansiering av Mälarens ökade avtappningskapacitet. Att anpassa Mälaren till framtida översvämningsrisker och säkra sjön som dricksvattentäkt är mycket viktigt även för de andra Mälarlänen, anser Länsstyrelsen Västmanlands län och Stockholm Vatten. Telgekoncernen anser att det är angeläget att man vid den fysiska planeringen tar hänsyn till risk för översvämningar och hur de kan påverka de tekniska systemen. För att skapa säkerhet mot översvämningar vid skyfall måste avrinning kunna ske på markytan och områdets lokalisering anpassas och höjdsätts efter det.

Vad är direktivfrågan?

Frågan om översvämningsrisker har uppmärksammats av ett antal remissinstanser och även diskuterats med myndigheter, kommuner och andra organisationer under utställningsperioden. I den PM om översvämningsfrågan från kontoret (oktober 2009) som tillställts nämnden finns det faktaunderlag som förklarar varför en säkerhetsmarginal om minst två meter är rimlig för bebyggelse och anläggningar vid Mälaren och Östersjökusten. För Mälaren har Länsstyrelsen i Stockholms län utfärdat riktlinjer (2006) som anger att inga nya byggnader bör tillkomma under nivå för 100-årsflödet (1, 3 meter) och att samhällsfunktioner av betydande vikt samt sammanhållen nybebyggelse endast bör tillåtas över nivån för det dimensionerande flödet (2, 3 meter).

Förslag till ställningstagande

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

- att det i slutliga planförslaget är angeläget att stå fast vid att det vid strandnära nybyggnationer ska tillämpas en säkerhetsmarginal om minst två meter över dagens normalvattenstånd. För Mälarens stränder föreslås Länsstyrelsens riktlinjer vara vägledande för efterkommande beslut. I planen bör också motiven för de rekommenderade nivåerna tydliggöras ytterligare.

2. Behandling av hälso- och sjukvårdsfrågor

Vad står om frågan i utställningsförslaget?

Den framtida hälso- och sjukvårdsstrukturen behandlas *inte* i utställningsförslaget. Denna fråga inte ingick i det program för RUF5 2010 som antogs i maj 2007 och som bl.a. angav vilka frågor som skulle behandlas. Hälso- och sjukvårdsfrågor har inte heller i tidigare regionplaner/regionala utvecklingsplaner behandlats explicit.

Däremot finns flera åtaganden i planen som hälso- och sjukvården kan bidra till att genomföra. Det handlar då om åtaganden som kopplar till rollen som arbetsgivare eller som betydande ekonomisk aktör. Hälso- och sjukvården utgör också viktiga målpunkter för resandet i regionen.

Vad har remissinstanserna sagt?

Synpunkterna under utställningen visar att flera instanser vill se mer av hälso- och sjukvården i RUF5.

Hälso- och sjukvårdsnämnden (HSN) noterar att den stora befolkningsökningen gör att hälso- och sjukvården står inför stora utmaningar och att den tekniska utvecklingen och medicinska framsteg gör det möjligt att bota eller bromsa tidigare obotliga sjukdomar. HSN konstaterar också att utbudet av hälso- och sjukvård i Stockholms län kommer att förändras. Ett projekt pågår för byggandet av ett nytt universitetssjukhus i Solna (NKS). Vårdval har införts inom flera vårdområden. De nya flerårsavtalen för akutsjukhusen kommer att på olika sätt påverka hälso- och sjukvårdens struktur. HSN-förvaltningen har därför av HSN fått i uppdrag i budgeten att ta fram ett förslag om hur strukturen för framtidens hälso- och sjukvård bör se ut i länet. Planen ska redovisas till HSN i början av 2011. Vidare har en särskild långtidsutredning tagits fram av HSN med syfte att beskriva de utmaningar hälso- och sjukvården står inför fram till 2025.

HSN anser vidare att hälso- och sjukvårdsperspektivet måste beaktas betydligt tidigare i planeringsprocessen än det har gjorts hittills. HSN bör vara med i planering och framtagning av framtida planer tillsammans med regionplanekontoret. Detta visas både genom den generalplan som nu tas fram på uppdrag av HSN och den långtidsutredning som gjorts tidigare år. Mycket av dessa arbeten borde kunna göras i samverkan mellan HSN och regionplanenämnden.

Karolinska sjukhuset framför att det är olyckligt att planen inte beaktar sjukvården och menar att det vore önskvärt att den regionala utvecklingsplanen kopplades ihop med Stockholms läns landstings långtidsutredning för hälso- och sjukvården.

Locum AB menar att det är viktigt att vården finns med som en del i utvecklingen av regionen. Locum noterar att det finns och kommer att finnas sjukvård på olika nivåer inom regionen. Alltifrån högspecialiserad vård på universitetssjukhus inom stadskärnan Flemingsberg och även inom den Centrala regionkärnan i och med tillkomsten av Nya Karolinska Solna. Övrig akutsjukvård förväntas också öka för att bemöta befolkningsökningen. På lokal nivå förväntas även närsjukvård och primärvård öka i samband med att nya stadskärnor bildas. Locum menar därför att det är angeläget att i planen understryka och kommentera sjukvårdens framtida behov även om dessa inte redovisas särskilt på plankartan. Avslutningsvis menar Locum att det är viktigt att utveckla samarbete mellan Regionplanekontoret, Hälso- och sjukvårdsnämnden (HSN) och Locum AB för att säkerställa att sjukvårdens behov beaktas långsiktigt och belyses ur alla synvinklar.

Handikapporganisationernas samarbetsorgan (HSO) menar att det är en ytterst beklaglig miss att förslaget inte närmare behandlar "vardagssjukvårdens" roll och organisation. Dels därför att förslaget utgår från en stark befolkningsstillväxt dels därför att hela vårdstrukturen står inför stora förändringar genom att Nya Karolinska universitet skall få en förstärkt forskningsinriktning.

Vad är direktivfrågan?

Efterfrågan på att behandla hälso- och sjukvården i RUF5 har stärkts sedan samråds-skedet. Det är en fråga som betonats mer ju längre processen gått.

Strukturfrågorna inom hälso- och sjukvården har väckts i samband med att Nya Karolinska planerats. När denna strukturfråga analyseras och behandlas väcks frågor om hela regionens struktur och frågor om kopplingen till RUF5 2010. Med de långsiktiga bedömningar som görs i RUF5 2010 och den rumsliga struktur som läggs fast kan RUF5 utgöra en viktig grund för den "generalplan" som HSN nu tar fram och som ska redovisas 2011. Kontoret ser det som viktigt att RUF5 2010 används som underlag även i detta sammanhang.

Kontoret ser dock små möjligheter att ytterligare belysa den framtida hälso- och sjukvårdsstrukturen i RUF5 2010. Det skulle innebära att vi föregriper "generalplanen" och det analys- och processarbete som behöver genomföras med särskilt fokus på hälso- och sjukvården. Kontorets bedömer inte heller att RUF5 2010 bör invänta generalplanen för hälso- och sjukvården. RUF5 2010 bör slutföras enligt den tidigare fastlagda tidplanen.

Förslag till ställningstagande

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

- att hälso- och sjukvården framtida struktur inte behandlas ytterligare i RUF5 2010. Däremot beskrivs "generalplanen" för hälso- och sjukvården som ett sätt att förverkliga RUF5 2010 i genomförandebeskrivningen.

3. Befolkningsantaganden och bostadstillskott i Stockholms län

Vad står i utställningsförslaget?

I RUF5 2010 utställningsförslag redovisas en tabell med befolkningssiffror år 2030 per kommun för alternativ Låg och Hög. Befolkningsantagandena per kommun som redovisas i RUF5 är en befolkningsframskrivning som funktion av de angivna bostadstillskottet per kommun. Det årliga bostadstillskott som respektive kommun bör hålla beredskap för är ett ställningstagande till åtagandet "Anpassa byggandet i alla kommuner till den långsiktiga efterfrågan" och befolkningssiffrorna per kommun är Regionplanekontorets bedömning av den befolkningsutveckling som det angivna bostadstillskottet kan förväntas leda till.

Vad har remissinstanserna sagt?

Under utställningstiden och i utställningsyttranden har rimligheten i de befolknings-siffror per kommun för år 2030 som redovisas i utställningsförslaget (sid 133) ifrågasatts. Tre grunder för detta kan särskiljas, den faktiska befolkningstillväxten under senare år som varit extremt stor, en upplevd diskrepans mellan det årliga bostadstillskottet som utställningsförslaget anger och redovisat kommunbefolkningstal samt jämförelser med kommunernas egna befolkningsprognoser. Kontorets befolknings-

prognos 2009-2018 bidrar till detta ifrågasättande. För vissa kommuner ligger prognosen 2018 över det befolkningstal 2030 Låg som utställningsförslaget redovisar.

Vad är direktivfrågan?

För att hantera detta har ett kvalitetssäkringsarbete genomförts av kontoret som dels har värderat grundantagandenas beräkning av befolkning 2030 Hög och Låg på länsnivå dels har granskat beräkningsmodellen för befolkningsframskrivningarna per kommun. Resultatet av denna översyn föranleder en revidering av grundantagandena.

Revidering av grundantaganden

Befolkningssiffrorna per kommun för år 2030 i RUF5 2010 är en framskrivning som utgår från befolkning år 2005 och grundar sig på den redovisade fördelningen av bostadstillskott 2005-2030. Den faktiska befolkningsutvecklingen från 2005 har varit mycket kraftig och innebär att folkmängden idag klart överstiger den nivå som motsvarar nuläget enligt befolkningsutvecklingen alternativ Hög i utställningsförslaget. För att hantera detta på ett lämpligt sätt har prognostiserad befolkning 2010 enligt kontorets Befolkningsprognos 2009-2018 lagts till grund för en revidering av grundantagandenas befolkningsframskrivning på länsnivå till 2030.

Tabell 1. Befolkning 2005 och 2010 samt antagen befolkning år 2030

Befolkning 2005	Prognos 2010	Befolkningsantagande 2030	
		Låg	Hög
1 890 000	2 050 000	2 310 00	2 495 000

Länet folkmängd 2010 enligt Prognos 2009-2018 överstiger den beräknade folkmängden 2010 enligt grundantagande Hög med 55 000 personer. Skillnaden mot grundantagande Låg 2010 är 97 000 personer. I övrigt har vid uppdateringen av grundantagandenas befolkning år 2030 samma antaganden i beräkningsmodellen gällt som vid beräkningen för utställningsförslaget. Folkmängden 2030 ligger efter revideringen ca 70 000 personer högre för Hög och 107 000 personer högre för Låg än den länsbefolkning som utställningsförslaget redovisar för Hög respektive Låg 2030.

Med utgångspunkt i den nya befolkningsframskrivningen har antalet hushåll i 2030 Hög respektive Låg beräknats med förutsättningen att tillgången på bostäder inte är begränsande. Det på så sätt beräknade antalet hushåll antas beskriva bostadsefterfrågan 2030 för Hög respektive Låg.

Årligt bostadstillskott

För konsistens i beräkning av erforderligt bostadstillskott i förhållande till beräknad bostadsefterfrågan har prognostiserat bostadsbestånd per kommun 2010, enligt underlaget för Befolkningsprognos 2009-2018, tagits som utgångspunkt. Detta resulterar i ett årligt bostadstillskott för Hög på 13 000 lägenheter och för Låg på 8 700

lägenheter, att jämföra med 11 500 respektive 7 600 lägenheter för Hög respektive Låg i utställningsförslaget. Detta innebär att för Hög ska ytterligare 1 500 lägenheter och för Låg 1 100 lägenheter fördelas mellan kommunerna. Denna fördelning görs med utgångspunkt i den övergripande inriktningen för bebyggelseutvecklingen i RUF5 2010 och de synpunkter på nivå och fördelning av bostadstillskottet mellan kommunerna som framförts under utställningen.

Tabell 2. Bostadsbestånd 2010 och bostadstillskott till år 2030

Befintliga bostäder 2005	Prognostiserade Bostäder 2010	Årligt tillskott till 2030		Antal bostäder 2030	
		Låg	Hög	Låg	Hög
905 000	955 000	8 700	13 000	1 129 000	1 212 000

Befolkning per kommun 2030

Givet den nya fördelningen av årligt bostadstillskott per kommun och befolkning per kommun 2010 enligt Prognos 2009-2018 görs befolkningsframskrivningar till år 2030 för Hög och Låg, konsistenta med totalbefolkning för länet 2030 med hjälp av rAps-systemet. En översyn och eventuell justering av kommunspecifik boendetäthet och flyttarstrukturer görs.

Förslag till ställningstagande

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

- att befolkningsantagandena för Stockholms län år 2030 ska revideras med prognos 2010 enligt Befolkningsprognos 2009-2018 som bas. Bostadstillskottet till 2030 skrivs upp som en konsekvens av ökad folkmängd och fler hushåll. Det ökade årliga bostadstillskottet fördelas med utgångspunkt i den övergripande inriktningen för bebyggelseutvecklingen i RUF5 2010 och de synpunkter på nivå och fördelning av bostadstillskottet mellan kommunerna som framförts under utställningen. Nya siffror för befolkning per kommun år 2030 beräknas med utgångspunkt från nya siffror för årligt bostadstillskott.

4. Replipunkter och kärnöar i skärgårdens bastrafik

Introduktion – vad står i utställningsförslaget?

En bastrafik bör utvecklas för skärgården. Transportsystemet i kust- och skärgårdsområdet har delvis andra förutsättningar än i övriga länet. Det vidsträckt, vattenpräglade landskapet är ofta glest befolkat. För att ge förutsättningar för en balanserad befolkningsutveckling och en stabil utveckling av näringsliv och service, behövs en tydligt strukturerad bastrafik året runt baserad på replipunkter och kärnöar. Totalt bör nio replipunkter och tretton kärnöar prioriteras. Kärnöarna kan fungera som bytespunkter för kringliggande öar. Bastrafiken mellan replipunkt och kärnö ska möjliggöra dagliga arbets- och skolresor samt resor över dagen till och från kommuncentrum året runt under vardagarna.

Vad har sagts av remissinstanserna?

Det har inkommit synpunkter att fler replipunkter bör pekats ut i RUF5 2010. Värmdö kommun menar att Björkviks brygga är en av fyra replipunkter i Värmdös skärgård. Den bör omnämnas i texten och markeras på plankartan eftersom den är av regional betydelse för besöksnäring, godshantering och båtpendling till den södra delen av Värmdö skärgård.

Nynäshamns kommun påpekar att det finns två viktiga replipunkter för de bofasta i södra skärgården inom kommunen: Ankarudden och Nynäshamn. När det gäller Nynäshamn pågår ett planeringsarbete som syftar till att förstärka det nuvarande hamnområdets funktion som replipunkt.

Norrtälje kommun hänvisar till att de synpunkter som framfördes över samrådsversionen gäller fortfarande. Principerna för bastrafik i skärgården med replipunkter och kärnöar fungerar inte för Norrtäljes skärgård och kommunen menar fortfarande att kriterierna för kärnöar och replipunkter är för högt satta med hänsyn till den glesa struktur som Norrtäljes skärgård de facto har. I syfte att stärka kommunens södra skärgård bör Söderöra, Norröra och Gräskö som helhet definieras som kärnöar med Bromskär som replipunkt och Östernäs som landfäste. Dessa öar har nu fått en fungerande kollektivtrafik och Bromskär ska iordningsställas till en välfungerande replipunkt och Östernäs rustas också om än i mindre omfattning. Ett tydligt ställningstagande i planen kan ge draghjälp för utveckling på dessa öar. Med en planeringshorisont på 30 år anser kommunen att det är allt för defensivt att endast utgå från två kärnöar i Norrtäljes skärgård och inte väga in andra öars utvecklingspotential.

Skärgårdens trafikantförening observerar, att flera bryggor av stor betydelse med goda omstigningsmöjligheter till kollektivtrafik på land, bland annat några med god spårtrafik, saknas i RUF5 2010. Dessa bör ges en likvärdig status för att ej riskera en alltför snäv och inflexibel bedömning av skärgårdstrafiken. Till omstigningspunkter av betydelse önskar föreningen framhålla Ankarudden, Lillsved, Björkvik, Gåshaga, Saltsjöbaden liksom även Nynäshamn, Hasseludden, Solö och Furusund. Då RUF5 2010 kommer att vara giltig under en lång tid framöver, bör också framtida replipunkter ges en viss uppmärksamhet.

Vad är direktivfrågan?

Ska fler replipunkter och kärnöar redovisas och pekats ut i den regionala utvecklingsplanen RUF5 2010?

I Stockholms skärgård finns idag nio replipunkter och tretton kärnöar utpekade i RUF5 2001 och i den delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård. Det är öar som har bedömts ha en långsiktig utvecklingspotential. Grundläggande kriterier för kärnöarna är att det finns ett tillräckligt befolkningsunderlag och samhällservice såsom skola, livsmedelsbutik. Därigenom skapas bättre förutsättningar och villkor för näringslivsutveckling och åretruntboende. Ett medel för att dessa öar ska kunna utvecklas är bl.a. en robust trafikinfrastruktur med en bastrafik hela året till strategiska knutpunkter på fastlandet, sk replipunkter. Bastrafiken bör

baseras på replipunkterna. Året-runtraffiken i skärgården ska utnyttja kollektivtrafik på land och till sjöss genom snabba landförbindelser via replipunkterna. Vägförbindelser mellan replipunkter och kommuncentrum respektive Stockholms innerstad bör vara goda med kort restid. Utrymme bör reserveras för vänd- och lastningsplatser, parkering, bryggor samt terminaler för gods och passagerare.

Utöver replipunkter och kärnöar i RUF5 2010 finns även andra knutpunkter, landfästen och bryggor, t.ex. Nynäshamn, Ankarudden, Björkvik och Bromskär. Knutpunkter/noder där trafikunderlaget främst är turism och fritidsboende och betjänar andra öar än kärnöar har inte redovisats som replipunkter. Deras funktion som noder är inte obetydliga och ingår i den totala transportinfrastrukturen i kust och skärgården.

Den övergripande målsättningen för Waxholmsbolaget är att genom pålitliga och effektiva transporter i ett i tiden anpassat linjenät ansvara för att passagerare och gods kommer fram som utlovat. Det innebär också ett successivt införande av RUF5 basutbud. Trots att Storholmen inte är någon kärnö anser Waxholmsbolaget att bättre trafik på Storholmen har en hög prioritet.

Skärgården består av flera olika delar som har skilda förutsättningar och karaktärer. En viktig utgångspunkt vid bedömning av nya replipunkter och kriterier för dessa bör vara ett realistiskt antagande avseende vilka replipunkter som det är möjligt att trafikera i framtiden.

Förslag till ställningstagande

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

- att inga ytterligare replipunkter och kärnöar redovisas eller pekas ut i RUF5 2010.
- att sådana bryggor eller noder som idag är lokala knutpunkter och som i framtiden bedöms få en större betydelse kan vid en aktualisering av RUF5 2010 klassificeras som regional replipunkt.
- att Regionplanekontoret tillsammans med Waxholmsbolaget, AB Storstockholms Lokaltrafik och Lidingö kommun genomför en översyn av förutsättningar för en bättre trafik året runt för Storholmen.

5. Höghastighetsbanor

Vad står i utställningsförslaget?

I RUF5 2010 behandlas frågan om höghastighetsbanor under åtagandet ”utveckla förbindelser inom och utom landet” och under ”Regional struktur”. RUF5 anger att förbindelserna i den Nordiska Triangeln i TEN-nätet bör utvecklas. I utställningsförslaget anges att höghastighetsbanor på lång sikt bör utvecklas inom Nordiska Triangeln mot Malmö-Köpenhamn, Oslo och Göteborg. Höghastighetståg kan i dessa relationer utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ till flyg och bidra till att klimatmålen uppnås. Utbyggnad av höghastighetsbanor innebär också att spårkapacitet i befintliga banor frigörs för regionaltåg och godstransporter. I RUF5 framhålls att en satsning på höghastighetståg inte får ske på bekostnad av planerade investeringar i befintligt spårnät. Ostlänken, som utgör en del av Götalandsbanan, ingår i föreslagna

utbyggnader fram till 2030 i RUF5 men RUF5 2010 innehåller inte något tydligt ställningstagande till utbyggnad av höghastighetsbanor till Göteborg och Malmö i sin helhet.

Vad har remissinstanserna sagt?

Frågan om höghastighetsbanor har bara kommenterats av några få remissinstanser, framför allt i angränsande län som uttalat sig positivt. Linköpings kommun framhåller att den gemensamma översiktsplanen för Linköping och Norrköping bygger på ett förverkligande av Ostlänken och Götalandsbanan och den nationella tillgänglighet som detta ger och som är nödvändig för att trygga regionens långsiktiga konkurrenskraft. Ett förverkligande av Ostlänken lyfts särskilt fram som särskilt angeläget. Länsstyrelsen i Västmanlands län framhåller att en ihop bindning av de tre nordiska huvudstäderna med en väl fungerande tågtrafik stärker det nordiska samarbetet i den pågående europeiska integrationen.

Vad är direktivfrågan?

Under utställningstiden har utredningen om höghastighetsbanor Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft, SOU 2009:74, remissbehandlats. Regionplanenämnden har i yttrande sig 2009-10-21 tagit ställning till väsentliga delar av betänkandet. Nämnden ser positivt på utredningens förslag om utbyggnad av höghastighetsbanor förutsatt att det inte kommer att innebära en begränsning av tillgänglig spårkapacitet eller investeringsutrymme för den angelägna utvecklingen av regional- och lokaltågstrafiken som planeras i Stockholm-Mälardalen. Nämnden framhåller att såväl Arlanda som Uppsala måste ingå i ett kommande system med höghastighetståg. Nämnden framhöll även att det föreslagna systemet med höghastighetsbanor stödjer den långsiktiga målbild för Östra Mellansverige som RUF5 redovisar och menar att en utbyggnad av de föreslagna höghastighetsbanorna skulle kunna ge en positiv effekt för en hållbar regional utveckling.

I RUF5 2010 bedöms mot bakgrund av en antagen fortsatt långsiktigt stark befolkningstillväxt att ytterligare spårkapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet kommer behövas på lång sikt. Introduktion av höghastighetståg kommer att innebära ett ökat anspråk på spårkapacitet. För att få full effekt på trafiken med höghastighetståg och klara spårkapacitetsbehovet långsiktigt bör beredskap för utbyggnad av höghastighetsbana från Järna mot Stockholms central och Arlanda övervägas. Nämnden anser därför att en fördjupad analys av förslagets effekter för behov och användning av spårkapaciteten på kort och lång sikt i avsnittet Järna-Uppsala behöver göras.

Nämndens yttrande förtydligar förhållningssättet till höghastighetsbanor jämfört med skrivningarna i utställningsförslaget.

Förslag till ställningstagande

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

- att skrivningarna i RUF5 angående höghastighetsbanor ses över så att de tydliggör Regionplanenämndens ställningstagande i yttrandet över SOU 2009:74.

6. Allmänflyg och helikopterflygplats

Vad står i utställningsförslaget?

Det råder stor brist på flygfältskapacitet för allmänflyget i länet sedan Tullinge och Barkarby flygfält lagts ner och allmänflygets tillgänglighet till Bromma flygplats har begränsats. Allmänflyget är en del av det samlade transportsystemet och förutsättningarna att fylla den funktionen måste upprätthållas. Det innebär att befintliga flygfält behöver utnyttjas effektivare men också att ytterligare flygplatskapacitet behöver tillskapas i länet. Ett läge för allmänflygplats bör reserveras såväl i den norra som i den södra länsdelen.

Vad har remissinstanserna sagt?

I hittillsvarande genomgång av remissinstansernas synpunkter har inte några synpunkter på flygplatskapacitet för allmänflyget identifierats.

Vad är direktivfrågan?

Parallellt med RUF5-arbetet har frågan om en lösning för allmänflygets långsiktiga behov i Stockholm-Mälarenregionen behandlats i särskild ordning. Kommunförbundet Stockholms län, KSL, Länsstyrelsen i Stockholms län och Regionplanenämnden har gemensamt givit Carl Cederschiöld i uppdrag att försöka åstadkomma konkreta lösningar för allmänflygets behov i Stockholm-Mälarenregionen. I underlaget för beslutet framhålls att det sannolikt inte finns en lösning för allmänflygets framtida behov att kunna verka i Stockholm-Mälarenregionen men att det kan finnas möjlighet att genom en rad olika åtgärder åstadkomma rimligt godtagbara möjligheter för allmänflyget att fortsätta att fungera. Uppdraget har avslutats och avrapporterats i förhandlingspromemorian En lösning för allmänflygets långsiktiga behov i Stockholm-Mälarenregionen 2009-09-11. I denna förhandlingspromemoria föreslås att kommunerna i Stockholms län och eventuellt också Stockholms läns landsting bildar ett regionalt flygplatsbolag i form av ett aktiebolag för finansiering och samordning.

I förhandlingspromemorian hänvisas till att det utställda förslaget till RUF5 2010 anger att ytterligare flygplatskapacitet behöver tillskapas i länet och att ett läge bör reserveras såväl i den norra som i den södra länsdelen. De alternativ som i förhandlingspromemoria föreslås i första hand prövas för en sådan markreservasjon är Bro och Rockelsta/Gillinge i den norra länsdelen och Krummeltorp och Ormsta i den södra länsdelen. KSL:s styrelse har 2009-10-08 godkänt rapporten och uppdragit åt kansliet att undersöka och utreda möjligheten att bilda ett bolag för att finna en långsiktig lösning för allmänflyget.

Detta innebär att det finns förslag på lägen för allmänflygplatser både i den norra och i den södra länsdelen. Dessa lokaliseringalternativ fanns inte explicit angivna i utställningsförslaget till RUF5 2010 och har därmed inte varit föremål för en formell remissbehandling. Det är dock angeläget att den antagna utvecklingsplanen ger en aktuell information avseende planeringsläget för allmänflygets infrastruktur.

Under utställningstiden har också frågan om flygplats för landstingets och polisens helikopterverksamhet aktualiserats. Den planerade helikopterflygplatsen i Myttinge på norra Värmdö har försenats på grund av överklagad detaljplan och en översyn av hur helikopterverksamheten ska hanteras på kort och lång sikt pågår. Alternativ som prövas är Bromma flygplats och Berga AMF1. Det finns skäl att även redovisa det aktuella läget avseende polisens och ambulanssjukvårdens helikopterverksamhet i utvecklingsplanen.

Förslag till ställningstagande

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

- att utställningsförslaget kompletteras med en sektorskarta för flygplatser där det aktuella planeringsläget för trafikflygplatser, allmänflygplatser och helikopterflygplatser redovisas. Av redovisningen ska tydligt framgå vad som är befintliga flygplatser, planerade flygplatser och lägen som bör hållas öppna för vidare prövning i särskild ordning. För den senare kategorin innebär redovisningen inte ett ställningstagande till markreservat i den antagna utvecklingsplanen.

7. Flyktingmottagande och introduktion av nyanlända

Vad står om frågan i utställningsförslaget?

I utställningsförslaget lyfts behovet av en ny och bredare integrationspolitik, vilket skulle innebära att dagens integrationspolitik kompletteras med både lokala och regionala insatser. Arbetsmarknadens utveckling och öppenhet är avgörande för integrationen i regionen. Följaktligen är det viktigt att öka tillgängligheten mellan arbete och boende samt att öka dynamiken på arbetsmarknaden och i företagandet. I utställningsförslaget påpekas också att såväl orsakerna till, som lösningarna, på arbetslöshet och andra problem i utsatta stadsdelar sällan är lokala. Därför krävs ofta regionala insatser för att lösa lokala problem.

En av de regionala insatserna som nämns i kapitlet "Frigör livschanser" är en samverkansöverenskommelse mellan olika kommuner i länet för att effektivisera introduktion av flyktingar och mottagning av nyanlända. Där förklaras kort vad överenskommelsen innebär, nämligen att parterna aktivt ska arbeta för en ökad samordning och utveckling av insatser riktade till nyanlända kvinnor, män och barn. Syftet med överenskommelsen är att på ett mer resurseffektivt sätt möta individens behov och vuxnas önskan att bli självförsörjande.

Vad har remissinstanserna sagt?

Länsstyrelsen i Stockholms län instämmer i att det är angeläget med en förnyad och breddad integrationspolitik med kopplingar till flera andra utvecklingsområden som exempelvis kompetensförsörjning, kommunikationer, bostäder och stadsplanering. Med hänvisning till sina egna erfarenheter från regeringens uppdrag kring flyktingmottagande och integration vill länsstyrelsen betona att en snabb tillgång till arbete som en grundförutsättning för en lyckad integrationspolitik. Etableringen på

arbetsmarknaden kan nämligen bli en del av en kraftfull introduktion och etablering med fokus på egenförsörjning. Enligt länsstyrelsens mening är det också viktigt att insatserna kring arbete och introduktion/etablering inte tonas ned till förmån för antidiskriminering, mångfald, tillgänglighet m.m. I stället borde insatser kring arbete och introduktion lyftas upp och tydliggöras i den slutliga planen.

Vad är direktivfrågan?

Förutsättningarna för regionalt samarbete i form av en överenskommelse har delvis förändrats. Regeringen har överlämnat propositionen ”Nyanlända invandrades arbetsmarknadsetablering – egenansvar med professionellt stöd” till riksdagen. I propositionen föreslås en ny lag om etableringsinsatser för vissa nyanlända invandrare. Lagen syftar till att påskynda deras etablering i samhället och föreslås träda i kraft den 1 december 2010. Den innebär framför allt att själva samordningsansvaret för individens introduktion kommer att flyttas från kommunerna till Arbetsförmedlingen.

Kommunerna har dock en fortsatt viktig roll och behov av samarbete finns kring sådana insatser som de även fortsättningsvis ansvarar för, exempelvis SFI och bostadsförsörjning. Dessutom står det inte något om samordningsansvaret i överenskommelsen och tjugofem kommuner har redan hunnit skriva under överenskommelsen. Därför har överenskommelsen mellan länets kommuner inte ändrats på grund av lagförslaget. Den kan dock kompletteras efteråt. På regional nivå handlar det fortfarande om att stödja överenskommelsen genom att ge goda förutsättningar i form av strukturer som stödjer kommunernas arbete med introduktion av invandrare och mottagning av nyanlända.

Förslag till ställningstagande

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

- att formuleringarna i planen ändras så att de tar hänsyn till förändrade förutsättningar
- att snabb tillgång till arbete betonas än mer som avgörande för en framgångsrik integration.

8. Synkronisering mellan RUF5 och de statliga infrastrukturplanerna

Vad står om frågan i utställningsförslaget?

De i utställningsförslaget angivna investeringsåtgärderna i ny trafikinfrastruktur överensstämmer i stort med dem i RUF5 2001. De omfattar också åtgärdsförslagen i Stockholmsöverenskommelsen fram till 2020. Investeringsobjekten redovisas mot bakgrund av följande åtaganden i utställningsförslagets andra kapitel:

- öka vägkapaciteten i kritiska snitt, samt styr och begränsa efterfrågan
- utveckla trafiknät som stödjer Stockholmsregionens flerkärnighet
- utveckla en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla

- utveckla stadsstrukturen i östra Mellansverige med spårtrafiken som grund
- utveckla förbindelserna inom och utom landet
- säkerställa platser för anläggningar i logistiskt goda lägen.

Vad har remissinstanserna sagt?

Remissinstanserna framför att det angeläget att de investeringsåtgärder som anges i utvecklingsplanen för perioden fram till 2020 är desamma som de som nu redovisas i de förslag till investeringsplaner för trafikinfrastruktur som tagits fram under 2009 i samverkan mellan stat och region och som bygger på RUF5 och Stockholmsöverenskommelsen.

Vad är direktivfrågan/varför lyfter vi den till nämnden?

Att få till stånd en enighet om inriktning och erforderliga åtgärder för att förbättra transportsystemet i Stockholmsregionen har varit en lång och mödosam men också så här långt framgångsrik process från regionalt utvecklingsarbete och förhandlingar i början av 1990-talet till en idag nära nog total samsyn vad gäller brister, mål och behov av satsningar i en storregion som omfattar ett antal län i östra Mellansverige. Att denna samsyn manifesteras på ett konsekvent och transparent sätt i olika sammanhang och att centrala utvecklingsdokument såsom den regionala utvecklingsplanen är väl koordinerade är därför av stor strategisk betydelse och följaktligen en viktig fråga för Regionplanenämnden.

Viktigt är också att genomförandearbetet blir kraftfullt och samordnat. Här pågår nu diskussioner i syfte att klargöra hur en fortsatt samverkan mellan genomförandeansvariga aktörer i regionen bör se ut och om vad som behöver regleras i avtal mellan staten och regionen kring genomförandeplanering, medfinansiering/ användning av trängselskattmedel och uppföljning för att undvika förseningar och fördröjningar. Inom Stockholms läns landsting har AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) givits i uppdrag att kopplat till RUF5 ta fram en särskild genomförandestrategi för trafikplaneringen, med möjlig etappindelning för genomförandet samt förslag till finansiering av densamma. Denna strategi ska utarbetas i samråd med Regionplanenämnden, Färdtjänstnämnden och Waxholmsbolaget och ska redovisa förutsättningar för de olika utbyggnadsprojekten och ett förslag till tidsmässig prioritering av projekten utifrån redovisade kriterier. Vidare har inom ramen för den samverkan som sker kring ett antal produktionsförberedande insatser för ökad tillgänglighet i Stockholmsregionen (SATSA), med stöd av regionala strukturfondsmedel, arbete påbörjats kring ett handlingsprogram för effektiv trafik, kring effektivare planeringsprocesser, kring godslogistik, kring intelligenta trafiksystem (ITS) och mobility management samt förstudier för ett antal väg- och kollektivutbyggnader.

Förslag till ställningstagande

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar att

- investeringsobjekten fram till 2020 i det slutliga planförslaget fullt ut överensstämmer med de objektslistor som återfinns i förslagen till nationell plan respektive länsplan för Stockholms län 2010-2021.
- beskrivningen av det fortsatta arbetet med ett genomförande av de delar av utvecklingsplanen som rör transportsystemet ska utvecklas i enligt ovan.

9. Energianläggning i Kymlinge

Vad står om frågan i utställningsförslaget?

I utställningsförslaget till RUF5 2010 anges ett antal åtaganden för energisystemet i regionen. Av dessa är det främst två åtaganden som har direkt koppling till frågan om en eventuell etablering av ett nytt kraftvärmeverk i Norra Kymlinge. Dessa är ”Ställ om till förnybara energikällor och drivmedel” och ”Expandera och koppla samman regionens fjärrvärmenät och bygg ut fjärrkylan”.

I utställningsförslaget redovisas befintliga och nya stora energianläggningar som mark behöver reserveras för. Där anges också att ”fjärrvärmebehovet kommer att stagnera framöver. Besparingar och effektiviseringar kommer att balanseras av nyproduktion och nyanslutning. Ändå behöver kraftvärmekapaciteten byggas ut framöver, vilket kräver nya etableringsplatser. Nya stora anläggningar kan även tillkomma i Haninge/Drefviken, Täby/Hagby, Upplands-Bro/Högbytorp och i Norrtälje.” Norra Kymlinge, som en sådan ny värmeanläggning finns inte med.

En av de i utställningsförslaget redovisade regionala stadskärnorna är Kista-Sollentuna-Häggvik. Kärnan berör kommunerna Stockholm, Sollentuna och Sundbyberg. Norra Kymlinge utgör den södra delen av stadskärnan. I kärnan finns idag en stark näringslivsprofil med kunskapsintensiva näringsgrenar och utbildningar. Den regionala stadskärnan är till stora delar gles och funktionsseparerad. För att uppnå en tät blandstad krävs omfattande förtätning och att kärnan byggs ihop genom att barriärerna överbryggas samt att det skapas förbättrade interna kommunikationer. Tillgängligheten till och inom kärnan kan förbättras genom utbyggnad av Tvärbanan och tunnelbanan.

Andra utgångspunkter och tidigare yttranden

Norra Kymlinge tillhör Sundbybergs stad och är idag ett grönområde som är starkt bullerpåverkat genom Kymlingelänken, E 4 och ostkustbanan.

Regionplanenämnden har i ett tidigare yttrande till Sundbybergs stad (RTN 2009-0049 angående Sundbybergs samråd över ny översiktsplan) påtalat att förändringsområdet Norra Kymlinge, som del av den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik, i första hand bör utnyttjas som utbyggnadsområde för bostäder och kontor i anslutning till den förberedda tunnelbanestationen. En väsentlig aspekt för Norra Kymlinges utveckling är huruvida ett nytt kraftvärmeverk är förenligt med den täthet och den stadsmiljö som bör utmärka en regional stadskärna.

Andra viktiga aktörer i sammanhanget har också yttrat sig över Sundbybergs stads förslag till ny översiktsplan. Området ska enligt Länsstyrelsen åsikt utvecklas för blandad bebyggelse med arbetsplatser och bostäder (i linje med RUF5). Sollentuna kommun anser att Kymlinge bör knytas samman med Kista och Silverdal samt att den potential som en planerad station på tunnelbanan bör utnyttjas. Stockholms stads stadsbyggnadsnämnd förutsätter att ett eventuellt kraftvärmeverk i Norra Kymlinge inte kommer att påverka utvecklingen negativt för Kista.

Markägaren Vasakronan är intresserad av att exploatera området (cirka 60 hektar). Vasakronans hållning är att det går att kombinera både bostäder/kontor och ett nytt kraftvärmeverk i Norra Kymlinge. Vasakronan lyfter fram betydelsen av att:

- ett kraftvärmeverk bör byggas intill motorvägen, resten av marken skulle användas för bostads- och kontorsändamål
- ett skyddsavstånd mellan kraftvärmeverket och annan tillkommande bebyggelse säkerställs genom en grön kil
- logistiklösningen för kraftvärmeverket inte får störa
- den förberedda T-banestationen i området öppnas.

Hur många bostäder/kontor som inte kan byggas pga. av ett nytt kraftvärmeverk kan inte bedömas då Norrenergis planer fortfarande är för obestämda.

Norrenergi har som uppdrag att fortsätta planeringen av den nya fjärrvärmeanläggningen i Norra Kymlinge (principbeslut av Sundbybergs kommunfullmäktige i mars 2009). Norrenergi och dess ägare ser stora fördelar med såväl placeringen som de lokala och regionala vinster som kan göras. Skyddsavståndet är enligt Norrenergi inget problem. En ny fjärrvärmeanläggning kan fungera som bullerskydd från väg- och järnvägstrafiken in mot Igelbäckens naturreservat och eventuellt tillkommande bebyggelse i Kymlinge. Fördelen med ett nytt kraftverk i detta läge är också enligt Norrenergi att Sundbybergsverket kan avvecklas och frigöra centralt belägen mark. Läget i Norra Kymlinge ger också fördelar för att verket skulle ligga som en knutpunkt för länets nordvästra och centrala fjärrvärmenät dvs. en fortsatt sammanknytning av olika system från Brista i norr till Södertälje i söder skulle möjliggöras.

Vad har remissinstanserna sagt?

Fjärrvärmen anses av många som en viktig del av länets energiförsörjning som bör utvecklas men även ställas mot andra lokala uppvärmningslösningar. I synnerhet de i RUF5 föreslagna sammankopplingarna av fjärrvärmenäten välkomnas för att minska sårbarheten och öka framtida konkurrens i fjärrvärmesektorn. Fortum pekar på faktumet att det inte är sannolikt att samtliga utpekade nya lägen för nya energianläggningar kommer att behövas under den närmaste 20-årsperioden. Sundbybergs stad påpekar att det finns ett principbeslut kring ett nytt kraftvärmeverk i Norra Kymlinge som bör finnas med RUF5 2010. Solna stad konstaterar att det planerade kraftvärmeverket i Kymlinge saknas.

Vad är direktivfrågan?

Remissinstanserna och kontoret ser å ena sidan positivt på en fortsatt utveckling av fjärrvärme/kylsystemet och en ökad kraftvärmeproduktion i länet. Å andra sidan finns det en klar hållning från nämnden och kontoret att området i Norra Kymlinge ska utvecklas som regional stadskärna. Sätillvida finns det en konflikt mellan en tät, stadsmässig utbyggnad och en ny energiinfrastruktur.

Förslag till ställningstagande

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

- att stå fast vid tidigare ställningstaganden att området bör utvecklas som del av den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik, dvs. att i första hand tät, stadsmässig bebyggelse bör tillkomma. Alternativa lösningar för att långsiktigt klara energiförsörjningen bör därför prövas.

10. Buller

Vad står om frågan i utställningsförslaget?

Utställningsförslaget till RUF5 2010 tar upp buller i ett flertal avsnitt, men framförallt i kapitel 2 *Förutsättningar, planeringsmål och åtaganden* inom strategin *Säkra världen för framtida behov* (sid 70-80). Det konstateras bland annat att en tät och central bebyggelsestruktur bidrar till att fler invånare utsätts för buller i utomhusmiljön i jämförelse med en mer utspridd bebyggelsestruktur. RUF5 2010 anger att omgivningsbuller är ett problem som kan ge otrivsel och försämra folkhälsan. I första hand gäller problemen utomhusbuller. Antalet bullerstörda i bostaden är i dag litet och minskar genom att åtgärder vidtas för att skärma av bullret. När nya bostäder byggs kan riktvärdena för inomhusbuller regelmässigt klaras om nya bostäder i bullerstörda lägen får god isolering och utformas med en "tyst" sida. Avsikten är att förbättra förutsättningarna att bygga tätt i goda kollektivtrafiklägen med avvägda planeringshänsyn. Att bygga tunnlar eller olika slag av avskärmningar kan medverka till att minska omgivningsbullret från trafiken. Buller förekommer även i samband med rekreationsområden. Tystnaden är särskilt viktig att värna och förstärka i tätortsnära lägen och i områden där tystnad och rofylldhet är centralt för upplevelsen. Det är i stadsmiljö, och särskilt på platser där människor vistas ute längre tider, svårt att minska utomhusbullret om man inte vidtar åtgärder mot själva bullerkällan vilket bör vara målet. I kapitel 5 *Miljökonsekvensbeskrivning* och i den särskilda Miljökonsekvensbeskrivningen till RUF5 2010 redovisas hur planen behandlar miljö kvalitetsmål, åtgärder för att förebygga, hindra eller motverka buller.

Vad har remissinstanserna sagt?

Ett antal remissinstanser (AB Familjebostäder, Vägverket, Socialstyrelsen, SL, Sundbyberg, Malmö stad, m fl) har yttrat sig över bullerutvecklingen i länet. Familjebostäder framhåller vikten för bostadsförsörjningen av den s.k. Stockholmsmodellen för detaljplanering med hänsyn till trafikbuller, så att inte bostäder koncentreras till

perifera områden, vilket skulle försvåra måluppfyllelsen. Vägverket lyfter fram att behovet av bulleråtgärder kommer att öka om länet växer som beräknat. Socialstyrelsen efterfrågar en beskrivning hur hälsan påverkas (med stöd av SLL:s Miljöhälsorapport). Enligt SL bör RUF5 bidra till ett tydligare sätt att minimera risk för bullerstörningar till boende. SL anser att avstegsfall för trafikbuller är relevant i en storstad förutsatt att inomhusnivåerna klaras och en tyst sida finns tillgänglig, men betonar att avstegsfallen inte alltid är tillämpliga. SL efterlyser en diskussion om ansvarsfördelningen mellan kommuner, exploatörer respektive trafikutövare avseende buller vid nybyggnation. Sundbyberg anser att utbyggnad av tvärspårvägen är en mycket viktig åtgärd som bland annat bidrar till mindre buller och luftföroreningar. Malmö anser att den föreslagna utbyggnaden av såväl vägnät som spår i Stockholmsregionen ökar risken för bullrets utbredning på landsbygden och även för påverkan på biologisk mångfald genom landskapsfragmentering och efterlyser förslag om metoder för att motverka sådana effekter.

Vad är direktivfrågan/varför lyfter vi den till nämnden?

Den förväntade starka tillväxten i länet medför både mer transportarbete och en nödvändig förtätning bl.a. längs hårt trafikerade gator, vägar och järnvägar. Det medför att befolkningens, men även naturens negativa påverkan genom buller utomhus, riskerar att tillta. Problemet med inomhusbuller minskar däremot i takt med att åtgärder genomförs. Landstingets miljöhälsorapport har uppmärksammat att fler människor uppger sig störda av buller utan att trafikbullret ökat i motsvarande grad och flygbullret faktiskt har minskat. Det tyder på att buller och dess hälsoeffekter uppmärksammas alltmer. Även RUF5 miljökonsekvensbedömning observerar detta problem.

RUF5 redovisar förhållningssätt som minskar risken för bullerstörningar som innefattar lokaliseringssätt, principer för utformningen av ny bebyggelse, behovet av skyddsåtgärder samt av att minska bullret vid källan. Det innefattar även omlokalisering av bulleralstrande verksamheter från mindre lämpliga lägen till andra delar av regionen. Genomförandet av RUF5 2010 innebär minskad risk för bullerstörningar inomhus, samtidigt som bullerstörningar utomhus riskerar att öka.

Den regionala utvecklingsplanen behandlar inte i detalj vilka åtgärder som behöver genomföras i olika delar av regionen och i olika utbyggnadsprojekt, och inte heller ansvarsfördelningen för dessa. Detta är frågor för genomförandet av planen. Det finns knappast heller kunskap nog att utvärdera möjliga hälsoeffekter av minskande inomhusbuller, ökande utomhusbuller och ökande medvetenhet om problemen. Länsstyrelsen och kommunerna har redan etablerade rutiner för att hantera buller i planeringen. För att minska exponering för utomhusbuller behövs andra åtgärder, till exempel tystare fordon, andra vägbeläggningar, förläggning av trafikleder i tunnlar och avskärmning genom plank eller byggnader.

Förslag till ställningstagande

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

- att RUF5 slutgiltiga förslag utvecklas med tydligare formuleringar vad gäller beskrivningen av bullerproblematiken och möjliga åtgärder för att motverka buller.

Del B

Utställningsutlåtande RUF5 2010

Utdrag ur Regionplanenämndens protokoll 1/2010,
2010-02-17

§ 10

10

Utställningsutlåtande RUF5 2010

RTN 2008-0372

Regionplanekontorets tjänsteutlåtande 2010-02-02.

Nämnden beslöt i enlighet med kontorets förslag

att godkänna utställningsutlåtandet i enlighet med bilaga 1 i tjänsteutlåtandet.

Vid protokollet

Börje Wredén

Regionplanekontorets tjänsteutlåtande

Utställningsutlåtande RUF5 2010

Förslag till beslut

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

att godkänna utställningsutlåtandet i enlighet med bilaga 1.

Ärendet

Sedan mars 2006 pågår arbetet med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2010. I juni 2009 beslutade Regionplanenämnden att godkänna utställningsförslaget till RUF5 2010 med miljökonsekvensbeskrivning för utställning under perioden 30 juni – 30 oktober 2009.

De synpunkter som framfördes under utställningsperioden låg till grund för ett direktivärende som behandlades i nämnden i december 2009. Nämnden tog då ställning till vilka ändringar som inkomna synpunkter skulle medföra. Detta var viktigt för att ge kontoret möjligheter att genomföra dessa ändringar till nämndens möte i februari 2010. På så sätt kan nämnden ta ställning till ett slutligt planförslag där ändringar efter utställningsperioden är införda. Av tidsmässiga skäl var det vid detta tillfälle inte möjligt att redovisa en samlad remissammanställning med kommentarer över inkomna synpunkter. Detta görs istället i detta ärende.

Kontorets kommentarer

Kontorets avsikt är att i rapportform publicera det direktivärende som nämnden beslutade om i december samt detta ärende som ett samlat utställningsutlåtande. I den rapporten kommer nämndens beslut att redovisas i sin helhet liksom Länsstyrelsens granskningsyttrande.

Sven-Inge Nylund

Peter Haglund

Bilaga

1. Utställningsutlåtande RUF5 2010

Bilaga 1 till Regionplanekontorets tjänsteutlåtande

Inledning

Sedan mars 2006 pågår arbetet med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. I maj 2007 godkände dåvarande Regionplane- och trafiknämnden vision, mål och strategier för regionens utveckling samt programmet för RUF5 2010 och i maj 2008 beslutade nämnden att utan eget ställningstagande skicka ut samrådsförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen på samråd och remiss.

Samrådsförslaget till RUF5 2010 hade utarbetats i dialog med ett mycket stort antal berörda aktörer – kommuner och kommunala samarbetsorgan, landsting och regionala grupperingar, statliga myndigheter, organisationer och företag. När remisstiden gick ut hade remissen också besvarats av fler aktörer än någon remiss som nämnden någonsin skickat ut, sammanlagt ca 3500 synpunkter från 240 instanser.

Majoriteten av remissinstanserna var i hög grad positiva till samrådsförslaget och den process som föregått det, och många ställde sig bakom förslaget i dess helhet eller i väsentliga delar. Kontoret bedömde därför att samrådsförslaget utgjorde en stabil grund för det fortsatta arbetet med utställningsförslaget.

I juni 2009 beslutade nämnden att godkänna utställningsförslaget med miljökonsekvensbeskrivning för utställning under perioden 30 juni - 30 oktober enligt reglerna för regionplan i 7 kap 5 § plan- och bygglagen. Utställningsperioden gav remissinstanser och andra en möjlighet att granska hur de synpunkter som framfördes under samrådet tagits till vara och ta ställning till utställningsförslaget. Utställningsperioden kan också ses som en sista kvalitetssäkring.

Under utställningsperioden har kontoret initierat och deltagit i en rad utställningsaktiviteter. Framför allt har kontoret prioriterat dialogen med kommunerna i länet. Vid dessa träffar har kontoret återrapporterat hur tidigare synpunkter tagits om hand. Tidigt under utställningsperioden arrangerades också ett större utställningsseminarium dit alla remissinstanser inbjöds. Tillsammans med länsstyrelsen har också en utställningsaktivitet riktad till statliga myndigheter genomförts.

Drygt 150 remissvar har inkommit. Liksom vid samrådet har synpunkter lämnats inte bara av aktörer i länet utan också i hela Mälardalen och övriga Sverige, inte bara från offentliga organ utan även från organisationer och företag. Engagemanget för det storregionala perspektivet framgår bl.a. av att en femtedel av yttrandena kommer från aktörer utanför Stockholmsregionen: kommuner, kommunala samarbetsorgan, landsting och länsstyrelser.

Huvuddelen av remissinstanserna stödjer utställningsförslagets vision, planeringsmål och åtaganden. De förändringar som genomförts mellan samrådsförslag och utställningsförslag får i stor utsträckning stöd av remissinstanserna. Miljöfrågor i vid bemärkelse och särskilt regionens påverkan på klimatet engagerar många remissinstanser. När det gäller insatser diskuteras i hög grad – liksom under samrådet – trafikfrågorna och inte minst deras koppling till klimatmålen, samt även insatser för en bättre integration.

1. Utställningsförslagets uppläggning och innehåll

1.1 Generella synpunkter på utställningsförslaget

Synpunkter från remissinstanserna

Remissinstanserna är i stor utsträckning positiva till utställningsförslaget på en övergripande nivå. Ett antal remissinstanser uttrycker att man ställer sig bakom förslaget. Andra uttrycker sig försiktigare och skriver att man inte har något att erinra mot förslaget. Flertalet tar dock inte ställning till planen som helhet utan framför synpunkter på de olika delarna.

Uppläggning, kvalitet och presentationssätt

Många remissinstanser menar att planeringsprocessen och den regionala utvecklingsplanen har ett ambitiöst upplägg och en viktig funktion. Exempelvis anger *Nacka kommun* av planen är ett viktigt verktyg för Stockholmsregionens framtida utveckling. *AB Familjebostäder* konstaterar att planen innehåller en bred och välgrundad genomgång av enskilda planeringsförutsättningar. *Malmö stad* menar att utställningsförslaget håller genomgående hög kvalitet vilket ger en god grund för det framtida arbetet. *Stockholms läns hembygdsförbund* menar att förslaget är mycket väl genomarbetat och på ett tydligt sätt beskriver både grunden, målen och strategierna för att genomföra planen. *Locum AB* menar att utvecklingsplanen med dess vision, mål och sex strategier visar på en bra utveckling och är positiv för regionen.

Flera instanser uppskattar den inledande snabbguiden liksom den fristående guiden som stöd för att få överblick och en helhetsbild av planen. Dock menar *Järfälla kommun* att utställningsdokumentet i likhet med samrådsförslaget är alltför omfattande och ordrikt.

Hur tidigare synpunkter tagits tillvara – från samråd till utställning

Flera remissinstanser är nöjda med hur synpunkterna från samrådet under 2008 har tagits tillvara. Exempelvis anger *Askersunds kommun* att tidigare lämnade synpunkter är åtgärdade och avstår därför från att yttra sig ytterligare. *Järfälla* och *Värmdö* kommuner är positiva till de förändringar som gjorts i förslaget, men menar att det fortfarande finns en del synpunkter på utställningsförslaget som bör arbetas in innan planen antas. Några är mer kritiska till hur tidigare synpunkter hanterats. Så skriver t.ex. *Cykelfrämjandets Storstockholmskrets* att deras synpunkter från 2008 i stor sett ännu är relevanta.

Flera instanser menar att utvecklingen från samrådsförslag till utställningsförslag varit positiv. *Naturvårdsverket* anser att bearbetningen av samrådsförslaget till föreliggande utställningsförslag har lett till en tydligare plan och att vissa miljöfrågor har lyfts fram. *Upplands-Bro kommun* menar att utställningsförslaget sammantaget utvecklats till en bättre och tydligare plan än samrådshandlingen. *Lidingö stad* konstaterar att utställningsversionen nu konkretiserats och utvecklats jämfört med samrådsversionen.

Riksantikvarieämbetet menar att materialet har blivit avsevärt tydligare sedan samrådsskedet. *Flens kommun* konstaterar att Regionplanekontoret har utvecklat ett gediget och välformulerat samrådsmaterial till ett än mer logiskt och konsekvent utställningsförslag. *Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen* noterar att förslaget till regional utvecklingsplan på flera ställen har blivit bättre under den tid arbetet har pågått.

De förbättringar som särskilt uppmärksammas rör i första hand klimatfrågan. I *Södertörnskommunernas* gemensamma yttrande konstateras att klimatfrågan nu hanterats bättre än tidigare.

Naturvårdsverket menar att det fördjupade arbete som genomförts för att hitta lösningar för att nå klimatmålet är mycket positivt, eftersom detta perspektiv inte varit lika tydligt i samrådsförslaget. *Botkyrka kommun* menar att de sociala utvecklingsfrågorna, som är särskilt intressanta för Botkyrka, har fått en bättre behandling än i tidigare planeringsomgångar.

RUF5 2010 som grund för framtiden

Många remissinstanser bedömer att RUF5 2010 ger en god grund för regionens fortsatta planerings- och utvecklingsarbete. Så anger t.ex. *Boverket* att regionen med RUF5 2010 får ett samlat mål- och strategidokument för fysisk planering och regional utveckling med gemensamma inriktningar och som även innefattar en utblick över östra Mellansverige i ett rumsligt perspektiv. *Boverket* bedömer att med den gemensamma strategiska referensram som RUF5 2010 utgör, bör regionen stå starkt rustad för de utmaningar som den står inför och för att kunna ena olika aktörer i frågor som kräver planering över sektorsgränser och geografiska områden. *Fortum* menar att planen innehåller ett omfattande material som utgör ett viktigt planeringsunderlag för framtiden.

Tillväxtverket menar att RUF5 2010 är en mycket sammanhållen och välskriven utvecklingsplan. Verket anser att RUF5 2010 har en viktig funktion som uttryck för regionens samlade vilja om den framtida utvecklingen och som grund och ledning för ett kraftfullt och samordnat utvecklingsarbete. Verket anser dock att planen inte till fullo lägger motsvarande grund för det regionala tillväxtarbetet som mer riktar sig mot exempelvis näringslivsutveckling.

Förutsättningar i olika geografiska områden samt konflikthantering

Ekerö kommun menar att den regionala utvecklingsplanen naturligtvis ska fokusera på gemensamma prioriteringar för hela regionens utveckling. I vissa avseenden har detta dock skett på bekostnad av utrymmet för behov som formulerats i kommunerna, som ju måste känna delaktighet för att fullt ut ställa sig bakom den på sikt antagna RUF5 2010. *Eskilstuna kommun* menar att det i det storregionala perspektivet för östra Mellansverige finns ett behov av att konkretisera det regionala planeringsunderlaget mer än vad som har skett i RUF5 2010 och att det behövs en djupare beskrivning av förutsättningarna i omkringliggande län.

Malmö stad menar att det är bra att konflikter mellan olika intressen analyseras. Analyserna kunde dock vara utförligare, särskilt mot bakgrund av den stora tillväxt och de många anspråk på marken som förväntas i regionen. *AB Familjebostäder* ser en avsaknad av prioriteringar och målkonfliktshantering som en allvarlig svaghet som riskerar att förtä en del av värdet med en i övrigt väl genomarbetad och strukturerad regionplan.

Frågor som bör utvecklas

En fråga som flera instanser vill se mer av i RUF5 2010 är hälso- och sjukvård. *Karolinska Universitetssjukhuset* framför att det är olyckligt att planen inte beaktar sjukvården, inte minst dess behov av säkra och effektiva transporter. *Locum AB* menar att det är viktigt att också att utveckla samarbete mellan Regionplanekontoret, Hälso- och sjukvårdsnämnden (HSN) och Locum AB för att säkerställa att sjukvårdens behov beaktas långsiktigt och belyses ur alla synvinklar. HSN anser att hälso- och sjukvårdsperspektivet måste beaktas betydligt tidigare i planeringsprocessen än vad som hittills gjorts. *Handikapporganisationernas samarbetsorgan* (HSO) menar att det är en ytterst beklaglig miss att förslaget inte närmare behandlar "vardagssjukvårdens" roll och organisation. Dels därför att förslaget utgår från en stark befolkningstillväxt, dels för att hela vårdstrukturen står inför stora förändringar genom att nya Karolinska Universitetssjukhuset ska få en förstärkt forskningsinriktning.

Fler instanser önskar att RUF5 2010 ska utveckla området kultur. *Det gäller exempelvis Riksantikvarieämbetet* (RAÄ) som menar att kulturarvsperspektivet bör utvecklas (se vidare avsnitt 2.4). Några instanser efterfrågar också ett tydligare funktionshinderperspektiv. *Skärgårdens trafikantförening* anser att hänsynen till människor med funktionsnedsättningar som exempelvis elöverkänslighet, allergier, epilepsi, migrän, kognitiva funktionsnedsättningar och hörselnedsättningar saknas i utställningsförslaget. Därutöver framför också enstaka remissinstanser önskemål om kompletteringar eller utveckling av enskilda frågor. Så önskar t.ex. *Stockholms idrottsförbund* att idrottens rum och miljöer ses som en del av samhällsutvecklingen och som en del av regionens attraktionsmöjligheter.

Regionplanekontorets kommentar

Kontorets konstaterar att utställningsförslaget anger en inriktning som många aktörer ställer sig bakom och att förslaget bedöms hålla en god kvalitet. Många remissinstanser anger att de är nöjda med hur tidigare synpunkter hanterats. Några ifrågasätter dock varför inte tidigare synpunkter gett tydligare avtryck. Kontoret vill här hänvisa till den utförliga redogörelse som redovisades efter samrådet där synpunkterna kommenterades. Synpunkter som inte har kunnat hanteras har i många fall varit önskemål som inneburit mycket stora resursinsatser eller som bedömts handla om frågor som är lokala eller för detaljerade för att behandlas i den långsiktiga regionala utvecklingsplanen.

Planen anses av många aktörer lägga en god grund för planerings- och utvecklingsarbetet i regionen, vilket är mycket glädjande. Kontoret noterar att flera remiss-

instanser önskar att hälso- och sjukvården ska behandlas i den regionala utvecklingsplaneringen. Kontoret anser att detta lämpligen görs genom att RUF5 2010 läggs som grund för det långsiktiga arbete med en "generalplan" som för närvarande pågår. Det är inte möjligt att inom gällande tidplan göra kompletteringar på detta område.

Övriga frågor som remissinstanserna önskar bättre belysta kan tas som ingångsvärden i kommande RUF5-processer.

När det gäller funktionshinderperspektivet menar kontoret att det beaktats i planeringsprocessen och att det kan vidareutvecklas när planen genomförs.

Presentationssätt och tydlighet

Flera instanser ger positiva omdömen på hur planen presenteras. Exempelvis menar *Länsstyrelsen i Västmanlands län* att det komplexa och omfattande materialet i RUF5 2010 är presenterat på ett väl strukturerat sätt och med en attraktiv inramning. *Stockholms läns hembygdsförbund* uppskattar att RUF5 2010 är välstrukturerad, innehållsrik och tydlig med en lättillgänglig sammanhållande röd tråd. *Sundbybergs stad* anser att struktur och innehåll har blivit enklare att följa i utställningshandlingen jämfört med samrådsförslaget. *Upplands Väsby kommun* anser att kedjan Vision – Mål – Strategier – Planeringsmål – Åtagande är bra.

Malmö stad menar att komplicerade frågor med växelverkan mellan samhälle och miljö behandlas på ett åskådligt sätt. Malmö menar också att en konsekvens av att planförslaget är ambitiöst, sammanhängande och väl genomarbetat är att det därmed också blivit omfattande och krävande att tillgodogöra sig.

Järfälla kommun noterar att det i samrådsförslaget gick att tydligt läsa av hur den i RUF5 2010 föreslagna utbyggnaden av infrastruktur förhöll sig mot Stockholmsförhandlingens resultat. I utställningsförslaget görs redovisningen i en annan form med en uppdelning före och efter 2020 och 2030. Det är nu svårare att se om objekt har förskjutits i tiden. Då det görs andra prioriteringar i RUF5 2010 än i Stockholmsöverenskommelsen måste det vara tydligt och väl motiverat.

Fortum menar att många åtgärdsförslag och möjligheter upprepas på flera ställen.

Regionplanekontorets kommentar

Som remissinstanserna konstaterar är utvecklingsplanen komplex och omfattande. Det är därför glädjande att flera av remissinstanserna framför positiva synpunkter på upplägget. Kontoret överväger ytterligare insatser för att skapa överblick.

1.2 Visionen att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion

Synpunkter från remissinstanserna

Den överväldigande delen av de remissinstanser som kommenterar visionen i RUF5 2010 ställer sig bakom förslaget. Bl.a. upprepar *Södertälje kommun* sin kommentar från samrådsremissen att visionen är välformulerad. *Lidingö, Nacka* och *Upplands Väsby* kommuner ställer sig bakom visionen. *Malmö stad* skriver att goda visioner får

effekt inte minst genom att inspirera andra aktörer till egna initiativ i visionens anda. *Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)* välkomnar RUF5 2010 och ställer sig bakom visionen. *KSL* ställer sig bakom vision, mål och strategier.

Regionplanekontorets kommentar

Kontoret anser att visionen ”Europas mest attraktiva storstadsregion” har ett mycket brett, oreserverat stöd. Upplands Väsby har särskilt påpekat att för att visionen ska förverkligas krävs en infrastruktur i världsklass.

1.3 Begrepp

Synpunkter från remissinstanserna

Ett fåtal remissinstanser har lämnat synpunkter på olika begrepp som förekommer i utställningsförslaget. *Eskilstuna kommun* och *Västerås stad* påtalar att det generellt finns en otydlighet när det gäller regionbegreppet. I dokumentet används tre olika geografiska avgränsningar, vilka definieras tydligt. I den löpande texten är det dock i många sammanhang otydligt vilken geografi som avses. *Örebro universitet* anser att det fortfarande framstår som tämligen oklart vad som avses med ”östra Mellan-sverige”.

Järfälla kommun ställer sig avvisande till den devalvering av begreppet regionala stadskärna som enligt kommunens förmenande görs i förslaget. Att Barkarby-Jakobsberg är en av tre ”regionalt betydelsefulla kärnor” är något helt annat än att Barkarby-Jakobsberg blir en av åtta ”yttre regionala stadskärnor” vilket befaras leda till att resurser sprids. Detta befaras i sin tur leda till mindre kraftsamling och därmed försämrade regional utveckling. *Kulturnämnden* i Stockholms läns landsting understryker vikten av att alla konstformer inkluderas i begreppet ”kreativa näringar”. Det finns en tendens att företrädare för vissa konstformer definierar in sig i begreppet medan andra konstformer ställs utanför. Nämnden ser det som angeläget att kulturföretagandet i regionen stärks och redovisar att nämnden bl.a. ger ett ekonomiskt stöd fr.o.m. 2010 för utvecklandet av en kulturinkubator.

Nacka kommun påpekar att begreppet ”högstadium” används i åtagandet ”Låta kreativitet och entreprenörskap prägla utbildningssystemet” trots att detta är avskaffat sedan flera år tillbaka.

Skärgårdens trafikantförening anser att ordet funktionshinder är alltför svepande och behöver definieras tydligt med hänsyn tagen till den del av befolkningen som berörs av olika former av funktionshinder.

Regionplanekontorets kommentar

För att alla de aktörer som medverkat i framtagandet av den regionala utvecklingsplanen fortsatt ska kunna agera samordnat och kraftfullt krävs att det inte råder några tvivel om vad som avses med de utgångspunkter, mål och åtaganden som redovisas i planen. Entydiga och konsekvent använda begrepp är då av stor vikt. Kontoret delar uppfattningen att begreppet ”kreativa näringar” bör ges en bred definition och att

begreppet funktionshinder bör definieras tydligare. Kontoret bedömer att regionbegreppen används på ett ändamålsenligt sätt.

Kontoret delar inte Järfälla kommuns uppfattning att begreppet regional stadskärna, som redan fanns med i RUF5 2001, i grunden har förändrats genom att de yttre stadskärnorna inte längre delas upp i regionala och delregionala. I det fortsatta arbetet efter RUF5 2001 med att utveckla strategin för en flerkärnig Stockholmsregion konstaterades att det inte fanns stöd för en sådan uppdelning. Grundläggande faktorer – som de olika kärnornas utvecklingshistorik, fysiska förutsättningar vad avser tillgänglighet, omland, innehåll och tillgång på mark samt deras marknadsmässiga utvecklingspotential – kommer att ha stor betydelse för i vilken takt de utvecklas. Detta kommer sannolikt också att innebära att några av de yttre stadskärnorna kommer att vara mer framgångsrika när det gäller att attrahera såväl offentliga som privata investeringar i ett kortare tidsperspektiv. Väsentligt är dock att regionen står samlad kring den strategi om en flerkärnig Stockholmsregion som redovisas i utställningsförslaget om regionen även på längre sikt ska kunna svara upp mot den vision och de mål för det regionala utvecklingsarbetet som det finns en så bred uppslutning kring.

1.4 Planens funktion och de behov planen svarar mot

Synpunkter från remissinstanserna

Synpunkter har lämnats såväl på planens funktion i ett storregionalt perspektiv som i ett inomregionalt. *Västerås stad* ser den målbild för östra Mellansverige som redovisas i planförslaget som en viktig utgångspunkt för en tillväxtorienterad politik för Stockholmsregionen, östra Mellansverige och Sverige i sin helhet. För utvecklingen av hela östra Mellansverige bedöms det emellertid finnas ett behov av att konkretisera det regionala planeringsunderlaget mer än vad som hittills har skett. *Tillväxtverket* betonar att den regionala utvecklingsplanen till följd av Stockholmsregionens storlek, roll och betydelse blir viktig även för andra regioners utvecklingsarbete, framförallt genom att lyfta fram och synliggöra kritiska men också betydande och kanske avgörande förutsättningar som påverkar genomförandet av dessa regioners utvecklingsarbeten.

Botkyrka kommun framhåller att RUF5 2010 har ett bra anslag i sin struktur för att både kunna fungera som en bred utvecklingsplan för regionen och som regionplan och därmed som verktyg för fysisk planering. *Södertälje kommun* framhåller att det finns ett starkt samband mellan social sammanhållning och byggd form, mellan hållbarhet och täthet, mellan kollektivtrafik och social rättvisa, mellan offentliga rum och tolerans och mellan gott ledarskap och städer som betyder något för sina invånare. Kommunen menar att en målmedveten regional planering, nära kopplad till en framsynt kommunal samhällsbyggnad, en kompetent stadsplanering parad med kvalitativ arkitektur är avgörande framgångsfaktorer i sammanhanget. Det regionala perspektivet och samarbete över kommungränserna ses som nödvändigt i en globaliserad värld.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att det är angeläget att regionen får ett samlat mål- och strategidokument för den fysiska planeringen och ställer sig positiv till den övergripande inriktningen med en tät regionstruktur med utpekade regionala kärnor.

Tillväxtverket poängterar att Stockholmsregionen är den enda svenska arbetsmarknadsregionen som är jämförbar med andra europeiska storstadsregioner och att det därför är viktigt för hela landets utveckling att regionen ges möjligheter att utveckla sitt näringsliv efter de förutsättningar den har. Utvecklingsplanen utgör här ett viktigt dokument för att utveckla samarbetet i regionen och att samordna planeringsfrågorna. *Boverket* menar att utvecklingsplanen har en viktig funktion i att stärka det regionala perspektivet i kommunernas fysiska planering. Planen kan få en sektorsövergripande, strategisk funktion för framför allt de kommuner som ingår i regionen, men även för kommuner i det större influensområdet. Planen kan också ge ytterligare impulser och stöd till en mer framåtsyftande strategisk översiktsplanering som beaktar samband och utvecklingstendenser och uppmärksammar frågor av mellankommunal räckvidd eller med konsekvenser utanför den egna regionen. *AB Familjebostäder* understryker vikten av att strategiska samband mellan närliggande kommuner analyseras och läggs till grund för fortsatt planering. Ibland har två grannkommuner olika ambitioner. För att förebygga denna typ av målkonflikter anses den regionala utvecklingsplanen spela en utomordentligt viktig roll.

Järfälla kommun påminner om att ambitionen med en ny regional utvecklingsplan, RUF5 2010, har varit och är att den ska bli en plan som gör skillnad för regionen. Det har RUF5 2001 gjort, och nu finns det en nästan total samsyn kring behovet av utbyggd infrastruktur i regionen. Järfälla upplever dock att det inte råder samsyn inom Stockholms läns landsting kring trafikinfrastrukturens och inte minst kring kollektivtrafikens utbyggnad och ser detta som mycket oroande. Kommunen efterlyser därför en tydlig hållning från landstinget vad gäller regionens utveckling för planens trovärdighet.

Regionplanekontorets kommentar

Den i utställningsförslaget tänkta funktionen för planen och de behov planen ska svara mot överensstämmer väl med vad remissinstanserna framfört. Kontoret delar Järfälla kommuns uppfattning att det är viktigt att en så central aktör i regionen som Stockholms läns landsting har en tydlig hållning vad gäller regionens utveckling. Viktigt att påpeka är dock att landstinget har flera olika roller i det regionala utvecklingsarbetet och därmed också kan ha olika utgångspunkter för sin medverkan i planerings- och genomförandeprocesser.

1.5 Tidsperspektiv och geografiskt perspektiv

Synpunkter från remissinstanserna

Flera remissinstanser har framfört positiva synpunkter på det vidgade geografiska perspektivet och ingen har haft invändningar mot att RUF5 2010 har ett storregionalt perspektiv som omfattar östra Mellansverige.

Eskilstuna kommun och *Västerås stad* samt *Regionförbundet Sörmland* framhåller att olika frågor har behandlats olika ingående i det storregionala perspektivet och att planeringsunderlaget skulle ha vunnit på en mer konsekvent hantering av planeringsfrågorna i den storregionala geografin. *Västerås* anser att det är önskvärt att ett vidareutvecklat planeringsdokument tas fram där alla angränsande län i storregionen behandlas i varje sakfråga. Den funktionalitet och de strukturella samband som finns tydligt beskrivna i RUF5 2010 påvisar ett sådant behov.

Arboga kommun påtalar att planen saknar en konsekvens- och omvärldsanalys där alternativen till en kraftig expansion i Stockholmsregionen utreds. Det borde ha gjorts, eftersom människors flyttbeteenden inte är helt enkelt att styra. *Regionförbundet Sörmland* anser att arbetet med handlingsprogram bör ta hänsyn till och i lämplig omfattning samordnas dels med den planering som pågår i omgivande län, dels med övriga planeringsprocesser exempelvis energiplaneringen och infrastrukturplaneringen.

Regionplanekontorets kommentar

Remissvaren ger stöd för det storregionala perspektivet i RUF5 2010. Önskemålen om en mer konsekvent behandling av alla tematiska områden både i Stockholms län och i den storregionala geografin visar att det finns efterfrågan på och behov av fortsatt och fördjupat samarbete. Detta ligger väl i linje med den inriktning och ambition för den storregionala målbildens funktion och avgränsning som uttrycks i utställningsförslaget. Kontoret anser emellertid att det inte är lämpligt att behandla alla sakfrågor i alla angränsande län. Det är en fråga för varje län att fördjupa det storregionala perspektivet i det egna länet.

Den omvärldsanalys och de scenarier som grundantagandena i förslaget vilar på är avsedda att skapa beredskap för den typ av osäkerheter som *Arboga* pekar på.

1.6 Utmaningar som regionen står inför

Synpunkter från remissinstanserna

Lidingö stad instämmer i de utmaningar som tas upp i RUF5 2010. *Region Skåne* tycker att upplägget i RUF5 2010 ger en sammanhållen bild av en komplex samhällsstruktur. *Stockholms studentkårers centralorganisation* (SSCO) anser att befolkningstillväxten är mycket viktig för Stockholmsregionens fortsatta utveckling och internationella konkurrenskraft. SSCO ser tre områden som centrala i arbetet med att möta de utmaningar som regionen står inför: bostäder, utbildning samt mötesplatser och kunskapsintensiva miljöer. *AB Familjebostäder* menar att all planering måste

bygga på långsiktig hållbarhet. *Hälso- och sjukvårdsnämnden* tycker att det vore önskvärt att de socioekonomiska jämlikhetsaspekterna lyftes fram på ett tydligare sätt. Nämnden skriver också att god folkhälsa inte ska ses som ett mål utan som en grundläggande förutsättning för att visionen ska nås. *Jernhusen* tycker inte att den finansiella planeringen går i takt med utställningsförslaget. Det står t.ex. att man ska arbeta tillsammans med staten för att lösa finansieringsfrågan för investeringar i vägnätet och kollektivtrafiksystemet.

Regionplanekontorets kommentar

Kontoret anser att de socioekonomiska jämlikhetsaspekterna är mycket viktiga. De finns med på flera ställen i RUF5 2010, särskilt i strategin ”Frigöra livschanser”. Kontoret arbetar fortlöpande med att ta fram nytt material som belyser dessa aspekter.

”Länsplan för transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021”, som utgår ifrån Stockholmsförhandlingen, visar hur regionen samarbetar med staten för att lösa finansieringsfrågan för investeringar i vägnätet och kollektivtrafiksystemet.

1.7 Mål för regionens utveckling

Synpunkter från remissinstanserna

Ett stort antal remissinstanser ställer sig bakom de fyra övergripande målen för regionens utveckling. *Lidingö, Nacka, Södertälje* och *Upplands Väsby* kommuner uttrycker alla sitt stöd för de fyra målen. *Upplands Väsby* säger uttryckligen att antalet mål är väl avvägt. *Solna stad* anser att målen väl överensstämmer med de mål som kommunen har för utvecklingen i kommunen och i regionen.

Några remissinstanser framför detaljsynpunkter i sina svar. *Hälso- och sjukvårdsnämnden (HSN)* framför att det finns anledning att tydliggöra begreppen och kopplingen mellan hållbar miljö, god folkhälsa samt god hälso- och sjukvård. HSN påpekar även att religion saknas som diskrimineringsgrund.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap efterlyser ett mer systematiskt sårbarhetstänkande. *NTF Stockholms län* efterlyser ett mer utvecklat trafiksäkerhetsperspektiv.

Regionplanekontorets kommentar

Kontoret finner att de övergripande målen har stöd hos remissinstanserna. Som framgår ovan har vissa sektorsaktörer mer specifika synpunkter inom sina respektive områden. Kontoret avser att korrigera så att religion anges som diskrimineringsgrund. För att tydliggöra betydelsen av kulturhistoriska värden kommer målbeskrivningen även att kompletteras i detta avseende (se vidare avsnitt 2.4)

1.8 Strategier för regionens utveckling

Synpunkter från remissinstanserna

Ett stort antal remissinstanser ställer sig bakom de sex föreslagna strategierna. *AB Familjebostäder* skriver bl.a. att ”genomgående för behandlingen av planeringsförutsättningar och strategier är att de på ett utmärkt sätt ger en allsidig belysning av planarbetets förutsättningar, möjligheter och begränsningar”. *Botkyrka kommun* skriver att förslaget har ett bra dubbelt anslag genom de två strategierna ”Stärk sammanhållningen” och ”Frigör livschanser”. Det dubbla anslaget fångar såväl den regionala utvecklingen som individernas möjlighet till utveckling. *Solna stad* anser att strategierna uppfyller de mål som kommunen har för utvecklingen i kommunen och i regionen. *Tillväxtverket* efterlyser en mer uttrycklig koppling till den nationella strategin för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007–2013.

Regionplanekontorets kommentar

Kontoret anser att de föreslagna strategierna har stöd. Kopplingen till den nationella strategin som Tillväxtverket efterlyser kommenteras vidare i avsnitt 2.1.

2. Förutsättningar, planeringsmål och åtaganden

2.1 Internationella och nationella mål som relaterar till RUF5 2010

Synpunkter från remissinstanserna

Några remissinstanser har synpunkter på hur planen behandlar nationella mål, bland annat *Rikstrafiken*, som menar att det saknas en redogörelse för vilka effekter planens åtgärder kan få för dessa. *SIKA* saknar – i utställningsförslaget liksom i samrådet – en referens till de nationella mål som gäller inom transportpolitiken. *SIKA* efterlyser också analyser relaterade till det övergripande transportpolitiska målet.

Region Skåne anser att begreppet folkhälsa är ofullständigt beskrivet i planförslaget och att det inte klart framgår varför vissa folkhälsomål prioriterats framför andra. Regionen anser vidare att förslaget genomgående saknar barnperspektiv.

Även *Länsstyrelsen i Stockholms län* påtalar att det saknas tydliga referenser till nationella mål och strategier, bland annat den nationella strategin för konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007–2013, de nya transportpolitiska målen samt framtida risker kopplat till klimatförändringar, befolkningsförändringar och bebyggelseutveckling. Länsstyrelsen efterlyser också kopplingar till vissa internationella konventioner, bland annat landskapskonventionen. Även *Malmö stad* anser att betydelsen av beslut tagna utanför regionen skulle kunna belysas mer utförligt. Det gäller exempelvis hur ramdirektivet för vatten och direktiv för luftvård och avfall påverkar samhällsplaneringen.

Regionplanekontorets kommentar

Det finns en mångfald nationella mål, delmål och strategier inom många olika politikområden. Målstrukturen och inbördes prioriteringar är inte helt tydlig. RUF5 2010 utgår från en helhetssyn på utvecklingen och syftar alltså till att samtidigt nå flera olika mål inom olika områden. De utvecklingsambitioner som ligger till grund för planens åtaganden har tydliggjorts genom regionala mål, prioriteringar och strategier, som tagits fram inom ramen för planeringsprocessen. Här har nationella, och i vissa fall internationella, mål varit en självklar utgångspunkt, även om inte alla dessa uttryckligen redovisas i planen.

Planen har också analyserats med utgångspunkt från de fyra övergripande målen för regionens attraktivitet. Här framgår i vissa fall även planens bidrag till utvecklingen i ett nationellt och även internationellt perspektiv. I planens miljökonsekvensbeskrivning, MKB, (kap 5 i utställningsversionen) görs tydliga referenser till miljökvalitetsmålen genom en sammanfattande tabell.

Kontoret instämmer i att kopplingen till direktiv eller konventioner – och även svensk lag om exempelvis förvaltning av bland annat landskap och vattenförvaltningen – inte framgår tydligt. Detsamma gäller även många andra internationella åtaganden eller uttryckta ambitioner med relevans för den regionala utvecklingsplaneringen. I ett plandokument med denna bredd finns dock begränsat med utrymme för bakgrundsbeskrivningar. För att underlätta sökning i den slutliga versionen av plandokumentet kommer planens sökregister att förses med för planering relevanta nyckelord.

För att underlätta för den som vill fördjupa sig i en fråga, till exempel klimatanpassning eller hur riksintressen för naturvård har hanterats i redovisningen av regional struktur, kommer den slutliga versionen också att förse med en lista över aktuellt underlagsmaterial.

I den slutliga versionen bör vidare avsnittet om nationella mål kompletteras med en beskrivning av de transportpolitiska målen och deras koppling till planens genomförande. Beskrivningen av planens kopplingar till folkhälsomålen ses över och tydliggörs. Vad gäller den nationella strategin för konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007-2013 kommer kopplingarna att ytterligare tydliggöras.

2.2 Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn

Utbildningsrelaterade åtaganden

Åtaganden

- Säkra en utbildning med hög kvalitet i hela regionen.
- Anpassa yrkesutbildningen till arbetsmarknadens och individernas efterfrågan.
- Bygga ut och effektivisera den högre utbildningen i regionen.
- Understödja universitet och högskolor för att uppnå hög kvalitet.

Synpunkter från remissinstanserna

Samstämmigheten bland remissinstanserna om utbildningens och utbildningssystemets stora betydelse för regionens långsiktiga konkurrenskraft och attraktivitet är fortsatt mycket stor. Det fokus, som RUF5 2010 lagt på humankapitalet som avgörande resurs för regionens framtid, möter starkt positiv respons.

Utbyggnad av den högre utbildningen

Ett stort stöd finns för en utbyggnad av kapaciteten inom den högre utbildningen, från kommuner både i den södra och i den norra regiondelen (t.ex. *Nynäshamn, Södertälje, Södertörnskommunerna, Norrtälje, Upplands-Väsby* och *Stockholm-Arlandaregionen*) men också från *Länsstyrelsen i Stockholms län*. Samtidigt framhålls att en ökad kapacitet (kvantitet) inom den högre utbildningen måste förenas med fortsatt höga, och ännu högre, krav på kvalitet. Även andra aktörer, t.ex. *Högskoleverket, Stockholms studentkårers centralorganisation (SSCO), TCO Stockholm* och *Telgekoncernen* betonar vikten av ökade satsningar inom utbildningsområdet.

Fler utbildningsplatser i fler regionala stadskärnor

Flera kommuner framhåller betydelsen av att högre utbildning redan har lokaliserats till deras kommun (eller regional stadskärna) eller uttrycker önskemål om att sådan utbildning bör lokaliseras dit. I den södra regiondelen framhåller *Södertörnskommunerna* i ett gemensamt yttrande liksom också *Haninge, Nynäshamn* och *Södertälje* behovet av ökad kapacitet. Campus Telge i Södertälje lyfts fram som ett exempel på var ytterligare resurser för högre utbildning bör sättas in i en regional stadskärna.

I den norra regiondelen framför *Stockholm-Arlandaregionen* samt *Upplands-Väsby* och *Norrtälje* kommuner liknande önskemål. Norrtälje lyfter fram Campus Roslagen som ett viktigt centrum för kvalificerade yrkesutbildningar.

Behov av ett samlat regionalt och strategiskt arbete i utbildningsfrågor

Det råder också stor samstämmighet om det stora behovet av ett samlat och framtidsinriktat regionalt grepp på utbildningssystemets långsiktiga utveckling och de utmaningar som systemet ställs inför. Behovet av en helhetssyn, med genomgående god kvalitet från förskola till den högre utbildningen, betonas av till exempel *Skolverket*, *Högskoleverket*, *KTH* och *SSCO*. Vikten av att utbildningssystemet presterar och utvecklas/förändras i linje med arbetsmarknadens behov och förväntade omvandling är något som också påpekas av flera instanser, t.ex. *TCO Stockholm*.

Behovet av ett storregionalt perspektiv

En rad aktörer utanför Stockholmsregionen anser att analyserna om den framtida efterfrågan på högutbildad arbetskraft och förslagen/åtagandena om en utbyggnad av den högre utbildningen också bör omfatta hela östra Mellansverige. *Arboga kommun*, *Eskilstuna kommun* och *Västerås stad*, *Regionförbundet Örebro* och *Örebro universitet* framför alla sådana önskemål. *Uppsala kommun* vill ha ett fördjupat samarbete i första hand mellan lärosätena i Uppsala och Stockholm.

Regionplanekontorets kommentar

Det råder en påtagligt hög grad av konsensus bland remissinstanserna om behovet av ökade satsningar inom utbildningsområdet, inte minst vad avser den högre utbildningen. De initiativ som redan tagits av aktörer inom regionen, till exempel det långt framskridna arbetet med en gemensam gymnasiregion, ses som mycket goda exempel på hur ett regionalt samlat och framtidsinriktat arbete kan och bör genomföras.

Vad gäller önskemålen om fortsatta, men även ökade, satsningar på framförallt högre utbildning i de regionala stadskärnorna instämmer kontoret delvis. Det råder ingen tvekan om att en regional stadskärnas långsiktiga utveckling gynnas av närvaron av högre utbildning. Även ur ett socialt och integrationsperspektiv kan det anses vara motiverat med ökade satsningar på högre utbildning. Frågan om lokalisering kan dock endast avgöras av de enskilda lärosätena och dessa har delvis andra hänsyn att ta, inte minst bibehållen/ökad kvalitet och god internationell konkurrensförmåga. Erfarenheterna av de stora lärosätenas tidigare försök med utlokaliserade utbildningssatsningar, till exempel i regionala stadskärnor, är inte odelat positiva. Dels innebär de ökade kostnader för lärosätena som inte alltid uppvägs av ökade intäkter, dels har det ibland visat sig vara svårt att skapa dynamiska och effektiva studiemiljöer.

Kontoret har redan i det pågående arbetet med RUF5 2010 tillämpat ett storregionalt (östra Mellansverige) perspektiv på flera områden, inte minst för kommunikationer och annan infrastruktur. Också inom utbildningsområdet har behovet

av ett storregionalt perspektiv uppmärksammats. I kontorets fortsatta arbete med handlingsprogram har samverkan initierats med en rad andra regionala aktörer med fokus på att öka tillgången på högutbildad arbetskraft. I detta arbete finns ambitionen att också tillämpa ett östra Mellansverige-perspektiv och fördjupa de storregionala analyserna.

Bostadsrelaterade åtaganden

Åtaganden

- Anpassa bostadsbyggandet i alla kommuner till den långsiktiga efterfrågan.
- Anpassa bostadsmarknadens funktionssätt för att nå hög kapacitet och kvalitet i byggprocessen.

Synpunkter från remissinstanserna

Bostadsbyggande generellt

AB Familjebostäder understryker särskilt bostadsförsörjningens avgörande roll för att nå uppställda mål. *SSCO* anser att det är avgörande för regionens attraktivitet att kunna erbjuda bra bostadslösningar för alla invånare. *Miljöpartiet de Gröna i Norrtälje* efterlyser kraftigare styrmedel både när det gäller upprustning och nybyggande och konstaterar att de hus som byggs idag inte är anpassade till framtidens verklighet.

Hyresgästföreningen Region Stockholm anser att RUF5 2010 felaktigt utgår från en marknadsmodell där utbud ska möta efterfrågan och att den sociala bostadspolitiken lyser med sin frånvaro. Hyresgästföreningen anser att planeringsmålet ska fokusera på behov istället för efterfrågan och att bostad är en social rättighet och inte en vara som andra. *Hyresgästföreningen Kungsholmen* kan inte se att RUF5 2010 beskriver de resurser och behov som krävs de närmaste 25 åren och framhåller att planeringen måste ske i samarbete mellan kommunerna för att klara målet om tillräckligt antal bostäder. Hyresgästföreningen befarar att uppskattningsvis 50 000 stockholmare riskerar att bli beroende av socialt stöd på grund av höjda hyror.

Några remissinstanser kommenterar bostadsbyggandets fördelning mellan Stockholms län och övriga östra Mellansverige. *Västerås stad* och *Eskilstuna kommun* anser att fördjupade analyser bör göras av hur regionens bostadsbehov kan tillgodoses genom investeringar utanför Stockholms län, eftersom 40 procent av tillkommande bostäder bedöms tillkomma i dessa delar.

Samordning med infrastruktur

Kommunerna i *Stockholm-Arlandaregionen* (*Knivsta, Sigtuna, Vallentuna* och *Upplands Väsby*) instämmer i utställningsförslagets konstaterande att investeringarna i ny infrastruktur måste öka kraftigt och förbindelserna till regionens snabbt växande delar byggas ut för att nå det bostadsbyggande som krävs. Kopplingen mellan infrastruktur och bostäder måste bli tydlig för kommunerna, så att planeringsförutsättningarna blir pålitliga och bebyggelsen kan samordnas med bra kommunikationer.

Solna stad har uppmärksammat att de centrala delarna av regionen kommer att bli utsatta för försämringar och ökande störningar när trafiksystemet inte byggs ut i takt med den kraftiga befolkningstillväxten. *Solna* efterlyser en tydligare diskussion om vad en ökad samordning av planprocesserna för bostadsbyggande och infrastruktur innebär. *Region Skåne* instämmer i beskrivningen av problematiken med separata planprocesser för byggande av bostäder och infrastruktur och tillägger att en tydligare koppling mellan infrastruktur och bebyggelse i planprocesserna är särskilt angelägen i storstadsområden vilket kan motivera att dessa utvecklar ett gemensamt förhållningssätt.

En god boendemiljö, med varierande upplåtelseformer

SSCO instämmer i att det på en väl fungerande bostadsmarknad bör erbjudas en mångfald av boendeformer, eftersom hushållen har olika behov och förutsättningar, samt i att bostadsbyggandet måste anpassas till den långsiktiga efterfrågan i regionen. Det är enligt *SSCO* angeläget att förändringar av allmännyttan inte sker utan att speciell hänsyn tas till betalningssvaga grupper som studenter och ungdomar. *TCO Stockholms län* framhåller att alla boendeformer bör finnas i alla områden för att motverka att det uppstår bostadsområden med stor andel socialt utsatta grupper och andra med invånare med höga inkomster. *Skolverket* önskar att det bostadsbyggande som krävs på grund av ökad befolkningstillväxt tar till vara erfarenheter av de problem som uppstod i samband med miljonprogrammet på 1960-talet. Verket efterlyser en allsidig byggnation som motverkar den sociala uppdelning som för närvarande finns i många områden för att målet om en likvärdig skola ska kunna uppnås.

Hyresgästföreningen Region Stockholm anser att människors behov och betalningskapacitet innebär att det bör byggas fler hyresrätter till rimlig kostnad. Föreningen är vidare kritisk till att skrivningar om hyresrättens positiva inverkan på bostadsmarknaden och regionens konkurrenskraft har tagits bort. Föreningen efterlyser ett mer proaktivt arbetssätt av kommunerna för att förhindra att fler oseriösa hyresvärdar kommer in på marknaden när bostadsförvaltningslagen ändras och förvärvslagstiftningen för hyreshus tas bort. När det gäller bebyggelsestrukturen anser föreningen att konsekvenserna för segregation måste beaktas. Därför behövs en ökad blandning av upplåtelseformer och kostnadsnivåer i homogena områden med i huvudsak svenska invånare. *Hyresgästföreningen Kungsholmen* efterlyser betydande kommunala satsningar på nya hyresrätter till rimlig kostnad och långsiktig statlig bostadsfinansiering eftersom privata finansieringsformer inte är tillräckliga. Föreningen anser att det endast är med statlig bostadsfinansiering som tillräckligt bostadsbyggande har skett och att bostadsbristen annars hade ökat.

Bostäder för särskilda grupper

Stockholms universitet framhåller vikten av att studenter och forskare kan erbjudas goda livsvillkor med bostad inom rimligt pendlingsavstånd från universitet, också för kortare tidsperioder. *Stockholm* och närliggande kommuner måste därför kunna

erbjuda betydligt fler bostäder till rimliga kostnader. *Kungliga tekniska högskolan (KTH)* anser att boende för forskare och studenter bör uppmärksammas i planeringen. *SSCO* anser att RUF5 2010 särskilt bör lyfta fram behovet av fler studentbostäder och mindre hyresrätter och dessutom betona att studentbostäder är ett positivt inslag i stadsbilden. *SSCO* ser allvarigt på att byggandet av studentbostäder nästintill avstannat samtidigt som behovet av boendeformen ökar. *SSCO* anser att det är avgörande för regionens attraktivitet att kunna erbjuda bra bostadslösningar för alla invånare och vill därför att incitament, villkor och regler ses över för att förbättra tillgången på små, billiga bostäder, exempelvis genom att investeringsstimulansen återinförs och att fastighetsskatten för studentbostäder avskaffas. Även planprocessen för bostadsbyggandet måste effektiviseras. I arbetet måste alla berörda kommuner delta och regeringen måste förbättra förutsättningarna för en kontinuerlig nybyggnation av studentbostäder och billiga hyresrätter. Det är också viktigt att centrala kommuner som Stockholm, Solna och Huddinge för en dialog med studentaktörer i det avseendet.

SSCO och *Socialdemokraterna i Kälvesta-Vinsta och Hässelby Villastad* saknar ett perspektiv i RUF5 2010 där stora demografiska förändringar med ökande livslängd och åldrande befolkning beaktas. Nya krav kommer, enligt socialdemokraterna, att ställas t.ex. på bostäder för äldre, på resande och framkomlighet rent generellt, samt på bättre tillgänglighet till livsmedelsaffärer.

Regionplanekontorets kommentar

Flertalet remissinstanser stöder föreslagna bostadsrelaterade åtaganden. Det gäller inriktningen på och behovet av att hålla en hög och jämn nivå på bostadsbyggandet. Det gäller också behovet av samordning med infrastrukturen och av att underlätta planeringsprocessen.

Kontoret anser inte att det för närvarande finns behov av att ytterligare belysa fördelningen mellan Stockholms län och övriga delar av östra Mellansverige. Enligt RUF5 2010 bedöms cirka 3 000 lägenheter per år behöva tillkomma i övriga delar av östra Mellansverige, huvudsakligen i de större städerna, utöver de 8 700–13 000 lägenheter per år som bedöms behövas inom Stockholms län. Siffran rymmer naturligtvis en viss osäkerhetsmarginal, men det finns idag inte underlag för att revidera den bedömningen.

Dagens bostadsbyggande sker på marknadens villkor i betydligt högre grad än tidigare. Kontoret bedömer att detta i huvudsak kommer att gälla också i framtiden. Även inom hyressättningsystemet kommer med all sannolikhet marknadsinslagen att öka. Kontoret anser att bedömningarna av behovet av det framtida bostadstillskottet måste utgå från vad som kan komma att efterfrågas inom denna ram. En väl fungerande bostadsmarknad förutsätter att det finns ett utbud av olika typer av bostäder och upplåtelseformer i regionens olika delar. Det kan komma att behövas incitament för att få till stånd en tillräcklig produktion av hyresrätter eller bostäder för särskilda grupper, till exempel studentbostäder. Kontoret anser att dessa frågor kan behöva förtydligas i den slutliga planen.

Transportrelaterade åtaganden

Åtaganden

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

Synpunkter från remissinstanserna

Transportsystemet generellt

Ett stort antal remissinstanser är överlag positiva till transportsystemets behandling i planen. *Tillväxtverket* är mycket positivt till den tydliga kopplingen mellan transportsystemet och det regionala tillväxtarbetet. Verket konstaterar att RUF5 2010 i stor utsträckning behandlar utvecklingen även av angränsande regioners transportsystem för att stödja den önskade utvecklingen av Stockholmsområdet. Detta anser verket vara eftersträvansvärt och en förebild för hur andra län kan arbeta med transportsystemet kopplat till regionalt tillväxtarbete och regionala utvecklingsstrategier. Det vore enligt verket önskvärt att ytterligare utveckla hur en ökad interaktion med internationella regioner ska underlättas.

Sjöfartsverket anser att den stora komplexiteten med utvecklingsidéer inom ett stort antal områden, däribland transportsektorn, behandlas förtjänstfullt. *Stockholm Vatten AB* anser att fortsatt utbyggnad av infrastruktur med nya vägar och spår är en förutsättning för tillväxt och utveckling i länet. *Uppsala kommun* vill tydliggöra betydelsen av samverkan i stråk för en hållbar regional utveckling och för människors livskvalitet. *Villaägarnas Riksförbund ABC-regionen* upprepar sitt stöd till vad som skrivs om transportsystemet.

Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen ser inte att de föreslagna förbifarterna löser Stockholmsområdets transportproblem eller minskar klimatpåverkan och efterlyser satsningar på järnväg, tunnelbana, spårväg, smarta trängselavgifter som ska gå till utbyggd kollektivtrafik samt en viss mindre kompletterande utbyggnad av befintligt vägnät.

Vägverket lyfter fram behovet av samarbete mellan regionens aktörer för att skapa effektiva transportlösningar för näringslivet i östra Mellansverige. Det är enligt *Linköpings kommun* nödvändigt att förbättra östra Mellansveriges förbindelser inom och utom landet för att trygga regionens långsiktiga konkurrenskraft. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* saknar en redovisning i RUF5 2010 av Systemanalys 2008 om en önskvärd utveckling av transportinfrastrukturen till 2021, baserad på samverkan i Stockholm-Mälardalen. Enligt *Regionförbundet Sörmland* stämmer åtagandet om en uthållig kapacitet inom transportsektorn väl överens med Sörmlands utvecklingsmål. *Arboga kommun* pekar på behovet av goda kommunikationer till lands, till havs, i luften och elektroniskt och betonar att transportsystemets tillgänglighet behöver förbättras för att man i framtiden ska klara den snabba tillväxten i Stockholmsregionen.

SSCO ser ur ett utbildningsperspektiv allt större behov av bättre förbindelser inom hela Stockholm-Mälarenregionen för att förbättra rörligheten för studenter mellan utbildningsorter som Uppsala, Stockholm, Västerås, Eskilstuna och Örebro.

Örebro läns landsting lyfter fram betydelsen av E20 och Nordiska Triangeln.

Gotlands kommun betonar att kommunens starka koppling till Stockholm - Mälarenregionen gör tillgängligheten central, till och inom regionen, men också för vidare resor och transporter inom Sverige och utomlands. Att förbindelserna med Nynäshamn, Arlanda och Bromma fungerar väl är en viktig utvecklingsfaktor för Gotland.

Nynäshamns kommun framför att ytterligare satsningar på infrastrukturen är en förutsättning för att kommunen även fortsättningsvis ska kunna bidra till Stockholmsregionens expansion. *Nykvarns kommun* har en fortsatt positiv inställning till att både landsvägs- och järnvägstransporterna prioriteras och att vägar och järnväg byggs ut för regionens sammanlagda nytta.

Upplands Väsby kommun vill prioritera investeringar i transportsystemet som medverkar till att hålla ihop den södra och norra delen av Stockholmsregionen, eftersom en uppdelning mellan norr och söder är samhällsekonomisk ineffektiv. *Regionförbundet Sörmland* lyfter av liknande skäl fram behovet av att trafiken kan passera genom eller förbi Storstockholm och betydelsen av Förbifart Stockholm samt möjligheten att kunna köra tåg av alla slag in till och igenom Stockholm.

Solna stad efterlyser en omprioritering av åtgärder från länets perifera delar till de centrala delarna av regionen där behovet är akut. *Telgekoncernen* betonar att trafiksystemen måste utvecklas för att stödja regionkärnorna för att dessa ska utvecklas och fungera som tillväxtmotorer för regionens utveckling. Därför är en effektiv väginfrastruktur till och från Stockholm, till flygplatserna i regionen samt till kommunerna i Sörmland betydelsefull.

Utveckla kollektivtrafiken

Sundbyberg stad anser att utvecklingen och utbyggnaden i Sundbyberg delvis förutsätter att kollektivtrafiken byggs ut. *Upplands Väsby kommun* understryker vikten av att kapaciteten i pendeltåg och busstrafiken förbättras för att öka trafiksäkerheten, förbättra miljön och möjliggöra en ökad bostadsbebyggelse. *Ekerö kommun* efterlyser betydligt bättre kollektivtrafik mellan regionkärnor och regional stadsbygd med utvecklingspotential, till exempel Ekerö tätort.

Enligt *Värmdö kommun* bör barns och ungdomars situation behandlas utförligare. Kommunen framför att unga behöver bra kollektiva transporter och trygga miljöer.

Stockholms universitet instämmer i att en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik, som är tillgänglig för alla, är nödvändig för utvecklingen i regionen och ser det som ytterst angeläget att den spårbundna trafiken byggs ut inom en nära framtid. *NTF Stockholms län* ser fram emot en utökning av kollektivtrafiken i enlighet med planförslaget. Förhållandevis trygga och säkra transportmedel som tunnelbana och pendeltåg skulle med fördel kunna byggas ut mycket mer. *Svenska Turistföreningen*

Stockholmskretsen, som är positiv till flertalet förslag kring järnväg, tunnelbana och spårväg, anser att investeringar behöver överföras från vägar till kollektivtrafiken.

Storstockholms Lokaltrafik (SL) anser att de nio regionala stadskärnorna effektivt försörjs med kollektivtrafik med tvärförbindelser som även inkluderar kommuncentra och stadsdelscentra i Stockholm. På så sätt förenklas resandet i tvärled med kollektivtrafiken och antalet byten minimeras. *Nynäshamns kommun* framhåller att det krävs en utbyggnad av kollektivtrafiken framförallt med tvärförbindelser, för att invånarna i kommunen ska kunna utnyttja det utbud av utbildning, handel och kultur som planeras i dessa kärnor (Flemingsberg, Haninge centrum och Södertälje). *Upplands Väsby kommun* efterlyser en kraftigt ökad satsning på kollektivtrafik på tvären i öst-västlig riktning vilket skulle minska belastningen på vägnätet, öka trafiksäkerheten och ge en totalt sett bättre miljö. *Socialdemokraterna i Kälvesta-Vinsta och Hässelby Villastad* önskar att kollektiva tvärförbindelser, gärna spårbundna, kraftigt förbättras från Vällingby/Hässelby mot Jakobsberg och Kistaområdet, där stora arbetsplatser ligger. Även *Drevvikenpartiet* i Huddinge anser att kollektivtrafiken är viktig och pekar särskilt på att tvärförbindelserna behöver utökas.

Handikapporganisationernas samarbetsorgan (HSO) framhåller att tillgängligheten till närservice är viktig för många med funktionsnedsättning och att kollektivtrafikförsörjning till närservice måste vara god liksom till de stora handelsplatserna, t.ex. Barkarby och Sickla. HSO anser att utbyggnad av väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik alltid måste ske parallellt med utbyggnad av nya bostadsområden. *Birger Eneroth* tar upp behovet av kapacitet och tillgänglighet med kollektivtrafik, tillgänglig även för funktionshindrade, som han anser behöver byggas ut med 100 procent, finansierat åtminstone till del av trängselavgifter.

Boverket anser att samspelet mellan trafikslag inom storregionen bör stärkas så att ett kollektivtrafikvänligt och resurssnålt transportsystem utvecklas som knyter samman arbets- och bostadsmarknaderna inom regionen. *Arboga kommun* anser det viktigt att infrastrukturen utvecklas med spårtrafiken som grund om regionen ska växa utan att miljöfarliga utsläpp ökar. Det kan också öka tillgängligheten och minska de tidsmässiga avstånden samt eliminera förseningar för långväga pendling. Kommunen tar upp problemet med bristande spårkapacitet i Stockholmsområdet och behovet av att samordna taxor. *Hallstahammar kommun* framför att med ett väl utbyggt kollektivtrafiksystem kan de lokala arbetsmarknaderna ombildas till en enda arbetsmarknad för hela östra Mellansverige. Större städer och de omliggande kommunerna bör, enligt kommunen, ges möjlighet till väl utbyggda kollektivtrafikanläggningar inte bara i öst-västlig riktning utan även i nord-sydlig.

Kumla kommun framhåller att invånarantalet i kommunen ökat under en rad år, vilket förväntas leda till en större efterfrågan på kollektiva resor. Det behövs enligt kommunen täta tåguppehåll i orter med stor in- och utpendling, bland annat i Kumla, om kollektivtrafikens marknadsandel ska öka. Kumla ser välskötta stationer som en nödvändighet eftersom kollektivtrafiken annars riskerar att framstå som oattraktiv. Kommunen efterlyser därför en översyn av resecentra.

Jernhusen vill samla buss, taxi, infartsparkering m.m. till järnvägsstationer för att skapa resecentra med stora koncentrerade resandeflöden och attraktionskraft för kommersiella etableringar. *Jernhusen* anser att en förutsättning för regionförstoring i Mälardalen är att dessa noder samverkar. Tillfarterna till resecentra bör göras rationella och säkra för såväl bil-, gång- och cykeltrafik. Särskilt viktigt bedöms gångstråk mot ortens centrum vara. Att skapa miljöer för gående som är både gena, trevliga och upplevs som trygga bör prioriteras.

SL ser positivt på de åtgärder i RUF5 2010 som syftar till att öka framkomligheten för busstrafiken genom exempelvis kompletterande kollektivtrafikkörfält, eftersom reserverade körfält och prioriteringar i korsningar har mycket stor betydelse för kollektivtrafikens effektivitet. *SL* framhåller att lokala och regionala resor till stor del bygger på enkelhet, pålitlighet och helhetssyn och saknar ett resonemang kring detta i planförslaget.

Enligt *SSCO* bör ett reducerat pris för studenter inom den storregionala kollektivtrafiken införas snarast. *TCO Stockholms län* efterlyser innovativa förslag t.ex. kring rabatter i biljettsystemet som gör det billigare för en familj att ställa bilen och åka kollektivt. Fler och smidigare infartsparkeringar bedöms härutöver kunna locka fler att lämna bilen. *Vägverket* välkomnar att det i planförslaget under åtagandet för att utveckla en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik tydligt uttrycks att det behövs infartsparkeringar för såväl bil som cykel. *Gunilla Wirén* påpekar att utbyggnaden av infartsparkeringar riskerar att hamna mellan stolarna eftersom de ofta berör flera kommuner. *Banverket* betonar att det är tveksamt att peka ut enskilda trafikeringslösningar i RUF5 2010. Enligt verket kommer den pågående utvecklingen mot en integrering av nuvarande lokal- och regionalstågstrafik troligen att fortsätta och det kommer troligtvis att finnas underlag för ett utvecklat länsöverskridande utbud för arbetspendling. *Upplands-Bro kommun* påpekar att idén om den nya tågtrafikformen ”regionpendel” kan vara bra, men att den inte får införas på pendeltågens bekostnad. Det är enligt kommunen mycket viktigt att pendeltågstrafiken fortsätter med ökad turtäthet även till Bro. *Södertälje kommun* framhåller att ett snabbtågsstopp i Södertälje Syd är avgörande för att Södertälje på allvar ska kunna leva upp till sin status som regional kärna ur ett Sörmlandsperspektiv. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* framhåller att tågstoppen i Sundbyberg och vid Stockholms central är avgörande för att boende i Västmanland ska nå den specialiserade arbetsmarknaden. Tillsammans med de regionala kärnorna Kista och Arlanda utgör dessa målområden de viktigaste i huvudstadsområdet. *Kumla kommun* anser att det är av största vikt att antalet tåguppehåll vid stationer inte blir färre än i dagsläget, detta mot bakgrund av att RUF5 2010 säger att regionalstågen måste bli snabbare för att effektivt kunna betjäna ett större område och att tågen måste stanna vid färre stationer. Om regionalstågen gör färre uppehåll måste pendlarna, enligt kommunen, erbjudas annan lösning alternativt en utbyggd regionpendel.

Hyresgästföreningen Kungsholmen saknar nya tunnelbanestationer och tunnelbanelinjer i RUF5 2010 eftersom det inte finns något annat sätt att uppnå tillräcklig transportkapacitet för framför allt arbetsresor. Det finns enligt föreningen behov av

helt nya tunnelbanelinjer de närmaste 25 åren och planeringsarbetet i såväl kommun som landsting måste starta omgående.

Haninge kommun efterfrågar en bättre belysning av hur den framtida kollektivtrafiken bör utvecklas med t.ex. spårtaxi. Kommunen uppfattar att det främst är möjligheten att gå och cykla som framhålls i RUF5 2010 när det gäller kommunikationer inom de regionala stadskärnorna. *Stockholm-Arlandaregionen* vill att en bana för spårbilar eller annan automatisk spårbunden kollektivtrafik redovisas i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. *Miljöpartiet de Gröna i Norrtälje* anser att en pilotbana för spårbilar snart bör byggas så att man kan se om denna transportform kan ersätta delar av framtida satsningar på vanlig spårburen trafik till exempel för tvärförbindelser.

Värmdö kommun anser att RUF5 2010 inte bör utesluta båttrafik för pendling mellan t.ex. Ålstäket och Slussen. Även *Förbundet för Ekoparken* ser möjligheter med ökad kollektivtrafik på vattnet och anser att nya färjelinjer bör utvecklas i Saltsjö-Mälarsnittet, särskilt sträckan Nacka-Lidingö-Värtahamnen-Ropsten.

HSO framhåller att hela reskedjan måste inkludera all trafik i regionen, även båttrafiken. Med utökad tillgänglig pendelbåttrafik kan även personer med funktionsnedsättning bo och verka i skärgården. Den gör det också möjligt för företagande, skolor, sjukvård m.m. att fungera så att en levande skärgård uppstår. Organisationen anser att vattenvägarna bör utvecklas och att dessa också bör ingå i SL-kortet.

Företagarna Skärgården understryker vikten av ett fungerande transportsystem – för människor och gods året runt – för att det ska vara möjligt med ett levande näringsliv i skärgården och för att försörja en bofast befolkning året runt.

Skärgårdens Resurscentrum önskar en bättre samordning mellan olika trafikföretag som t.ex. SL busstrafik, Roslagsbanan, Waxholmsbolaget, Vägverkets bilfärjor och privata bilfärjor, så att trafiken passar med byten och inte ger orimliga väntetider. Tvärtrafik mellan öar och samverkan över kommungränserna och nya anslutningar, t.ex. ny färjelinje mellan Ljusterö och Värmdö, skulle spara miljön mycket. Det är vidare angeläget med fler bilfärjeturer till öar med färja eftersom det möjliggör utflyttning av fastboende samt bussturer som är anpassade till skärgårdens villkor så att t.ex. barn och ungdomar kan ta sig till skolan och fritidsaktiviteter på fastlandet eller på andra öar.

Ljusterö Företagarförening anser att en båttrafik för skärgården, baserad på nio replipunkter och tretton kärnöar, är bra för dem som bor i skärgården och har sin utkomst på fastlandet. Föreningen efterlyser även förbättrade förutsättningar för företagande i skärgården. Ett trafiknät som gör att man kan resa mellan öarna och färdas genom skärgården, utan att behöva in till fastlandet för att komma ut igen, är viktigt för utveckling av besöksnäringen och för att stärka sammanhållningen i regionen.

Enligt *Skärgårdens trafikantförening* är en utveckling av båttrafiken nödvändig när bebyggelsen ökar i regionens sjö nära områden. Föreningen anser att Regionplanenämnden bör ägna kollektiv båttrafik en stor uppmärksamhet i den slutliga versionen av RUF5 2010.

Vägnätets kapacitet och effektivt resande

Vägverket och *Kumla kommun* anser att det är glädjande att RUF5 2010 har ett perspektiv som omfattar resenärens hela resa, från dörr till dörr. *Vägverket* konstaterar att behovet av många typer av mindre åtgärder, exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar, infartsparkering, bulleråtgärder m.m. kommer att öka ytterligare om länet växer som beräknat. *Tillväxtverket* och *Vägverket* anser att fortsatt utveckling av intelligenta transportsystem (ITS) och olika typer av Mobility Management-åtgärder är viktigt för att stödja utvecklingen mot ett hållbart samhälle. Myndigheterna bedömer att vidareutvecklade ITS-tjänster är ett sätt att hantera den allt mer ansträngda situationen i transportsystemet i regionen och möjliggöra framväxten av innovativa miljöer. *Arboga kommun* tar upp behovet av transportinformatik för att styra och effektivisera transporter och minimera belastningarna på vägnätet samt miljö- och bullerpåverkan.

Vägverket tar upp behovet av bra omledningsvägar, som ett sätt att minska sårbarheten i regionens transportsystem. Verket anser att RUF5 2010 bör hantera frågan mer djuplodande.

Avgiftssystemen har en stor påverkan på tillgänglighet, samhällsekonomisk effektivitet och möjligheten att nå klimatmålen. *Vägverket* önskar därför en redovisning av den ungefärliga storleken på de avgifter i vägnätet som kan krävas. Verket bedömer att en minskning av biltrafiken med 20 procent till 2030 inte är tillräcklig för att klara klimatmålen till 2050 utan att det fordras en betydligt högre förändringstakt med styrmedel både på nationell och på regional nivå. *Naturskyddsföreningen i Stockholms län* ser det som särskilt glädjande att det i utställningsförslaget presenteras kraftfulla förslag för att dämpa vägtrafiken. Detta bedöms vara avgörande för att Stockholm ska utvecklas energi- och resurseffektivt och förena en god tillgänglighet för alla till både service, kultur och naturupplevelser med låga utsläpp och ett skydd för regionens grönstruktur. Föreningen framhåller att en utveckling av trängsel-skattesystemet är den enskilt mest avgörande frågan för att lösa framkomligheten i vägnätet. En avgift på Essingeleden ses som akut nödvändig. Föreningen anser härutöver att RUF5 2010 bör innehålla en idé om hur trängselavgifter bör utvecklas och förvaltas under lokal/regional kontroll. *Nacka Miljövårdsråd* bedömer att trängselproblemen på vägarna inte går att åtgärda genom att bygga ytterligare vägar. Sättet att förbättra framkomligheten på vägarna är istället, enligt rådet, att satsa på förbättrad kollektivtrafik samt att reglera trängselavgifterna så att allvarlig trängsel inte längre uppstår. Nuvarande trängselavgift bör enligt *Svenska Turistföreningen, Stockholmskretsen* enbart gå till utbyggnad av kollektivtrafiken.

Flygförbindelser

Upplands Väsby kommun saknar en diskussion i RUF5 2010 om riksintresseområdet för Arlanda flygplats, som kommunen anser vara oacceptabelt stort. *Regionförbundet Sörmland* pekar på att Arlanda flygplats har en mycket viktig roll sett ur näringslivets synvinkel. *Arboga kommun* anser att tillgängligheten till Mälarenregionen i en

framtida Östersjömarknad behöver öka till exempel med en ny stor flygplats centralt i Mälardalen. *Socialdemokraterna i Kälvesta-Vinsta och Hässelby Villastad*, *Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen* och *Hyresgästföreningen Kungsholmen* anser att Bromma flygplats bör läggas ner och att bostäder bör byggas där i stället.

Stockholm Nordost menar att behovet av förbättrade marktransporter till Arlanda behöver prioriteras och att en betydligt större del av resorna till och från Arlanda behöver ske med kollektivtrafik om Arlanda – inom ramen för gällande utsläppsvillkor – ska upprätthålla och utveckla sin funktion som nationellt kommunikationsnav både för flyg och för tåg. Tågtrafiken, eventuellt även med höghastighetståg, till Arlanda behöver utvecklas om en större andel av anslutningsresorna ska ske med miljövänlig kollektivtrafik och fler transferresor till och från Arlanda ske med tåg i stället för med flyg. Kommunerna i *Stockholm-Arlandaregionen* vill att tillgängligheten i ABC-stråket och till Arlanda flygplats säkras genom utökad spårkapacitet och förbättrad trafikerings på Ostkustbanan via Märsta och på Arlandabanan. Kommunerna önskar vidare en omförhandling av statens avtal med A-train för att få ett integrerat tågssystem. De framhåller att även ur ett hållbarhets- och miljöperspektiv bör nya konkurrenskraftiga spårtrafiksystem introduceras i Arlandaregionen som komplement till stomtrafiken på järnväg och som ersättning för busstrafik. Även *Solna stad* tar upp behovet av att skapa förutsättningar för resenärer att kunna färdas till och från Stockholm - Arlanda flygplats på ett sätt som minimerar utsläpp för att säkerställa att marktransporterna inte begränsar utrymmet för flyget genom att ta allt för stor del av utsläppstaket.

Telgekoncernen framhåller vikten av goda kommunikationer till Stockholm Skavsta utanför länsgränsen, som är landets tredje största godstransportflygplats och av växande betydelse för regionen. *Villaägarna Haninge-Tyresökretsen* anser att det ska vara möjligt att nå stora trafikmål som Arlanda och Skavsta mer direkt än i dag med kollektiva trafikmedel.

Godshantering och terminaler

Flera remissinstanser tar upp godstrafiken samt behoven av hamnar och terminalområden. *Stockholms Hamn AB* efterlyser en kartläggning av godsflödena inom landet, mellan olika regioner och framförallt inrikes flöden till exempelvis Stockholms län. Utan en sådan kartläggning kan utvecklingsplanen inte ge en helhetsbild av transportarbetet i regionen. *Sjöfartsverket* lyfter fram behovet av att säkerställa platser i logistiskt goda lägen till exempel för lastning, lossning och upplag av insatsvaror för stadsbyggandet samt av att stärka förmågan att genomföra investeringar.

Telgekoncernen framhåller att en mycket viktig del i varuförsörjningen för regionen är de hamnar som finns. Koncernen saknar i denna strategi en beskrivning över sjöfartens betydelse och nödvändigheten av bra logistik kring hamnar samt utveckling och potential i sammanhanget.

Jernhusen konstaterar att det för järnvägstransporter kommer att råda konkurrens om de relativt begränsade markresurser som finns i Stockholmsområdet för

både godshantering, verkstadsfunktioner, tågfunerering och depåer och framhåller att det behövs en samlad tvärfunktionell översyn av markbehoven för järnvägsanknutna verksamheter i Stockholm med omgivningar .

AB Familjebostäder anser att en sammanvägd bedömning måste göras av hur konkurrerande behov av t.ex. hamnverksamhet och industriförsörjning ska säkerställas för att inte bostadsförsörjningen ska äventyra t.ex. transport- och turistsektorns utveckling.

Investeringar i infrastruktur

Ett antal kommuner däribland *Järfälla*, *Sigtuna* och *Upplands Väsby* framhåller att Stockholmsöverenskommelsen måste åtföljas av betydligt högre ramar för investeringar i trafikinfrastruktur i regionen utgående från regionens behov som växande region och tillväxtmotor för Sverige. För att inte ytterligare försena nödvändiga infrastruktursatsningar som inte ryms inom de statliga investeringsramarna förordas bland annat att investeringar tidigareläggs genom s.k. offentlig-privat samverkan, OPS.

Region Skåne instämmer i att alternativa finansieringslösningar behöver prövas men betonar starkt statens ansvar för den nationella infrastrukturen. *Kommunerna i Stockholm-Arlandaregionen* är av den principiella uppfattningen att den kostnadsfördelningsmodell och det finansieringsansvar som i dag råder för investeringar i sådan infrastruktur, som staten har ansvar för, även fortsättningsvis ska gälla och inte läggas över på kommunerna.

Södertälje kommun konstaterar att de åtgärder som prioriteras i RUF5 2010 är mer omfattande än vad som inryms i den nyligen framlagda länsplanen för infrastruktur. Kommunen anser att en närmare överensstämmelse mellan RUF5 och länsplanen med avseende på måluppfyllelse är nödvändig och efterlyser tydligare prioriteringar och tidplaner.

Rikstrafiken saknar en diskussion om kostnader och realismen i genomförandet av alla föreslagna infrastrukturåtgärder. *Sjöfartsverket* vill stärka förmågan att genomföra investeringar. *SL* framhåller att investeringar med syfte att skapa förutsättningar för lokal stadsutveckling bör medfinansieras från exploateringsprojekt som gynnas av spårbunden kollektivtrafik. Detta avser *SL* att tydliggöra i en kommande genomförandestrategi. *SL* efterlyser vidare ett gemensamt handlingsprogram för regionens aktörer avseende genomförande av de transportrelaterade åtagande i RUF5 2010.

Stockholm-Arlandakommunerna och *Upplands Väsby kommun* delar utställningsförslagets uppfattning att de samhällsekonomiska kalkylerna behöver utvecklas för att bli ett bättre beslutsunderlag. Hänsyn måste tas till faktorer som fungerande arbetsmarknad, förutsättningar för bostadsbyggande och osäkerhet om restider m.m. Kommunerna understryker vikten av högre säkerhet i beräkning av kostnaderna för investeringsobjekten i de statliga infrastrukturplanerna och framhåller att det är oacceptabelt att objekt underfinansieras med ytterligare förseningar som följd.

Vägverket bedömer att kostnaden för drift- och underhåll av vägnätet i Stockholm kommer att öka kraftigt till följd av allt mer trafik, men även genom nya investeringar i tunnlar. *Stockholm-Arlandaregionen* delar uppfattningen, som både Banverket och Vägverket framfört i olika sammanhang, att det är viktigt att vidmakthålla den infrastrukturen som redan byggts upp och anser därför att mer pengar ofrånkomligen måste läggas på drift och underhåll. Även *Villaägarna Haninge-Tyresökretsen* efterlyser ett bättre underhåll av trafiksystemet.

Regionplanekontorets kommentar

Många remissinstanser stöder helt eller till största delen den inriktning för transportsystemet som redovisas i utställningsförslaget till RUF5 2010. Åtskilliga betonar särskilt vissa delar av transportsystemet, som uppfattas vara av särskild betydelse för olika delar av storregionen eller för dess internationella konkurrenskraft. De synpunkter som framförs rörande planeringsförutsättningar för ett transportsystem med hög kapacitet och av hög kvalitet är i linje med vad som redovisas i utställningsförslaget. Några remissinstanser önskar att vissa delar av beskrivningarna ska fördjupas eller tydliggöras, till exempel transportinformatik, finansieringsfrågorna eller sårbarhet. Några vill ha tydligare eller andra prioriteringar. Riksintresset Arlanda och tillgängligheten till flygplatser tas upp av några. Andra tar upp trafikeringsfrågor och behovet av fler tågstopp. SL vill utveckla beskrivningen av att kollektivtrafiken ska bygga på enkelhet, pålitlighet och helhetssyn. Några lyfter frågor om ytterligare utbyggnader av tunnelbanor, spårtaxi eller spårbilar eller båttrafik. Behovet av hamnar och terminalområden och konflikterna med annan markanvändning i dessa sammanhang är ytterligare frågor som berörs.

Kontoret anser att det i vissa fall kan behövas tydligare skrivningar i den slutliga planen till exempel om kollektivtrafikens utveckling, om båttrafik på Stockholms inre vattenvägar, om behovet av transportinformatik samt om sjöfartens betydelse och logistik.

I de flesta fall tar remissinstanserna dock upp frågor som antingen redan är tillräckligt beskrivna eller inte bör behandlas mer ingående i planen. Många frågor kommer att fördjupas eller utredas vidare i det fortsatta arbetet t.ex. i samband med genomförandet. Exempel på sådana frågor är styrande vägavgifter, godsflöden och sårbarheten i regionens transportsystem. Dit hör även finansieringsfrågorna.

Kollektivtrafikens trafikeringsförutsättningar är delvis en av förutsättningarna för den framtida regionstrukturen och behöver diskuteras i RUF5 2010. Nya tunnelbanor kan inte uteslutas som alternativ för vissa spårreservat som anges i planen. Det anges även i utställningsförslaget att nya lokala transportsystem som spårtaxi kan prövas i vissa av de regionala stadskärnorna.

Kontoret anser att inga andra ändringar än de som görs utifrån investeringsplanerna 2010–2011 bör ske med hänsyn till det starka stöd som nuvarande inriktning har.

2.3 Utveckla idéer och förnyelseförmåga

Allmänna synpunkter på strategin

Synpunkter från remissinstanserna

Länsstyrelsen och Tillväxtverket är av uppfattningen att detta område bör utvecklas i det fortsatta arbetet. Flera remissinstanser, till exempel *Stockholms Universitet* och *Upplands Väsby kommun* instämmer i strategin. *Solna stad* vill dessutom lyfta fram vikten av att arbeta med det grundläggande företagsklimatet. Tillväxtverket efterlyser en vidare diskussion och tillämpning av begreppet ”entreprenörskap” och anser att genomförandet av RUF5 2010 skulle stärkas av en vidareutveckling av detta. Tillväxtverket bjuder därför in till en fortsatt dialog som tar utgångspunkt i kvalitativa aspekter av entreprenörskap, entreprenörskapsfunktionen samt dess koppling till innovationer och tillväxt.

Några remissinstanser har specifika önskemål om förtydliganden. *Regionförbundet i Uppsala* efterlyser en tydligare beskrivning av näringslivsfrågor i östra Mellansverige och dess betydelse för Stockholmsregionen. Även *Arboga kommun* önskar se beskrivningar av en utveckling som tar hänsyn till hela Mälardalsregionen. *Ekerö kommun* vill att småföretagarnas betydelse för alla delar av regionens flerkärniga struktur ska lyftas fram tydligare.

Regionplanekontorets kommentar

Remissynpunkterna föranleder inga ändringar i utställningsförslaget. Kontoret tackar för Tillväxtverkets inbjudan och ser fram emot en dialog om hur kvalitativa aspekter av entreprenörskap kan utvecklas i genomförandet av RUF5 2010.

Synpunkter på åtagandena

Åtaganden

- Formulera och genomföra en långsiktig näringspolitik.
- Säkra ett långsiktigt och systematiskt utbyte mellan offentlig sektor och näringsliv.
- Använda offentlig upphandling för att främja innovationer.
- Uppmuntra nytänkande i offentliga organisationer.
- Låta kreativitet och entreprenörskap prägla utbildningssystemet.
- Stimulera täta och kunskapsrika miljöer.
- Skapa förutsättningar för ett kulturliv i världsklass.
- Utveckla regionens internationella profil.
- Stärka regionens position i globala nätverk.
- Utveckla Stockholmsregionen som besöksdestination.
- Stärka de tekniska förutsättningarna för digital kommunikation.

Synpunkter från remissinstanserna

Majoriteten av remissinstanserna instämmer i åtagandena inom strategin.

Flera remissinstanser, t. ex. *Solna stad* instämmer i att kulturen är en viktig faktor för regionens utveckling. *Kulturrådet* skriver att de ”med tillfredsställelse noterar att utställningsförslaget lyfter fram kulturlivet som en resurs för kreativitet, attraktivitet och entreprenörskap, inte bara i innerstaden utan också i ytterområdena...”. *Stockholms läns hembygdsförbundet* önskar att det ska framhållas att det kulturella föreningslivet är en resurs för kulturell utveckling.

Utställningsförslagets skrivningar om besöksnäring tillstryks också av flera remissinstanser. *TCO Stockholms län* skriver t ex. att ”såväl ett väl utvecklat och brett kulturliv som en livskraftig besöksnäring är i högsta grad främjande för utveckling och sysselsättning i Stockholmsregionen. *Statens historiska museer* ser det som ”mycket viktigt och betydelsefullt att utställningsförslaget förordar ett mer samlat och strategiskt tänkande kring utveckling av besöksdestinationer i Stockholmsregionen”.

Några remissvar lyfter också fram specifika exempel på hur besöksnäringen samt regionens kulturliv kan utvecklas. *Skärgårdens resurscentrum* lyfter till exempel skärgårdens potential för besöksnäringen. *Förbundet för Ekoparken* och *Nationalstadsparksfonden WWF* önskar att RUF5 2010 i arbetet med att utveckla Stockholmsregionen som besöksdestination ska lyfta fram den tillgång som Nationalstadsparken utgör.

Region Skåne instämmer i att offentlig upphandling är ett viktigt verktyg för att utveckla näringslivet. *Solna stad* lyfter fram betydelsen av att förbättra Stockholmsregionens internationella tillgänglighet. *Solna* instämmer också i att det inte på förhand går att peka ut vilka branscher eller innovativa miljöer som kommer att växa. Staden anser dock att analysen om regionens branscher med internationell konkurrenskraft och utvecklingspotential behöver fördjupas.

Ett antal remissinstanser (*SSCO*, *Stockholms universitet* och *Linköpings kommun*) lyfter fram betydelsen av åtagandet att stimulera täta och kunskapsintensiva miljöer. *SSCO* understryker även vikten av utställningsförslagets skrivningar om att locka forskare och studenter till regionen, men betonar att det är avgörande att man även kan erbjuda dem bostäder i regionen.

Regionplanekontorets kommentar

Remissynpunkterna föranleder inga ändringar i utställningsförslaget.

2.4 Säkra värden för framtida behov

Natur-, kultur- och rekreationsvärden

Åtaganden

- Säkra och utveckla värdena i mark- och vattenlandskapet.
- Säkra och utveckla kustens och skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden.
- Skydda Mälaren och Östersjön.

Synpunkter från remissinstanserna

Säkra och utveckla natur-, kultur- och rekreationsvärden

Länsstyrelsen i Stockholms län och LRF i Mälardalen anser att jord- och skogsbruksföretag och därtill knutna näringar har en betydelsefull uppgift för bl.a. förvaltning, vård och utveckling av kultur-, rekreations- och naturvärden. Länsstyrelsen menar att tillgången till en levande, småskalig jordbruksbygd är unik i jämförelse med andra storstäder och bör vårdas som en tillgång för regionens attraktivitet. Det bör tydligare framgå hur bärkraftiga jordbruksföretag ska kunna fortleva, inte minst för grönstrukturen.

LRF påtalar jord- och skogsbrukets betydelse för genomförande av planen t.ex. bevarande av grönstrukturen och för en större användning av förnyelsebara energikällor. En lokal/regional livsmedelsförsörjning är enligt LRF ett av de viktigaste värdena att säkra för framtida behov. Dels är den mindre känslig, dels innebär den kortare transporter och skapar förståelse bland storstadsborna för hur maten produceras. LRF saknar en beskrivning av jord- och skogsbrukets betydelse i detta sammanhang samt strategier för att värden kan säkerställas.

Flera instanser önskar att RUF5 2010 ska utveckla området kultur. *Riksantikvarieämbetet (RAÄ)* menar att kulturarvsperspektivet ännu inte uttrycks på ett engagerat och professionellt sätt. Ett aktuellt och medvetet förhållningssätt till kulturarvet bör ingå i det samlade aktiva arbetet med kulturella resurser i regionen. RAÄ menar att såväl materiella som immateriella kulturarvsvärden är viktiga att ta tillvara och utveckla i regionen. *Livruskammaren* och *Skoklosters slott* med stiftelsen *Hallwylska museet* anser att regionen bör beakta kulturmiljöerna i högre grad. Unika och expansiva kulturmiljöer är framgångsfaktorer i attraktiva regioner.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att länets kulturhistoria och kulturmiljöer är bristfälligt beskrivna och ger intrycket att kulturmiljövärden främst är knutna till grönstruktur utanför stadsbygd. Det bör förtydligas hur kulturhistoriska värden, knutna till framförallt stadsbygd, industrimiljöer och 1900-talets samhällsutveckling, ska uppmärksammas och hanteras för att inte riskera att gå förlorade. Länsstyrelsen anser vidare att bebyggelse i länet med höga kulturhistoriska värden i såväl tätort, stadskärnor som på landsbygden ska tydliggöras samt att kulturmiljöaspekterna ytterligare ska lyftas fram som en framgångsfaktor för regionens attraktivitet. I RUF5 2010 och kommande handlingsprogram bör även europeiska konventioner

kring kulturarv, landskap och det byggda kulturarvet samt Unesco:s konvention om det immateriella kulturarvet lyftas fram.

Stockholms läns hembygdsförbund är positivt till hur kulturmiljöfrågorna har utvecklats i utställningsversionen men önskar utveckla åtagandet så att det omfattar hela regionen och speciellt gröna kilar. Förbundet vill även lyfta kulturmiljöfrågorna och utveckla resonemanget om hur kulturellt och naturkapital kan översättas i ekonomiska termer.

Ekerö kommun ser det som angeläget att Stockholm-Mälarenregionen i allmänhet och Mälaren i synnerhet ges en tydligare profil som Kulturens övärld. Kommunen anser att det behövs en specifik kulturstrategi på regional nivå för att fokusera på kulturarvet och kulturmiljöerna t.ex. vid utveckling av världsarven.

Skrivningarna om att företrädare för besöks- och kulturnäringen bör samarbeta med samhällsplanerarna lyfts särskilt fram av *Livruskammaren*, *Skoklosters slott med stiftelsen Hallwylska museet* och *Sveriges hotell- och restaurangföretag (SHR)*. SHR håller med om att en av regionens större tillgångar är närheten till vattnet. Denna aspekt bör och kan därför utnyttjas än mer. Fler evenemangs- och gästytor bör etableras i närheten av vatten.

Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen (STS), *Sveriges hotell- och restaurangföretag (SHR)* och *Hyresgästföreningen Kungsholmen* anser att tillgänglighet till friluftsområden och rekreationsområden bör öka t.ex. genom bättre kollektivtrafik, stödanläggningar och arrangemang, fler friluftsgårdar, bad och picknickområden. STS menar att friluftsområden, friluftsgårdar och motionscentraler är regionala sociala arenor som bör utvecklas samt ger förslag på flera lämpliga lägen. Tillgänglighet med båt och då även på Mälaren och inte bara i skärgården bör beaktas.

Värmdö kommun anser att tillgången till bra fritids- och rekreationsmiljöer är en viktig faktor för utvecklingen av en hållbar livsstil i Stockholmsregionen.

Flera remissinstanser uttrycker ett behov att värna och förstärka tysta områden. *Handikapporganisationernas samarbetsorganisation (HSO)* menar att det är viktigt att det även i framtiden finns akustiska "andningshål" i gröna kilar. *Vägverket* anser att det finns anledning för regionens aktörer att samverka kring mål och strategier inom bullerområdet, eftersom antalet bullerstörda befaras öka liksom belastningen på tidigare tysta områden. *Upplands Väsby kommun* menar att det är en stor brist att bullerproblemen från alla trafikslag dvs. flyg-, väg- och järnvägstrafiken inte är lösta. *Friluftsförbundet* understryker betydelsen av tysta områden för människors hälsa och *Förbundet för Ekoparken* menar att det krävs tydligare handlingsplaner och nationella medel för bullerdämpande åtgärder.

Haninge kommun saknar fortfarande en identifiering av blåstrukturen och dess värden på samma sätt som gjorts för grönstrukturen.

Säkra och utveckla kustens och skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden

Några remissinstanser har lämnat synpunkter på de höga natur-, kultur- och rekreationsvärdena och förutsättningar för att bo och arbeta i skärgården. *Värmdö kommun* anser att skärgården, som är ett av regionens större sammanhängande och unika områden, fått en närmast marginell belysning. Skärgården, som glesbygd och riksintressant naturmiljö, måste belysas bättre. Eftersom Värmdös skärgårdsavsnitt utgör en viktig resursbas för utveckling av ett rikt friluftsliv för regionens medborgare, måste avsnittet om natur och skärgård kompletteras med en beskrivning av friluftslivets och besöksnäringens utvecklingspotential.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att synpunkter som framfördes i samrådet till stor del tagits tillvara, men att vissa synpunkter/önskemål om komplettering kvarstår t.ex. att hela kust- och skärgårdsområdet i Stockholms län med hänsyn till natur- och kulturvärdena i området är av riksintresse enligt miljöbalken (4 kap. 1.2 och 4 §). Länsstyrelsen anser att innebörden av dessa bestämmelser, vilka ger grundläggande förutsättningar för planeringen av kust- och skärgårdsområdet, bör framgå av den regionala utvecklingsplanen. Bestämmelserna innebär att exploateringsföretag och andra ingrepp får komma till stånd endast om de inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör inget hinder för utveckling av befintliga tätorter och eller det lokala näringslivet. Men med hänsyn till den omfattande fritidsbebyggelsen och det starka bebyggelsestryck som finns i kust- och skärgårdsområdet är det särskilt angeläget att det framgår i utvecklingsplanen att det i princip inte får tillkomma någon ytterligare fritidsbebyggelse i kust- och skärgårdsområdet annat än som komplement till befintlig bebyggelse och som enklare fritidshus för det rörliga friluftslivet.

Skydda Mälaren och Östersjön

Många remissinstanser understryker behovet att skydda Mälaren och Östersjön, att minska läckaget av näringsämnen samt att integrera planering och samverkan för Östersjön.

Länsstyrelsen i Stockholms län vill uppmärksamma att det för närvarande är oklart vilken regional betydelse fullföljandet av vattendirektivet genom miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram får och att dessa förutsättningar kan påverka den regionala planeringen.

Gotlands kommun ser åtgärderna som angelägna, både genom egna åtgärder inom regionen och genom samverkan mellan regionala, nationella och internationella nivåer.

Stockholm Vatten vill att det omfattande arbete som bedrivs av Svealands kustvattenvårdsförbund ska nämnas i texten, eftersom det för närvarande sannolikt är den största insatsen som görs för integrerad samverkan av detta slag. Arbetet syftar till att, som underlag för de åtgärder som kommer att krävas enligt vattendirektivet, beskriva belastning och status samt modellera vattenomsättningen efter

hela Svealands kust mot Östersjön. Stockholm Vatten tolkar olika skrivningar i RUF5 2010 som att mindre reningsverk ska läggas ner och anslutas till något av de tre stora reningsverken med utsläpp till innerskärgården som redan idag är tungt belastad. Befolkningsutvecklingen i regionen kan medföra att antalet anslutna personer till 2030 ökar med ca 400 000, och vatten från reningsverk överförs redan idag från andra recipienter till innerskärgården. Stockholm Vatten menar att recipientkapaciteten är väl undersökt och utvärderad mot de krav på förbättringar av nuvarande status som vattendirektivet kräver.

Upplands Väsby kommun refererar till beskrivningarna i RUF5 2010 att klimatförändringarna redan lett till att vattenkvaliteten i Mälaren försämrats och förväntas försämrats ytterligare samt att det största hotet mot vattenkvaliteten är diffusa flöden från lokala avlopp. Kommunen anser att man i nästa steg bör förtydliga hur man ska kunna komma till rätta med detta och vems ansvar det är.

Käppalaförbundet betonar att även de stora reningsverkens utsläpp bör tas upp i RUF5 2010 som ett graverande framtida hot mot vattenkvaliteten. Förbundet noterar att vattenmyndigheten i norra Östersjöns vattendistrikt inte fullt ut delar bedömningen i RUF5 2010 att det största hotet mot vattenkvaliteten på lång sikt är diffusa utsläpp från lokala avloppsutsläpp, jordbruk och dagvattenavrinning. I stället aviserar vattenmyndigheten i sitt förslag till åtgärdsplaner att de större reningsverken med utsläpp till Saltsjön ska minska sina utsläpp av bl.a. näringsämnen i betydande grad. Detta leder i så fall till ökad förbrukning av kemikalier och energi vilket kan komma i konflikt med andra miljömål.

Malmö stad menar att beskrivningen av utvecklingen av kommunal avloppsrening och hur Stockholmsregionen bidrar till övergödningen av havsmiljön i Östersjön är föredömlig i RUF5 2010. Malmö menar att övriga källor bör analyseras lika ingående.

SGU anser att en bättre kunskapsförsörjning kring frågor som rör vattenresursernas utveckling vore bra att ha i planen.

Remissinstanserna har även lämnat synpunkter på översvämningsrisker.

Regionplanekontorets kommentar

Strategin omfattar hushållning av naturresurser i ett brett perspektiv, d.v.s. både ekologiskt, ekonomiskt och socialt.

Natur-, kultur- och rekreationsvärden

Kultur- och kulturmiljöfrågorna behandlas i olika sammanhang i planen bl.a. i minst tre strategier samt i åtaganden som uttrycker ambitioner om utvecklingskraft, Stockholm som besöksdestination, ett kulturliv i världsklass, som resurs i landskapet (mark, vatten och stadslandskapet) för framtida behov, som resurs i kust- och skärgårdsområdet samt som en del av stadens kvaliteter. Kulturmiljöfrågorna har utvecklats i utställningsversionen jämfört med samrådsversionen. Kontoret håller med om att det kan finnas behov av ytterligare utveckla frågan och i den slutliga planen kommer detta att göras med målbeskrivning samt åtagandet som gäller kultur-

historiska värden, kulturresevat, världsarv och landskapskonventionen. Kontoret kan konstatera att det finns brister inom detta sakområde, både vad gäller processer och kunskapsförsörjning, vilket bidragit till att frågorna inte lyfts eller utvecklats mer aktivt i den regionala utvecklingsplanen.

Kontoret håller med remissinstanserna om att tillgången till bra fritids- och rekreationsmiljöer är en viktig utvecklingspotential för en hållbar livsstil i Stockholmsregionen och att tillgänglighet och utbud bör förbättras. Planen uttrycker denna utvecklingspotential även i flera andra åtaganden, såsom "Utveckla Stockholmsregionen som besöksdestination", "Bevara, utveckla och tillgängliggöra de gröna kilarna", "Utveckla strändernas värden och tillgänglighet", "Göra befintliga mötesplatser mer attraktiva och skapa nya mötesplatser som är spridda inom regionen". Förslag på områden för utveckling av t.ex. friluftsanläggningar kommer att behandlas i samband med bl.a. genomförandet.

Kontoret håller med remissinstansernas synpunkter om att värna tysta områden, och att det finns anledning för regionens aktörer att också samverka kring mål och strategier inom bullerområdet. Åtgärder mot buller som påverkar gröna kilar och skärgården bör beskrivas i ett bredare sammanhang, som inarbetas i planen.

Åtagandet att "säkra värden i mark och vattenlandskapet" är mycket brett, både geografiskt och tematiskt, och speglar vikten av att behandla landskapet ur ett helhetsperspektiv. En sådan helhetssyn omfattar alla sorters landskap såsom stads- och landsbygd, gröna kilar, areella näringar, vattenområden samt kust och skärgård med utgångspunkt från natur-, kultur- och rekreationsvärden. Syftet har varit att peka på vikten av att arbeta med ett landskapsperspektiv, att fördjupa det regionala förhållningssättet på natur-, kultur- och rekreationsfrågor i hela regionen och då särskilt i kust- och skärgården. Kontoret håller med om att skogsbruk och jordbruk är viktiga för förvaltning och utveckling av dessa naturresurser, vilket kommer att tydliggöras i planen. Däremot ligger det inte inom ramen för en regional utvecklingsplan att beskriva hur bärkraftiga företag ska kunna fortleva.

Säkra och utveckla kustens och skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden

Kontoret håller med remissinstanserna om att tillgången till bra fritids- och rekreationsmiljöer är en viktig utvecklingspotential för en hållbar livsstil i Stockholmsregionen och att tillgänglighet och utbud bör förbättras. Planen uttrycker denna utvecklingspotential även i flera andra åtaganden, såsom "Utveckla Stockholmsregionen som besöksdestination", "Bevara, utveckla och tillgängliggöra de gröna kilarna", "Utveckla strändernas värden och tillgänglighet", "Göra befintliga mötesplatser mer attraktiva och skapa nya mötesplatser som är spridda inom regionen". Förslag på områden för utveckling av t.ex. friluftsanläggningar kommer att behandlas i samband med bl.a. genomförandet.

Kontoret håller med Länsstyrelsen i Stockholms län om att riksintresset enligt miljöbalken ska framgå av den regionala planen samt innebörden av dessa bestäm-

melser. Detta kommer att inarbetas i relevanta delar i den slutliga planen (se även kap. 3 "Regional struktur").

Kontoret anser att synpunkterna på kust och skärgård inte föranleder ändringar i planen. I den delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård hanteras ett regionalt helhetsperspektiv avseende både natur-, kultur- och rekreativvärden och samhällets utvecklingsfrågor. Där identifieras förutsättningar för och utveckling av näringslivet med särskild inriktning på turismsektorn som en av nyckelfrågorna. När det gäller tillgängligheten till och från skärgården redovisas både i RUF5 2010 utställningsförslag och i den delregionala utvecklingsplanen en bas- trafik.

Skydda Mälaren och Östersjön

Kontoret håller med länsstyrelsen om att det för närvarande är oklart vilken regional betydelse fullföljandet av vattendirektivet – miljö kvalitetsnormer och åtgärdsprogram – får och hur dessa förutsättningar kan påverka den regionala planeringen framöver. Denna oklarhet ska framgå av planen. Texten ska kompletteras med det arbete som bedrivs av Svealands kustvattenvårdsförbund. Beslut om reningsverken och innerskärgårdens recipientkapacitet är en knäckfråga. Kontoret håller med Stockholm Vatten om att regionala åtgärder inte bör föregripa vattenmyndighetens arbete med eventuella undantag för vattenreglering. Beskrivningen av hur utsläppskällor bidrar till övergödningen av havsmiljön i Östersjön, åtgärder mot dessa samt ansvarsfrågan kommer att behandlas i samband med vattenförvaltningens åtgärdsprogram. Texten om diffusa utsläpp och stora reningsverk ska justeras och kompletteras i planen. RUF5 2010 ska kompletteras med Käppalaförbundets synpunkt att de stora reningsverkens utsläpp väsentlig påverkar ett antal recipients vattenstatus.

Det är angeläget, som SGU skriver, att kontoret tillsammans med KSL och länsstyrelsen fortsätter sitt arbete på regional nivå med en ständig kunskapsuppbyggnad avseende vattenresursfrågor.

Klimat, energi och transporter

Åtaganden

- Sätta sektorsvisa mål för regionens utsläppsminskning av växthusgaser.
- Anpassa regionen till klimatförändringarna.
- Stimulera mer energi- och resurseffektiva transporter.
- Begränsa transporternas negativa inverkan.
- Effektivisera energiförsörjning och ställ om till förnybara energikällor.

Synpunkter från remissinstanser

Utsläppsminskning av växthusgaser och anpassning till klimatförändringarna

Flera remissinstanser tycker det är positivt att utställningsförslaget har blivit mer konkret vad gäller regionala klimatmål och åtgärder för att uppnå målen (*Banverket*,

SIKA, Vägverket, Malmö stad, SL, Fortum, Naturhistoriska riksmuseet, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Stockholm Vatten, Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen m.fl.). Några remissinstanser (Haninge kommun, Luftfartsverket, LFV, Bromma Arlanda, Klimataktion, Naturhistoriska museet) efterfrågar regionala klimatmål. Solna stad tycker att Stockholmsregionen kunde ta ett större klimatansvar än landet i genomsnitt på grund av de goda förutsättningar som en tät stadsbygd ger.

Ett antal remissvar (Vägverket, Malmö stad, Kumla kommun, olika föreningar samt Claes Trygger) tar upp vägtrafikens fortsatt starka ökning i länet och att klimatmålet – att minska vägtrafikens utsläpp enligt Stockholmsöverenskommelsen med 30 procent till 2030 (jämfört med 1990) – inte nås. Remissinstanserna menar att detta beror på att alltför stora investeringar i väginfrastruktur (som alstrar ny trafik) föreslås i RUF5 2010. Vidare präglas RUF5 2010 av för stor tro på teknikutveckling (så tror t.ex. Naturskyddsföreningen i Stockholms län att elbilar kommer att slå igenom först bortom 2030,) och alltför starkt tilltro till kraftfulla statliga styrmedel.

I utställningsförslaget föreslås ett åtagande att sektorsvisa utsläppsmål ska sättas. SIKA påpekar att sådana sektorsbaserade mål inte ännu har satts på nationell nivå. Vägverket, Malmö stad, SL, Fortum, m.fl. ser emellertid positivt på att sådana regionala sektorsmål tas fram. Men Vägverket anser också att det redan idag finns mål som borde vara tillräckliga för att kräva handling och resultat. Utställningsförslaget hade redan idag kunnat göras till ett verktyg för att åstadkomma detta. Att avvakta med ansvarsfördelning och resultat tills ett regionalt mål har satts upp innebär att man riskerar att skjuta problemet framför sig, anser Vägverket.

Malmö stad lyfter fram att man i det fortsatta RUF5-arbetet skulle kunna konkretisera de föreslagna klimatåtagandena ytterligare, baserat på arbetsfördelningen mellan statlig, regional och lokal nivå i regionen.

Ett antal remissinstanser anser att regional energisamverkan och sektorsövergripande arbete väsentligt skulle främja regionens strävan att uppnå de nationella och egna klimatmålen samt att det är nödvändigt att påverka olika beslutsprocesser för att göra klimatåtagandena trovärdiga.

Översvämningsrisken, ofta i samband med de förväntade klimatförändringarna, tas upp av Upplands-Bro kommun, Ekerö kommun, Stockholm Vatten, Länsstyrelsen i Västmanlands län och Telgekoncernen. Upplands-Bro hänvisar till att det i RUF5 2010 föreslås att man ska tillämpa minst 2 meters säkerhetsmarginal över dagens normalvattenstånd när man bygger fastigheter och känslig infrastruktur vid Mälaren eller Östersjöskusten. Kommunen anser att denna skrivning är ofullständig och bör kompletteras med en hänvisning till vad den grundar sig på och ett resonemang om risker. Även Ekerö kommun vill gärna se ett mer utförligt resonemang om översvämningsrisker vid Mälaren, sårbarhetsfrågor och skyddsmöjligheter.

Stockholm Vatten föreslår att RUF5 2010 ska kompletteras med en text om och en karta visande på områden med risk för översvämnings. Stockholms Vatten resonerar också kring Mälarens funktion som dricksvattentäkt och skydd bl.a. mot saltvattenintrång och negativa effekter av klimatförändringen.

En kommande vattendom för Mälaren och Slussens snarast möjliga ombyggnad för en högre avtappningskapacitet tas upp av *Stockholm Vatten och Länsstyrelsen i Västmanlands län*. De två remissinstanserna anser att det är mycket viktigt även för de andra Mälarlänen att anpassa Mälaren till framtida översvämningsrisker och säkra sjön som dricksvattentäkt. Stockholm Vatten föreslår att staten ska tillsätta en förhandlingsman för att lösa frågan om en gemensam finansiering av Mälarens utökade avtappningskapacitet. *Telgekoncernen* anser att det är angeläget att man vid den fysiska planeringen tar hänsyn till risk för översvämningsar och hur de kan påverka de tekniska systemen. För att skapa säkerhet mot översvämningsar vid skyfall måste avrinning kunna ske på markytan och områdets lokalisering anpassas och höjdsätts efter detta.

Energi- och resurseffektiva transporter och begränsning av transporternas negativa inverkan

Några remissinstanser har lämnat specifika transportinfrastruktur- och energi/klimatrelaterade synpunkter. *Naturvårdsverket* påpekar att de kraftiga ekonomiska styrmedel som föreslås och som syftar till att minska efterfrågan på resor och transporter också påverkar de ekonomiska förutsättningarna för de infrastrukturutbyggnader som ingår i RUF5 2010. Behovet av och den samhällsekonomiska lönsamheten för de förslagna projekten behöver därför ses över utifrån de nya förutsättningarna, vilket kan resultera i att delvis andra projekt än de föreslagna är att föredra ur samhällsekonomisk synpunkt.

Stockholm-Arlandaregionen uppmärksammar att de markbundna transporterna till och från Arlanda behöver utvecklas med avseende på hållbarhet mot bakgrund av behovet av åtgärder för ökad tillgänglighet och begränsade utsläpp kring Arlanda.

Malmö stad tycker att principer för placering av omlastningsterminaler och logistikcentra beskrivs utförligt i RUF5 2010. Sådana platser är viktiga vad gäller inverkan på trafikflöden och markanvändning. Viktigt i dessa avseenden är emellertid även handelns utveckling och planeringen för nya fritidsområden.

Västerås stad och *Kumla kommun* markerar vikten av att vidmakthålla energi-effektiva och hållbara godstransporter i Mälardalen. Västerås understryker främst att förutsättningarna för Mälarsjöfarten behöver utvecklas genom en ny sluss i Södertälje och en fördjupning av farleden i Mälaren. Västerås anser därför att RUF5 2010 bör förtydliga behovet av en fortsatt utveckling av Mälarsjöfarten som en långsiktigt hållbar transportresurs.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen tycker att det behövs fler strategiskt placerade infartsparkeringar. *Cykelfrämjandet* eftersträvar ett regionalt cykelnät av god kvalitet för att skapa bättre förutsättningar för bl.a. arbetspendling.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län vill ha en större exploatering i centralt läge varför Bromma flygplats så snart som möjligt bör avvecklas. *Naturskyddsföreningen* och *Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen* tycker att det behövs ett mer utvecklat trängselskattesystem.

Ett antal remissinstanser (*Sundbyberg stad, Upplands Väsby kommun, AB Familjebostäder, Vägverket, Socialstyrelsen, SL, Malmö stad m .fl.*) har yttrat sig över bullerutvecklingen i länet. Upplands Väsby anser att flygbullret från Arlanda är ett miljöproblem som hindrar kommunens utveckling. Familjebostäder framhåller betydelsen av den s.k. Stockholmsmodellen för detaljplanering med hänsyn till trafikbuller, så att inte bostäder koncentreras till perifera områden. Vägverket lyfter fram att behovet av bulleråtgärder kommer att öka om länet växer som beräknat.

Socialstyrelsen efterfrågar en beskrivning av hur hälsan påverkas (med stöd av SLL:s Miljöhälsorapport). SL anser att RUF5 2010 bör bidra till ett tydligare sätt att minimera risk för bullerstörningar för boende. SL anser – liksom RUF5 2010 – att avsteg från gränsvärdena för trafikbuller är relevant i en storstadsmiljö förutsatt att inomhusnivåerna ligger inom gränsvärdena och varje fastighet har en tyst sida. Men enligt SL är det även viktigt att se att avstegsfallen inte alltid är tillämpliga och även andra modeller behöver användas till exempel vid depåer då högre krav avseende buller finns. SL menar också att utställningsförslaget inte behandlar ansvarsfördelningen mellan kommuner, exploatörer respektive trafikutövare avseende bullerfrågan vid nybyggnation.

Sundbybergs stad anser att utbyggnad av tvärsparvägen är en mycket viktig åtgärd som bland annat bidrar till mindre buller och luftföroreningar. Malmö stad anser att den föreslagna utbyggnaden av såväl vägnät som spår i Stockholmsregionen ökar risken för bullrets utbredning på landsbygden och även för påverkan på den biologiska mångfalden genom landskapsfragmentering. Malmö föreslår därför att RUF5 2010 lägger fram förslag om metoder för att motverka sådana effekter.

Kungsholmens stadsdelsnämnd tycker att RUF5 bör bli mer konkret vad gäller dämpandet av bullerstörningar från vägtrafiken på Essingeleden och föreslår några möjliga lösningar. *Villaägarnas riksförbund ABC-regionen* tar upp problemen med ökande buller utomhus. *Arbetsgruppen Rädsla Grimstaskogen* befarar att sportfältet och naturreservatet i Grimsta drabbas av buller och försämrad luftkvalitet såväl under byggfasen av Förbifart Stockholm som vid drift. *Förbundet för Ekoparken* vill lägga Roslagsvägen helt eller delvis i tunnel vid Albano-Kräftriket för att minska buller och ljusstörningar och stärka den biologiska spridningsvägen.

Effektivisera energiförsörjning och ställ om till förnybara energikällor

Några remissinstanser kommenterar energifrågor i RUF5 2010. *Sundbybergs stad* anser att det är angeläget att belysa energiförsörjningens påverkan på miljön vad gäller exempelvis energislag, lokalisering av anläggningar, energibesparingar och energisnåla byggnader. *Claes Trygger* understryker behovet av energieffektiviserande åtgärder inom bostadssektorn.

Käppalaförbundet erinrar om att avloppsslammet redan idag utnyttjas för bioenergiproduktion och någon väsentligt ökad produktion är inte möjlig om inte slammet förbränns vilket emellertid strider mot kretsloppstanken. Förbundet är positivt till satsningar på biogasproduktion genom samrötning av slam och avfall och strävar

självt på olika sätt för att öka biogasproduktionen vid Käppalaverket genom effektivisering och behandling av biologiskt avfall.

E.ON Värme Sverige AB anser att kraftvärmeproduktionen i länet måste öka avsevärt till 2030 vilket skulle bidra till stora miljö- och klimatvinster samt ökad försörjningssäkerhet. *E.ON* betonar även vikten av att det skapas tydliga incitament för de kommuner som tar på sig ett större regionalt ansvar för till exempel fjärrvärmeförsörjning till andra kommuner.

Också *Fortum* yttrar sig över en ökad kraftvärmeproduktion. Den måste ställas mot import av el till regionen och båda perspektiven bör analyseras vid val av de mest hållbara lösningarna. Vidare anser *Fortum* att behovet av primärenergi är en viktig kompletterande faktor när man ska värdera energilösningar ur hållbarhetssynpunkt. *Fortum* lyfter även fram att en framtida uthållig och klimatneutral fjärrvärmeförsörjning kräver ett antal anläggningar med förutsättningar att hantera stora volymer av oförädlade bränslen, skapa förutsättningar för att klara bränslelogistiken och som har lämpliga lagringsmöjligheter. Vidare poängterar *Fortum* vikten av att öka andelen förnybara drivmedel i länet – i synnerhet biogas och el för elbilar och laddhybrider – vilket förutsätter offentliga aktörernas satsningar.

Lantbrukarnas Riksförbund Mälardalen (LRF) ser positivt på åtagandet att ställa om till förnybara energikällor, liksom en satsning i regionens glesare delar på utökad självförsörjning av förnybar energi. *LRF* understryker också att den brukade skogen kan ha en viktig roll för en utökad självförsörjningsgrad. *Ljusterös företagarförening* lyfter fram konflikten mellan att i högre grad utnyttja sol och vindkraft i skärgårdsområden och dess kultur- och besöksvärde. *Svenska Gasföreningen* och *Svenska Biogasföreningen* saknar en analys i RUF5 2010 av hur gas kan bidra till bättre energiförsörjning i länet. Föreningarna anser att en utbyggd gasinfrastruktur har många fördelar avseende energiförsörjning och klimatproblem. *TCO Stockholms län* tar upp att länet i mångt och mycket har kommit långt vad gäller energi, men att kostnadsbildningen och ägarstruktur för fjärrvärmeförbrukning bör bidra till valet av det miljövänliga uppvärmningsalternativet.

Regionplanekontorets kommentar

Utsläppsminskning av växthusgaser och anpassning till klimatförändringarna

Vägrafiken står för mer än 40 procent av länets direkta växthusgasutsläpp och är därför en avgörande sektor när det gäller att uppnå klimatmålen. Vägrafikens utsläpp bestäms av fyra övergripande faktorer: fordonens energieffektivitet, val av drivmedel, tillryggalagda fordonskilometer och körsättet. I utställningsförslaget tas alla dessa faktorer upp och åtgärder föreslås.

Målet i RUF5 2010 – en utsläppsminskning av 30 procent till 2030 inom transportsektorn – är ambitiös och kräver ett stort antal åtgärder inklusive utbyggd kollektivtrafik och utvecklade styrmedel för att uppnås. I en kraftigt växande region som Stockholm är det nödvändigt att även göra viss utbyggnad av vägrafiksystemet för att uppnå en god tillgänglighet. Särskilt kritisk är kapaciteten i de nord-sydliga

snitten vilka redan idag är belastade intill kapacitetstaket samt är mycket sårbara. Genomförda känslighetsanalyser visar också att klimatmålen kan nås genom en kombination av åtgärder samtidigt som en viss utbyggnad av vägkapaciteten sker. Teknikutvecklingen vad gäller fordon och drivmedel kommer att väsentligt bidra till minskade utsläpp. Det är dock osäkert hur snabbt detta kommer att gå varför antagandena i RUF5 2010 är försiktiga när det gäller att räkna med för stora utsläppsminskningar inom vägtrafiksektorn. Utformningen av framtida styrsystem och andra åtgärder för effektiv trafik och minskad klimatpåverkan bör studeras särskilt i det fortsatta arbetet med genomförande av RUF5 2010.

Kontoret instämmer i de flesta synpunkterna angående transportinfrastruktur- och energi/klimat. Naturvårdsverket önskar att kontoret närmare beräknar den samhällsekonomiska lönsamheten för de förslagna trafikinfrastrukturprojekten i RUF5 2010. Kontoret vill påpeka att den samhällsekonomiska lönsamheten är beräknad för flertalet projekt i planen.

När det gäller trafikflöden och markanvändning har RUF5 2010 hittills inte tagit upp handelns utveckling och avser inte ta upp den heller i den kommande versionen. Planeringen för fritidsområdets tillgänglighet finns redan med i utställningsförslaget. Kontoret instämmer i att Mälarsjöfartens betydelse för godstransporterna bör förtydligas i det fortsatta genomförandearbetet. Frågan om infartsparkeringar och ett bättre regionalt cykelnät kan utvecklas framöver. Avtal mellan Stockholms stad och Luftfartsverket om Bromma flygplats går ut 2038 och ligger därmed bortom RUF5 2010 vars tidshorisont är 2030.

Kontoret håller med de remissinstanser som anser att det behövs en regional samverkan inom energi- och klimatområdet för att uppnå klimatmålen. Två konkreta föreslagna åtgärder är att kontoret tillsammans med berörda aktörer ska arbeta fram sektoriella utsläppsmål för regionen samt att genomföra ett regionalt handlingsprogram för energi och klimat. I ett sådant handlingsprogram konkretiseras ett antal åtgärder och insatsen av nödvändiga verktyg.

Kontoret delar också remissinstansernas uppfattning att översvämningsriskerna vid Mälaren och Östersjökusten är viktiga och att åtgärder ska konkretiseras i RUF5 2010. Ett fortsatt samarbete med de andra Mälarlänen kring vattenfrågor behövs och kontoret avser att samarbeta med befintliga forum som Mälardalsrådet och Mälardalens översvämningsgrupp även i framtiden. Även inom ramen för vattenförvaltningen tas dessa frågor upp. Lokalt översvämningskydd och förbättrad dagvattenhantering tas redan upp i utställningsförslaget men är främst en uppgift för kommunernas planeringsarbete.

Slussens ombyggnad är viktig för att minimera framtida översvämningsrisker och finns redan med i utställningsförslaget.

RUF5 2010 är också rätt tydligt i mål och åtaganden för ett utökat skydd av Mälaren som dricksvattentäkt (se vidare Resurshushållning och försörjningssystem).

Energi- och resurseffektiva transporter och begränsning av transporternas negativa inverkan

Landstingets folkhälsorapport har uppmärksammat att fler människor uppger sig vara störda av buller utan att trafikbullret ökat i motsvarande grad och trots att flygbullret faktiskt har minskat. Det tyder på att buller och dess hälsoeffekter uppmärksammas alltmer. Även miljökonsekvensbedömningen i RUF5 2010 observerar detta problem. I den fortsatta planeringen på regional nivå är det därför angeläget att motverka ökande buller.

Den förväntade starka tillväxten i länet medför både mer transportarbete och en nödvändig förtätning bl.a. längs hårdtrafikerade gator, vägar och järnvägar. Det medför att bullret riskerar att tillta framför allt utomhus. Problemet med inomhusbuller minskar däremot i takt med att åtgärder genomförs.

Länsstyrelsen och kommunerna har redan etablerade rutiner för att hantera buller i planeringen. För att minska exponering för utomhusbuller behövs åtgärder som till exempel tystare fordon, andra vägbeläggningar, förläggning av trafikleder i tunnlar och avskärmning genom plank eller byggnader – åtgärder som diskuteras i utställningsförslaget. Enligt utställningsförslaget bör bulleralstrande verksamheter successivt flyttas från mindre lämpliga lägen till andra delar av regionen. Till den slutliga versionen av RUF5 2010 bör tydligare formuleringar vad gäller bullerproblematiken utvecklas.

Effektivisera energiförsörjning och ställ om till förnybara energikällor

Ett antal remissinstanser har kommit med konkreta förslag om hur energiarbetet i länet kan förbättras. Kontoret är också angeläget att i samspel med andra offentliga och privata aktörer driva vidare energifrågor i länet som en viktig del inom klimatarbetet och för att säkerställa effektiva och kretsloppsorienterade lösningar. Viktigt är att arbeta med primärenergifrågan. Här behövs det ytterligare utredningar och kunskapsuppbyggnad. Den under hösten 2009 avslutade "Energistudien för Stockholmsregionen" innefattar ett stort antal förslag om hur aktörerna i länet bör agera för att minska energiomsättningen och klimatpåverkan som kan användas i fortsatt genomförande.

Generellt kan konstateras att tankesättet och innehållet i RUF5 2010 avseende energi i huvudsak ligger i linje med remissinstansernas förslag. Viktiga satsningar i länet är bl.a. fjärrvärme och kyla, biogas och utbyggd gasinfrastruktur, uppbyggnad av en lämplig elinfrastruktur för vägtrafiken och hamnar, kraftvärmeproduktion, bränslelogistik och lämpliga lagringsmöjligheter för biomassa/flytande biodrivmedel, sol och vindkraft samt jord- och skogsbrukets bidrag till energiförsörjning. Alla dessa teman ska behandlas vidare i den regionala utvecklingsplaneringen.

Resurshushållning och försörjningssystem

Åtaganden

- Expandera, förstärk och koppla samman försörjningssystemen.
- Utveckla småskaliga lösningar för energi, vatten och avlopp i glesa regiondelar.
- Minska avfallsmängden och använd avfall som resurs.
- Säkra dricksvattenresurserna.
- Förbättra utvinning och återvinning av ballastmaterial.
- Säkerställa platser för anläggningar i logistiskt goda lägen.

Synpunkter från remissinstanserna

Expandera, förstärk och koppla samman försörjningssystemen

Remissinstanserna har lämnat ett antal synpunkter beträffande energi – främst fjärrvärme/kyla – vatten och avlopp, bergtäkter och avfall.

Fjärrvärmen anses av många som en viktig del av länets energiförsörjning som bör utvecklas men även ställas mot andra lokala uppvärmningslösningar (se även Effektivisera energiförsörjningen). I synnerhet de föreslagna sammankopplingarna av fjärrvärmenäten välkomnas för att minska sårbarheten och öka framtida konkurrens i fjärrvärmesektorn. *Fortum* anser att en ökad användning av spillvärme från reningsverk inte är ekonomiskt försvarbar men att fjärrkylsystemet kan förstärkas genom användning av frikyla t.ex. från Vasadjupet i Saltsjön.

Sundbybergs stad påpekar att det finns ett principbeslut kring ett nytt kraftvärmeverk i Norra Kymlinge som bör finnas med RUF5 2010. *Telgekoncernen* ser ett problem i att kommunerna inte har några verksamma styrmedel för att föreskriva anslutning till fjärrvärme. I *Sveriges Gasförenings* och *Svenska Biogasföreningens* gemensamma yttrande lyfts biomassans betydelse för både värme- och bränsleproduktion i s.k. energikombinat fram. Föreningarna förespråkar också ett vätgaslager i Stockholmsregionen för att kunna lagra framtida vindkraftproducerad el m.m.

Naturvårdsverket anser att utställningsförslaget generellt saknar koppling till svensk vattenförvaltning. *Käppalaförbundet* efterlyser en regional avloppssamverkan och påpekar att vattenmyndigheten tolkat vattendirektivets icke försämringskrav för innerskärgården strikt, vilket innebär stopp för en fortsatt anslutning till de stora regionala reningsverken trots att den totala miljöpåverkan då minskar jämfört med lokala reningsverk.

Länsstyrelsen tar upp frågor om miljö kvalitetsnormernas påverkan på den regionala planeringen framöver och de stora regionala reningsverkens möjligheter för utökad verksamhet.

Minska avfallsmängden och använd avfall som resurs

Även avfallsfrågor i utställningsförslaget diskuteras av ett antal remissinstanser. *Upplands Väsby kommun* tycker att RUF5 2010 bättre kan tydliggöra avfallshandlingens svagheter och komplexitet. *Telgekoncernen* framhåller att den bio-

logiska behandlingen av avfall i regionen bör byggas ut och att biogasproduktion och distribution bör utvecklas. Den i RUF5 2010 uppmärksammade, otillräckliga förbränningskapaciteten i regionen kan hanteras genom en utbyggnad av insamlings- och behandlingssystem för biologisk behandling samt en förbättrad sortering och återvinning av förpackningar. Detta bör kunna reducera behovet av förbränning av hushållsavfall med 25-50 procent i Stockholmsregionen. Telgekoncernen anser att fortsatt utveckling av dessa områden ska prioriteras i första hand, före utbyggnad av nya förbränningsanläggningar för avfall.

Säkra dricksvattenresurserna

Ett antal remissinstanser har synpunkter på vatten- och VA-frågor (*Ekerö kommun, Upplands Väsby kommun, Länsstyrelsen i Stockholms län, Naturvårdsverket, SGU, Käppalaförbundet, Stockholm Vatten AB, Telgekoncernen, Solna stad, Eskilstuna kommun, Västerås stad och Socialdemokraterna i Kälvesta-Vinsta och Hässelby Villastad*) och många anser att utställningsförslaget har tagit vattenförsörjningen på stort allvar.

SGU framhåller att det är viktigt att skyddet av befintliga och potentiella vattentäkter för allmän vattenförsörjning ges prioritet. SGU anser att de som är ansvariga för vattenförsörjning måste agera för att skydda vattenresurserna, att verksamhetsutövare bör ta ökad hänsyn till nuvarande och framtida vattenförsörjning och att det finns behov av att öka allmänhetens medvetenhet om vattnet och förutsättningarna för en god vattenkvalitet. SGU föreslår också att det görs upp regionala och kommunala vattenförsörjningsplaner samt att vattenplaneringen utvecklas generellt. Utöver det menar SGU att det är angeläget med råvattenprovtagningar vid allmänna vattentäkter och att finns anledning att förbättra förhållandena inom den enskilda vattenförsörjningen även i andra delar av regionen än kustområdena.

Stockholm Vatten betonar att det är av yttersta vikt att vatten- och avloppsförsörjningen inte hotas av andra infrastrukturinvesteringar och ombyggnationer. Vid konflikter mellan olika intressen måste en fungerande vattenförsörjning prioriteras. Telgekoncernen efterfrågar en regional samordning av tillsyn och tillstånd i länets vattenskyddsområden. Länsstyrelsen bör kunna ta en aktiv roll i att stödja och följa upp hur kommunernas miljönämnder hanterar detta ansvar. Årlig revision för varje vattenskyddsområde föreslås.

Eskilstuna kommun och Västerås stad förslår en kraftsamling runt vattnet som ekologisk nisch och grund för hållbar utveckling avseende hela östra Mellansverige. Solna stad tycker att planen tydligare bör redovisa bristen på reservvattentäkter för dricksvatten samt åtaganden för att lösa problemet. Socialdemokraterna i Kälvesta-Vinsta och Hässelby Villastad anser att en analys av påverkan av Förbifart Stockholm på dricksvattenförsörjningen i Västerort måste göras.

Ekerö och Upplands Väsby kräver mer tydlighet när det gäller att minska diffusa utsläpp samt klimatrelaterade förändringar.

Förbättra utvinning och återvinning av ballastmaterial

Ballastförsörjningsfrågor kommenteras av *Upplands Väsby kommun, SGU, Fortum* och *Telgekoncernen*. Upplands Väsby hänvisar till att anläggningen i Vällsta omprövas i det pågående översiktsplanearbetet.

SGU tycker att uppmaningen i RUF5 2010 att "att säkra strategiska viktiga uttagsområden och lägga in dem i de kommunala översiktsplanerna" är bra. Kommunerna bör dock uppmärksammas på att vissa täkter också kan behöva försörja andra kommuner i regionen med ballastmaterial. Naturgrus måste i ökad utsträckning ersättas med krossat berg från bergtäkter samt av återvunnet material. För att regionens behov av ballast ska tillgodoses bör, utöver återvinning och återanvändning, även nya bergtäkter öppnas, menar SGU.

Fortum anser att slagg från fjärrvärmeproduktionen skulle kunna utnyttjas mer som alternativt ballastmaterial än vad som är fallet i dagsläget.

Telgekoncernen lyfter fram att hanteringen av berg och grusmaterial har stor miljöpåverkan och inte sällan är ett stort hot mot dricksvattenförsörjning (t.ex. att uttag av grus ur Malmsjöåsen äventyrar vatteninfiltrationen och därmed vattenförsörjningen i Södertälje med omnejd). Telgekoncernen menar också att det är angeläget att befintliga återvinningscentraler och behandlingsanläggningar nyttjas optimalt, och att användningen av returmaterial ökar för att minska behovet av både grus- och bergtäkter samt minska behovet av deponering.

Säkerställa platser för anläggningar i logistiskt goda lägen

Eskilstuna kommun anser att logistikfrågan bara behandlas utifrån ett Stockholms länsperspektiv, vilket inte motsvarar den faktiska utvecklingen där många nylokaliseringar av försörjningsfunktioner för Stockholms län sker i Mälardalen. *Fortum* anser att utställningsförslaget tar upp relevanta energifrågor och kommer med förslag till bl.a. lokaliseringar av olika typer av anläggningar. Fortum anser att främst diskussionen kring biogasproduktionens, fjärrkylans och elsystemets betydelse kan förstärkas i det fortsatta RUF5-arbetet.

Nacka kommun påpekar att Bergs oljedepås tomträttsavtal går ut 2018 och att området är planerat för bostäder, medan RUF5 2010 föreslår att depån ska behållas så länge det inte finns fullgoda alternativ i länet.

Regionplanekontorets kommentar

Remissinstansernas synpunkter kring fjärrvärme/kyla delas i huvudsak av kontoret. Frågan om ett nytt kraftvärmeverk i Norra Kymlinge behandlades i Regionplanenämndens direktivbeslut i december 2009 och nämnden beslutade då att området bör utvecklas som del av den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik, d.v.s. att i första hand tät, stadsmässig bebyggelse bör tillkomma. Alternativa lösningar för att långsiktigt klara energiförsörjningen bör därför prövas.

Kontoret anser att spillvärmerna från de stora reningsverken bör nyttjas till den grad som är möjligt utifrån företags- men även samhällsekonomiska aspekter. En

fortsatt utbyggnad av fjärrkyla stöds av kontoret. Läge och uppbyggnad av framtida energikombinat är en viktig kommande utredningsfråga för kontoret och regionen i sin helhet.

Miljö kvalitetsnormer för vattenkvalitet och åtgärdsprogram för de vattenförekomster, där man bedömt att det kan bli svårt att nå miljö kvalitetsnormerna, avses fastställas av vattenmyndigheterna i slutet av 2009. Syftet med normerna är att tillståndet i våra vatten inte ska försämrats och att alla vatten ska uppnå en bestämd miljö kvalitet. Som påpekats av Stockholm Vatten och Käppalaförbundet kan därför beslut om de stora regionala reningsverkens framtida utökade reningsvolym (flera kommuner har ansökt om anslutning till de stora verken) inte tas förrän innerskärsgårdens recipientkapacitet är bättre klarlagt. För närvarande är det oklart vilken regional betydelse fullföljandet av vattendirektivet – genom miljö kvalitetsnormer och åtgärdsprogram – får och hur dessa ändrade förutsättningar kan påverka den regionala planeringen framöver. Det måste i det fortsatta arbetet klarläggas om kapaciteten i de tekniska försörjningssystemen kan svara mot den befolkningsutveckling som förutses i RUF5 2010 eller om nya lägen behöver reserveras för nya avloppsreningsverk i regionen.

Regionens aktörer måste också fortsättningsvis arbeta med diffusa utsläpp och klimatrelaterade förändringar och reservvattenfrågor. Storskaliga lösningar (näten byggs ihop) måste kombineras med lokala lösningar (högre utnyttjande av grundvattenförekomster, konstgjord infiltration, fler ytvattenanslutningar vid Mälaren). I planen finns redan en redovisning av reservvattentäkter för dricksvatten samt förslag till att arbeta med problemet. Möjligheter att utarbeta vattenförsörjningsplaner bör belysas. Även andra områden än kustområden och skärgården som har problem med vattenförsörjningen behöver uppmärksammas och åtgärder inledas. Ett vattensamarbete som omfattar hela östra Mellansverige ses även av kontoret som viktigt.

Kontoret anser att frågan om ballastförsörjningen bör få ökad betydelse och att remissinstansernas förslag bör tas tillvara. Kontoret håller med om att miljömålet att ersätta naturgrus med krossat berg från bergtäkter samt av återvunnet material bör kunna nås genom förstärkta insatser, högre medvetenhet, mer samarbete mellan aktörerna och naturligtvis högre återvinnings- och återanvändningsgrad (t.ex. genom användning av slagg som Fortum föreslår). Konflikten mellan hanteringen av berg och grusmaterial och dricksvattenförsörjning uppmärksammas redan i RUF5 2010 och måste hanteras i många kommande kommunala planeringsbeslut.

Kontorets anser att EU:s avfallshierarki bör följas dvs. att i första hand undvika avfall, återanvända, återvinna och i sista hand bortskaffande (deponering). Inom avfallsområdet finns stor potential för samverkan mellan olika aktörer i länet. Samverkan behövs för att lösa sorterings-, behandlings- och hanteringsproblemen samt att skapa en lämplig förbränningskapacitet. I det fortsatta genomförandearbetet ska avfallsfrågan behandlas på ett intensifierat sätt.

Kontoret instämmer i att logistikfrågor är viktiga och måste behandlas i ett Mälardalsperspektiv. Det finns dock ingen möjlighet att i RUF5 2010 föreslå konkreta platser för logistiknoder etc. utanför länet. Energifrågor får en viktig plats i RUF5-

genomförandeprocessen vilken bl.a. inkluderar frågor kring lokalisering av energi-anläggningar t.ex. för biogas, kraftvärme och elsystem.

Regionplanenämnden tog särskilt ställning till frågan om Bergs oljehamn i direktiv för utarbetandet av utställningsförslaget i mars 2009. Nämnden beslutade då att depåerna för flytande bränsle vid Louden och Berg ska behållas under planperioden.

2.5 Vidareutveckla en flerkärnig och tät region

Sammanlänkning av östra Mellansverige

Åtagande

- Utveckla stadsstrukturen i östra Mellansverige med spårtrafiken som grund.

Synpunkter från remissinstanser

Flera remissinstanser lyfter fram den spårbundna kollektivtrafikens betydelse för att möjliggöra en effektiv och miljövänlig arbetspendling. *AB Familjebostäder* påpekar att en utbyggnad av spårtrafiken ställer krav på tätare bebyggelsestruktur för att samhällsekonomiskt kunna motiveras. Denna typ av satsning leder emellertid ofta till konflikt med andra intressen – som till exempel bevarande av grönområden – vilket måste belysas.

Södertälje kommun och *Upplands Bro kommun* argumenterar för kapacitetshöjande åtgärder för den spårbundna trafiken på Svealandsbanan respektive på Mälärbanan för att skapa bättre pendlingsmöjligheter både till Stockholm och till övriga Mälardalen. *Gnesta kommun* framhåller att det är nödvändigt att öka antalet regionaltåg alternativt regionpendeltåg på Västra stambanan om orterna längs denna ska kunna växa. Andra remissinstanser pläderar för utvecklingen av bytespunkter och resecentrum för att höja andelen kollektivtrafikresenärer och för att ge förutsättningar för såväl ökad bostadsbebyggelse som arbetsplatser i stationsnära läge (se även 2.2 Transportrelaterade åtgärder).

Några remissinstanser kommenterar utvecklingen av universitets- och högskoleorterna Uppsala, Örebro, Eskilstuna och Västerås till storregionala centra, bland annat *SSCO*, som stödjer en sådan utveckling. *SSCO* menar vidare att ytterligare satsningar på den storregionala kollektivtrafiken bör göras för att stärka regionen och förbättra rörligheten mellan lärosätena.

Södertälje kommun, *Västerås stad* och *SL* berör samspelet mellan de regionala stads kärnorna och övriga östra Mellansverige och menar att deras betydelse i ett storregionalt perspektiv behöver förtydligas i RUF5 2010. Västerås menar att samverkan mellan och tillgänglighet till dessa kärnor är ytterst väsentlig för att man ska uppnå eftersträvarde synergier av större och färre lokala arbetsmarknadsområden. Såväl *SL* som *Södertälje* lyfter fram *Södertälje* stads betydelse som målpunkt för arbetspendling och nav för kommunikationen söderifrån in mot övriga Stockholms län. *Södertälje*, framhåller man, borde ses som en Storregional stad.

Städernas betydelse för att skapa en attraktiv livsmiljö framhålls av *Regionförbundet Sörmland*, som också menar att vissa orter med hjälp av samarbete har möjlighet att bidra till en ökad differentiering och dynamik i arbets- och näringsliv. Västerås och Eskilstuna är exempel på sådana orter. Regionförbundet understryker vidare att en sammanhållen och vidgad region behövs för att klara den väntade befolkningsökning i Stockholm och den övriga regionen.

Tillväxtverket delar åsikten att regionförstoringen möjliggör ett mer varierat näringsliv och en mer robust arbetsmarknad. Detta, menar man, skulle dock kunna förtydligas än mer i strategin för att utveckla en flerkärnig och tät region genom att tydliggöra och konkretisera mål för exempelvis prioriterade branscher.

Regionplanekontorets kommentar

Remissinstanserna stödjer huvudsakligen planens inriktning att utveckla stadsstrukturen i östra Mellansverige med spårtrafiken som grund. Kontoret håller med de remissinstanser som menar att de regionala stadskärnornas betydelse även i ett storregionalt perspektiv behöver uppmärksammas och förtydligas. Det kan lämpligen ske inom ramen för arbetet med handlingsprogram för de regionala stadskärnorna, där berörda kommuner har en central roll.

Frågan om planen ska peka ut och prioritera vissa branscher behandlades av regionplane- och trafiknämnden efter samrådet om planen. Nämnden drog då slutsatsen att inte minst det långa tidsperspektivet i planen gör det vanskligt att peka ut insatser för särskilda branscher. Istället betonas betydelsen av att offentliga organ stödjer framväxande initiativ och undanröjer tillväxthinder för branscher och kluster som växer på marknadens villkor.

En flerkärnig och tät struktur

Åtaganden

- Utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen.
- Utveckla transportsystem som stödjer Stockholmsregionens flerkärnighet.
- Gör bebyggelsestrukturen tätare och mer variationsrik.
- Skapa en attraktiv stadsmiljö med torg, parker och grönområden.
- Skapa förutsättningar för en dynamisk kvällsekonomi i regionens stadskärnor.

Synpunkter från remissinstanser

Stöd för en flerkärnig region och föreslagna regionala stadskärnor

Att RUF5 2010 håller fast vid en flerkärnig struktur överensstämmer med *Södertörnskommunernas* uppfattning. *Stockholm-Arlandaregionens* kommuner anser att en flerkärnig struktur är en bra idé som bör utvecklas vidare. Det gör även *Upplands Väsby kommun* som vidare framhåller att man bör se Stockholm - Solna - Kista - Sollentuna - Upplands Väsby - Arlanda - Uppsala som ett mycket intressant tillväxtstråk för näringsliv, bostäder, utbildning, kultur m.m. i regionen där Upplands Väsby har ett mycket centralt läge. *Hälso- och sjukvårdsnämnden* i landstinget (HSN) anser

att utställningsförslaget med en tät bebyggd centralort och nio regionkärnor är bra. *Sundbybergs stad* är positiv till en koncentration av bostäder, verksamheter och funktioner genom en flerkärnig och tät bebyggelsestruktur såväl inom Stockholms län som i östra Mellansverige. Koncentrationen bör företrädesvis ske utmed kollektivtrafikstråk.

Huddinge kommun ser mycket positivt på planens fokus på de regionala stadskärnorna och utvecklingsambitionerna för dem. *Regionförbundet Sörmland* tolkar åtagandena om en flerkärnig och tät region som väl överensstämmande med Sörmlands utvecklingsmål.

Södertälje kommun konstaterar att samlade utvecklingsstrategier nu tas fram för var och en av kärnorna. Kommunen anser att infrastrukturens utbyggnad kommer att vara avgörande för hur framgångsrik utvecklingen blir och betonar att Södertälje vill delta i att ”utveckla transportsystem som stödjer Stockholmsregionens flerkärnighet”. *Telgekoncernen* delar uppfattningen att utvecklingen av en flerkärnig och tät bebyggelsestruktur bör fortsätta, eftersom detta ger förutsättningar för resurseffektivitet, tillgänglighet och dynamik.

Länsstyrelsen i Stockholms län ställer sig positiv till den övergripande inriktningen med en tät regionstruktur med utpekade regionala kärnor men är samtidigt medveten om att det sker en tillväxt och en bebyggelseutveckling även i andra tätorter i regionen.

Banverket uppfattar att det i viss mån saknas incitament för att få till stånd en bebyggelseplanering med fokus på att uppnå täthet i kärnorna. Regionens aktörer behöver därför fortsatt verka för en ökad integrering av infrastruktur- och markanvändningsplaneringen. Även *Sundbyberg stad* lyfter fram behovet av tillgänglighet och anser att detta är något som talar för att Mäljarbanans framtida sträckning ska fortsätta gå genom Sundbyberg, som en del av den centrala stadskärnan.

Tillväxtverket understryker att kommunerna har en ledande roll i arbetet med att stimulera utvecklingen av stadskärnor. Verket anser vidare att planeringen bör anpassas efter varje stadskärnas unika villkor och att initiativen till ett sådant åtagande bör uppmuntras då det kan vara av värde även för andra regioner i Sverige. Även *Villaägarna Haninge-Tyresö*, *Vendelsö Fastighetsägarförening* och *SSCO* stöder utvecklingen av Stockholm till en mer flerkärnig region.

Om enskilda kärnor

Kommunerna inom *Stockholm-Arlandaregionen* anser att det är positivt att Arlanda utpekas som en regional kärna i utställningsförslaget. Även *Nordostkommunerna* och *Upplands Väsby kommun* är positiva till att Arlanda med sitt goda kommunikationsläge också utvecklas till en regional stadskärna.

Stockholm Nordost framför att en av förutsättningarna för att den regionala stadskärnan Täby-Arninge ska få full utvecklingskraft är utbyggnad av Roslagspilen. *Stockholm Nordost* framför vidare att Täby, med stöd av övriga nordostkommuner, verkar för att genomföra utvecklingen av den regionala stadskärnan med ett nytt Resecentrum i Arninge.

Stockholms Stadshus AB framhåller att det pågår stora investeringar och utvecklingsinsatser inom stadens bostadsbolag i områdena kring Järva, och nämner betydelsen av starkare förbindelser mot Sollentuna och Jakobsberg samt mot Järvafältet.

Stockholms Stadshus AB tar även upp den genomförda ombyggnaden av Skärholmens centrum och att sammanlänkning mellan Kungens kurva - Skärholmen och Flemingsberg, som är ett av Stockholmsregionens utbildnings- och forskningscentrum, kommer att medföra bättre service- och konkurrensförutsättningar regionalt, nationellt och internationellt.

SSCO bedömer att Flemingsberg har en extra stor potential av de yttre stadskärnor som anges, tack vare Södertörns högskola och Huddinge universitetssjukhus. Satsningar som utvecklar Flemingsbergs tillgänglighet och urbana värden är enligt SSCO särskilt viktiga för minskad segregation, stärkt regional sammanhållning samt en öppnare högskola – mål som anges i RUF5 2010.

Telgekoncernen framhåller att planering pågår för en omfattande utveckling av Södertäljes stadskärna med bland annat nya bostäder i attraktiva miljöer och handel. På detta sätt stärks Södertälje som regional kärna.

SSCO anser vidare att även Kista-Sollentuna-Häggvik, Haninge centrum och Södertälje har en extra stor potential på grund av områdenas högskolecampus.

Invändningar mot flerkärnighetsstrategin

Rikstrafiken anser att planen föreslår alltför många regionala stadskärnor i Stockholmsregionen. Med hela åtta yttre stadskärnor blir det svårt att prioritera resurserna för de statliga myndigheter som ska fatta beslut om infrastrukturinvesteringar. Enligt Rikstrafikens uppfattning är det lämpligt att satsa på regionala stadskärnor som kan trafikförsörjas med satsningar som sker även av andra skäl. Den beslutade satsningen på Förbifart Stockholm kan t.ex. ge bättre förutsättningar för två av de föreslagna yttre stadskärnorna, Barkarby-Jakobsberg och Kungens kurva-Skärholmen.

Upplands Väsby kommun strävar efter att utveckla kommunen till en regional kärna och ifrågasätter några av de områden som pekas ut i RUF5 2010 som regionala kärnor, t.ex. Arninge och Haninge centrum. De utpekade regionala kärnorna är enligt kommunen ofta stora externa handelsområden, vilket närmast är motsatsen till stad med kvarterstruktur och en blandning av funktioner. *Stockholms Handelskammare* ställer sig tveksam till begreppet ”regionala kärnor” med motiveringen att varken Regionplanekontoret eller någon annan myndighet kan peka ut var tillväxt och utveckling ska ske. För kommuner och företag är enligt Handelskammaren ofta stråken viktigare än kärnorna.

Norrtälje kommun har förståelse för att RUF5 2010 förordar täta strukturer med hänsyn till inriktningen mot minskad biltrafik, högre tillgänglighet och minskad klimatpåverkan, men menar dock att hänsyn måste tas till mer småskaliga strukturer. Om utvecklingsplanen ska fungera som en vägledning för kommunens utveckling inom en storskalig struktur måste den stödja Norrtäljes ambitioner att växa på ett småskaligt sätt.

En tätare stad och stadsförnyelse

Stockholms stad tycker att det är mycket positivt att utställningsförslaget bygger på alternativ Tät. *Södertälje kommun* sympatiserar med att utställningsförslaget utgår från alternativ Tät, därför att det skapar bättre förutsättningar för kollektivtrafik och miljövänliga energisystem och hushållar med mark på ett förnuftigare sätt. *Upplands Väsby kommun* framför att kommunen kommer att arbeta vidare med stadsmässigheten och utveckla en tät, blandad och attraktiv stadskärna. *Region Skåne* ser positivt på att RUF5 2010 förespråkar skapande av stadsstrukturer med hög täthet. *Malmö stad* föreslår att förtätningsstrategin så långt som möjligt bör genomföras utan att andelen hårdgjorda ytor ökar för att inte påverka grundvattenbildningen och minska möjligheterna till ekologisk dagvattenhantering. Malmö efterlyser här erfarenhetsutbyte mellan storstadsregionerna. *Botkyrka kommun* anser att den regionala planeringen på ett tydligare sätt behöver arbeta med storskalig stadsförnyelse, så som man gör i många andra europeiska storstäder, och efterlyser fler tydliga geografiska utvecklingsområden än ”regionala stadskärnor”.

Stockholm Vatten AB anser att det är positivt att det är attraktivt att bo i Stockholmsregionen och vill förstärka fördelarna med att bo i en riktig storstad. Stockholm Vatten förespråkar tät bebyggelse eftersom infrastruktur för vatten och avlopp samt fjärrvärme då kan användas mer effektivt. Tillväxten ställer enligt Stockholm Vatten krav på en strategi mot stadsutglesning och förutsätter samverkan kring planeringen inom Stockholms stad, länets kommuner och hela Mälardalen för att åstadkomma en god stadsutveckling. *AB Familjebostäder* anser att det krävs dialog med boende och verksamma i regionen för att framgångsrikt utveckla levande bebyggelsemiljöer i hela länet.

Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen (STS) stödjer inriktningen mot något tätare bebyggelse i Stockholmsområdet och anser att bebyggelse ska tillkomma i lägen som kan få bra kollektivtrafik och att så långt det är möjligt på redan exploaterad mark. STS hävdar att ett antal kommuner behöver öka tätheten i byggandet, främst Nynäshamn, Ekerö, Sigtuna, Vallentuna, Österåker, Norrtälje och Värmdö, där bebyggelsen bör samlas mer i bra lägen för kommunikationer. *Vendelsö Fastighetsägarförening* anser att utspridd bebyggelse i perifera lägen, som inte kan få godtagbar kollektivtrafik, bör undvikas.

Problem med förtätningar

Järfälla kommun anser att värdet av och intresset för att bo i storstadlika områden beskrivs positivt i utställningsförslaget medan förorten beskrivs som splittrad och utan kvaliteter, vilket är en alltför enkel och insiktslös beskrivning.

Villaägarnas Riksförbund ABC-regionen anser att prioriteringen av tät bebyggelse ger negativa konsekvenser socialt, hälsomässigt och miljömässigt och att positiva värden av villabebyggelse och radhus mer eller mindre ignoreras i planen. Det gäller till exempel social trygghet, mänsklig kontakt, omhändertagande av närmiljön och ansvarstagande för den egna energikonsumtionen. Låg villabebyggelse har enligt

villaägarna stort värde för den sociala tryggheten, för den gemensamma välfärden och folkhälsan och utgör goda omgivningar för barn att växa upp i.

Hyresgästföreningen Kungsholmen bedömer inte att det finns möjligheter att bygga bostäder för ytterligare en halv miljon innevånare genom förtätningar i befintliga stadsdelar och befarar att man förstör välplanerade boendemiljöer i förorter. Hyresgästföreningen anser i stället att det behövs en ny tunnelbanestation och stadsdel om året de närmaste 25 åren och att planarbetet behöver starta omgående. *Naturskyddsföreningen i Stockholms län* har uppfattat att grön- och friytorna främst bedöms som exploateringsresurser och hänvisar till underlagsrapporten "Tätare Stockholm".

En god och attraktiv stadsmiljö

Haninge kommun instämmer i att de regionala stadskärnorna ska vara fotgängarvänliga, med offentliga rum och gatu-, torg- och parkmiljöer väl integrerade med bebyggelse som rymmer såväl lokaler som bostäder och med ett utbud av nöjen, kultur, samhällsservice och detaljhandel. *Upplands Väsby kommun* anser att den blandade staden med kvarter är den attraktivaste stadsformen. *AB Familjebostäder* lyfter fram idrott, rekreation och grönområden som väsentliga faktorer för den fortsatta bostadsutbyggnaden. Genom att göra befintliga grönytor mer attraktiva och användbara kan man göra stadsmiljön som helhet bättre vid förtätning även om grönområdena minskar i vissa fall. *Telgekoncernen* betonar att det är det samlade utbudet tillsammans med tillgängligheten, som utgör stadens attraktivitet. Levande stadskärnor förutsätter enligt *Telgekoncernen* en livaktig handel i kombination med annat kommersiellt, kulturellt och offentligt utbud men också bostäder, upplevelser och mötesplatser. *Stockholms idrottsförbund* anser att utrymme för idrott och motion blir allt viktigare och bör finnas med i stadsplaneringen från början. *Stockholms läns hembygdsförbund* anser inte att RUF5 2010 är tydlig vad gäller bevarandet av de kulturhistoriska värdena i den urbana miljön.

Kultur i regionala stadskärnor

Kulturnämnden i Stockholms läns landsting tycker att det är bra att utställningsförslaget beskriver att det finns ett mycket levande och dynamiskt kulturliv även utanför Stockholms innerstad och att ett stärkt kulturliv i de regionala kärnorna kan omvandla dessa områden "till urbana miljöer med känsla av dynamisk storstadskaraktär". För att de regionala kärnorna ska kunna bli fullvärdiga komplement till innerstaden är det således viktigt att de regionala kärnorna innehåller en infrastruktur som även inrymmer kultur och föreningsliv.

TCO Stockholms län anser att förslagen om att skapa förutsättningar för en dynamisk kvällsekonomi i regionens stadskärnor också måste gälla förutsättningar för ett rikt kulturliv i de olika stadskärnorna. Genom avstånden i regionen har många invånare – småbarnsfamiljer, äldre, handikappade m.fl. – enligt *TCO* svårigheter att ta del av kulturutbudet i innerstaden. *Socialdemokraterna i Kälvesta-Vinsta och*

Hässelby Villastad saknar kulturen i de regionala stadskärnorna och konstaterar att planeringen utgår från att de ska tillhandahålla service och handel. Socialdemokraterna frågar sig om den mesta kulturen även i framtiden ska koncentreras till city och anser att kulturen bör spridas och göras lättare tillgänglig för fler.

Landsbygdens och skärgårdens rumsliga utveckling

Att enbart framhålla täta stadsstrukturer som långsiktigt hållbara är, enligt *Ekerö kommun*, ett för ensidigt förhållningssätt. Det behövs såväl tätare som glesare bebyggelse på landsbygden. Ny bebyggelse bör lokaliseras till lokala tätorter med goda kommunikationer. *Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen (STS)* har invändningar mot att vissa kommuner ger bygglov på landsbygden eftersom detta långsiktigt hindrar natur- och friluftslivet. STS vill att ny bebyggelse ska styras mot kommunernas tätorter. *Företagarna Skärgården* kan inte ställa upp på utvecklingsplanens genomgående tema att företag och näringsliv ska koncentreras till regionala stadskärnor, medan övriga delar av regionen ska fungera som rekreativ område för storstadsregionen och dess besökare. *Skärgårdens Resurscentrum* anser att RUF5 2010 måste ha som mål att utveckla möjligheterna till att leva och verka i skärgården, men att det fortfarande är mycket långt kvar dit.

Regionplanekontorets kommentar

Den föreslagna utvecklingen av en flerkärnig region får stöd av flertalet remissinstanser. Flera lyfter också fram att markanvändningsplaneringen måste samordnas med infrastrukturplaneringen. Invändningar mot strategin kommer från bland annat Rikstrafiken som anser att det borde vara färre kärnor och från Stockholms Handelskammare som inte bara ifrågasätter begreppet regionala kärnor som sådant, utan också möjligheten att planera för var tillväxt och utveckling kommer att ske.

Upplands Väsby och Norrtälje kommuner har andra invändningar. Upplands Väsby ifrågasätter några av kärnorna, som enligt kommunen är externhandelsområden, och har som mål att utveckla den egna kommunen till en regional stadskärna. Norrtälje menar att planen också ska stödja småskalig tillväxt.

Kontoret anser att det finns ett starkt regionalt stöd för alla de föreslagna kärnorna och att förslaget inte bör ändras. Det går inte att utifrån dagens markanvändning avfärda enskilda kärnor, eftersom syftet är att markanvändningen ska förändras och bebyggelsen utvecklas i de regionala stadskärnorna.

Ett antal remissinstanser stöder naturligt nog åtagandet att skapa en attraktiv stadsmiljö. Det finns också ett betydande stöd för en tätare, funktionsintegrerad stad och att detta innebär att betydande stadsområden behöver förtätas. Motiv som lyfts fram är ofta attraktiviteten hos den täta staden och att förutsättningarna för kollektivtrafik förbättras. Det finns emellertid även invändningar mot strategin eller mot beskrivningen i RUF5 2010. Järfälla kommun lyfter fram förortens kvaliteter och Villaägarna den glesa strukturens fördelar. Hyresgästföreningen Kungsholmen vill i stället bygga nya tunnebanestadsdelar. Naturskyddsföreningen befarar att grönytor kommer att exploateras.

Kontoret anser att regionen innehåller många olika typer av bebyggelse med goda kvaliteter och som även efterfrågas av olika grupper av hushåll. Det är emellertid uppenbart att det idag finns en betydligt större efterfrågan från hushåll och företag på den täta stadens kvaliteter jämfört med vad regionen kan erbjuda. När regionen växer snabbt är det i första hand täta stadsmiljöer med goda kvaliteter som bör skapas i områden som redovisas som regionala stadskärnor. Analyser har klarlagt att det finns en betydande förtätningspotential i regionen som helhet och inte minst i dessa områden. Analyserna visar också att det inte finns någon motsättning mellan behoven av park och att förtätning. Det går att både öka tätheten samtidigt som parkytorna ökas och får högre kvalitet. Kontoret anser att dessa förhållanden bör förtydligas i den slutliga planen.

Trots att förslaget till RUF5 2010 innehåller beskrivningar av kulturens betydelse i de regionala stadskärnorna saknar några remissinstanser en sådan.

Några remissinstanser ser motsättningar mellan planens strävan att förtäta bebyggelsen och utveckla regionala stadskärnor å ena sidan och möjligheterna att utveckla landsbygd och skärgård å den andra sidan. Kontoret ser inte denna motsättning. Men när regionen växer och det finns behov av att bygga ett stort antal nya bostäder och arbetsplatser behöver planen redovisa var huvuddelen av den nya bebyggelsen ska tillkomma. RUF5 2010 syftar även till att utveckla landsbygd och skärgård.

Gröna kilar och stränder

Åtaganden

- Bevara, utveckla och tillgänggöra de gröna kilarna.
- Utveckla strändernas värden och tillgänglighet .

Synpunkter från remissinstanserna

Sammanhängande kilar, gröna samband och barriäreffekter

Många remissinstanser understryker värdet av en sammanhängande grönstruktur med tio gröna kilar. Många pekar också på behovet av ett ökat skydd för de gröna kilarna och välkomnar förslaget att de gröna sambanden förstärks.

Regionförbundet Sörmland tillstyrker förslaget om en sammanhängande grönstruktur. *Vägverket* ser det som angeläget att regionplanen är tydlig avseende värdeområden, viktiga samband och svaga avsnitt i grönstrukturen. *Vägverket* menar att dessa inte är tillräckligt tydligt redovisade utan bör överrensstämma med det underlag som togs fram för samrådet. *Solna stad* betonar betydelsen av gröna samband och då särskilt de ekologiska passagerna, som *Vägverket* och *Banverket* delvis arbetat med. Man menar att det är angeläget att frågan inte nedprioriteras i den regionala utvecklingsplanen.

Friluftsförbundet pekar på eventuella svårigheter att få stöd för angelägna åtgärder i ”svaga flaskhalsar” som berör fler än en kommun. *Naturhistoriska riksmuseet* är positivt till planens förslag att spara gröna kilar och grönytor och redovisningen av ”kritiska flaskhalsar”.

Socialdemokraterna i Kälvesta-Vinsta och Hässelby Villastad instämmer i att de gröna kilarna ska värnas.

SIKA välkomnar förslaget att identifiera värdefulla spridningssamband och oönskade barriär- och fragmenteringseffekter av infrastruktur. Institutet menar att en förtätad bebyggelsestruktur kan vara positiv för bevarande av den biologiska mångfalden eftersom den minskar exploateringstrycket på de gröna kilarna, men att det vid felaktig tillämpning kan leda till ökade barriäreffekter. *Förbundet för Ekoparken* uppmärksammar risken för influenspåverkan i nationalstadsparken och att viktiga biologiska spridningsvägar (som RUF5 2010 förtjänstfullt uppmärksammat) klipps av t.ex. vid exploatering vid Hjorthagen - Storängskroken samt vid Ulriksdal i Solna och Silverdal i Sollentuna.

Birger Eneroth önskar att mer gjordes för att säkra att näraliggande grönområden, gröna kilar, nyckelbiotoper värnas och vårdas, inte minst för de som inte kan resa långt, t ex med bil. Han betonar betydelsen av att planera ur barnens perspektiv.

Naturskyddsföreningen vill att de gröna kilarna omfattas av någon form av skydd mot exploatering och vill stärka svaga avsnitt i de sammanhängande kilarna in mot stadsbygdens kärna. Programmet "Aldrig långt till naturen" måste förverkligas och ses som ett första steg. Också *Förbundet Ekoparken* och Nacka Miljövårdsråd vill ge de gröna kilarna ett starkare skydd.

Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen (STS) är mycket positiv till att RUF5 2010 tar grönfrågorna på allvar, att bevarandet och utvecklingen av de gröna kilarna beskrivs som en viktig förutsättning för att utveckla Storstockholm till en attraktiv storstad, att begreppet "gröna kilar" vidmakthålls samt att grönfrågorna griper in i stort sett vartenda kapitel i RUF5 2010. STS har flera synpunkter på bevarande och skydd. STS vill att flera kommuner i länet ska bilda kommunala naturreservat, eftersom många fina natur- och friluftsmarker saknar skydd, och lyfter fram Nacka som ett gott exempel. STS anser vidare att miljöbalkens regler i kap. 7 kring natur- och kulturresevat bör kompletteras med en paragraf om "friluftsresevat" eftersom det i praktiken visat sig finnas en hög tröskel för att bilda naturresevat som omfattar främst friluftsmark. STS vill även att riksintressena för natur- och friluftsliv ses över och ser det då som en självklarhet att Storstockholms gröna kilar är ett riksintresse. RUF5 2010 bör stötta detta och Regionplanekontoret bör därefter – om möjligt ihop med länsstyrelsen med flera organisationer – ta initiativ till en översyn av riksintressena för natur- och friluftslivet i Stockholmsområdet. STS önskar slutligen att den del av miljömål 15, En god bebyggd miljö, som avser skydd av tätortsnära natur- och friluftsområden mer seriöst tas upp på dagordningen och att delmål kring skyddet för tätortsnära grönområden sätts upp inom länet.

Närrecreation, förtätning, kvaliteter och skötsel

Många remissinstanser pekar på behovet av tillgång till grönområden och parker nära bostäder och skolor. *Stockholms Stadshus AB* menar att anslutningarna till Järvafältet från kringliggande områden bör förbättras och att aktiviteterna i och kring Järvafältet bör förstärkas. *Friluftsfrämjandet* betonar vikten av tillgång till "gröna

dungar” för bl.a. förskolebarn och skolor, samband mellan närhet till grönska och folkhälsa och välbefinnandet samt att intentionerna i RUF5 2010 måste få genomslag i kommunernas översiktsplaner och detaljplaner. *Nacka miljövårdsråd* och *Förbundet för Ekoparken* understryker vikten av att bevara små, lokala grönområden när man planerar storskaliga utvecklingsområden. Förbundet för Ekoparken vill också att kunskaper om rekreativa värden bättre omsätts i skydd och skötselplaner, eftersom de sällan får väga tungt i konkreta exploateringskonflikter. *Hysesgästföreningen Kungsholmen* anser att parkerna måste skötas bättre.

Vendelsö fastighetsägarförening menar att en tätare bebyggelse är nödvändig för att spara våra natur- och kulturmarker.

LRF anser att det inte framgår att ett aktivt jord- och skogsbruk är en förutsättning för bevarande och utveckling av de gröna kilarna. Det bör säkerställas att ny bebyggelse inte innebär framtida restriktioner för jordbruket.

Hembygdsförbundet efterlyser en bättre redovisning av de gröna kilarnas kulturella värden – inte bara de kulturhistoriska – och betonar att natur- och kulturupplevelser ofta hänger ihop. Nationalparsfonden WWF och *Förbundet för Ekoparken* kräver mycket tydligare handlingsplaner och medel ur den nationella potten för bullerdämpande åtgärder. Arbete har inletts för att överbrygga Europavägarnas barriärer mellan grönområdena, men det går mycket långsamt framåt.

H50 anser att högspänningsledningarna bör grävas ner i de gröna kilarna för att öka tillgängligheten för elöverkänsliga personer.

Samverkan kring gröna kilar

Naturskyddsföreningen, Friluftsförbundet och STS understryker betydelsen av samverkan – nätverk och förbund – kring de mellankommunala gröna kilarna. Friluftsförbundet menar att samarbetet över kommungränser i Rösjökilarna i norra Stockholm är ett lyckat exempel. Naturskyddsföreningen föreslår att ett samarbete inleds med UNESCO för att i Stockholmsregionen utveckla ett Urban Ecological Sociological System (URBIS) för att skapa ett långsiktigt skydd av Storstockholms gröna kilar. STS föreslår att Regionplanekontoret, länsstyrelsen och kommunerna snarast bildar en markstiftelse för ägande och förvaltning av offentligt ägd natur- och friluftsmark analogt med Skärgårdsstiftelsen och Upplandsstiftelsen. STS vill även att Regionplanekontoret och KSL tar initiativ till någon form av kommunalförbund kring förvaltning av grönområden.

Stränders värden och tillgänglighet

Remissinstanserna stödjer åtagandet. *Friluftsförbundet, Hysesgästföreningen Region Stockholm, Nacka Miljövårdsråd* och *Vendelsö Fastighetsägarförening* understryker att det är viktigt att stränder hålls tillgängliga för allmänheten och att strandskyddet respekteras, både vid sjöar och i skärgården. Hysesgästföreningen anser att även om marknadsvärdet blir högre för bostäder med sjönära läge, bör allmänhetens tillträde till stränder och kajer prioriteras. Telgekoncernen anser det

angeläget att utnyttja de sjönära lägen som finns vid nybyggnation utan att för den skull utestänga allmänheten från åtkomst till vattnet.

Ljustero Företagarförening påtalar att planen inte tar upp det kustnära företagets betydelse för att förse alla dem som ska använda stränderna för rekreation med varor, tjänster och service. Skärgårdens Resurscentrum *anser* att strandskyddet ska bevaras men med förbehållet att kustnära företagande inte ska hindras i sin utveckling och funktion.

Regionplanekontorets kommentar

Många remissinstanser välkomnar förslaget att de gröna sambanden förstärks. Många har lämnat synpunkter om innehåll, kvalitet, avgränsning, samverkan m.m. Synpunkterna tillför RUF5-arbetet bra kunskap men vissa är alltför detaljerade för att behandlas i en regional utvecklingsplan (se även Regional struktur). Synpunkterna kommer att beaktas i samband med genomförandet eller i andra underlag och program.

Kontoret avser att uppdatera kartan med natur- och kulturresevat (t.o.m. 2009). Förslag på nya naturresevat eller ändrad gräns i befintliga naturresevat görs inte i den regionala utvecklingsplanen utan av respektive kommun eller länsstyrelse.

Programmet ”Aldrig långt till naturen” bör vara vägledande för vilka områden som bör skyddas för att stärka kilarnas sammanhängande struktur. Förslagen om ”friluftseresevat” samt utveckling av miljökvalitetsmål är frågor som kräver samråd med berörda aktörer och kan därför inte lyftas in i planen i detta skede. Frågorna bör i stället behandlas i samband med genomförandet av RUF5 2010, i samband med pågående nationell översyn av miljökvalitetsmål eller i länsstyrelsens arbete med utveckling av regionala miljökvalitetsmål. Förslaget att gröna kilar bör beaktas vid översyn av riksintressen lyfts in i planen.

Synpunkter på åtgärder för att minska vägars barriäreffekter eller åtgärder vid befintliga och nya väg- och spårdragningar m.m. registreras av kontoret. Många av synpunkterna kan komma att behandlas i samband med genomförandet eller framtagande av annat underlagsmaterial.

Kontoret håller med om att det vid förtätning av bebyggelsen är viktigt att uppmärksamma behovet av parkutveckling och bostadsnära natur men även stadsmiljökvaliteter och utemiljöns olika funktioner. I samband med genomförandet av planen avser kontoret att fördjupa detta perspektiv i samarbete med regionens centrala aktörer.

Kontoret avser förtydliga att ett aktivt jord- och skogsbruk är en förutsättning för bevarande och utveckling av kilarna. Synpunkter på samverkan, ägande och förvaltning kommer att beaktas i samband med genomförandet eller i andra program och samverkansprojekt.

Kontoret kan konstatera att remissinstanserna stöder åtagandet att utveckla tillgängligheten till stränder och ser stränderna som en viktig resurs och potential för att utveckla regionens attraktivitet.

2.6 Stärk sammanhållningen

Åtaganden

- Skapa attraktiva och varierade boendemiljöer inom regionens delmarknader.
- Göra befintliga mötesplatser mer attraktiva och skapa nya mötesplatser som är spridda i regionen.
- Utveckla det sociala innehållet i Stockholms varumärke och marknadsföringen av regionen inåt och utåt.
- Skapa strategiskt placerade landmärken i regionens stadskärnor.
- Samverka kring evenemang som stärker regionens profil inåt och utåt.
- Utveckla tilliten till det offentliga .

Synpunkter från remissinstanserna

Socialt kapital

Enligt *KSL* är det positivt att kontoret lyfter upp det sociala kapitalets betydelse.

Eskilstuna kommun förordar att kontoret ytterligare beaktar OECD-studien *Territorial Reveiw, Stockholm, Sweden* och vad som sägs där om värdet av fördjupade analyser av och strategier för ökad integration. Såväl *Hyresgästföreningen Region Stockholm* som *TCO Stockholms län* nämner likartade åtgärder för att motverka segregering och social utsatthet: handlingsprogram respektive en tydlig plan med konkreta förslag som inkluderar hela samhället. *Drevvikenpartiet i Huddinge* vill inte bara ha annorlunda och attraktiva byggnader utan också landmärken i form av ljud och atmosfär. Enligt *Länsstyrelsen i Stockholms län* bör hänsyn tas till platsers historia och befintliga landmärken med lokal identitet när strategiskt placerade landmärken skapas. *RFSL* anser att ytterligare en rubrik bör läggas till, ”Kunskap och insikt”, för att utbilda samhällsinstitutioner i hbt-frågor för att öka unga hbt-personers tillit till dessa institutioner.

Attraktiva och varierade boendemiljöer

Några remissinstanser kommenterar åtagandet om attraktiva boendemiljöer fast från delvis olika synvinklar. För *Eskilstuna kommun* är det viktigt att använda boendemiljöer och den rumsliga planeringen som verktyg för sammanhållningen i regionen. *Botkyrka kommun* beskriver att de två storskaliga segregerade bostadsområdena längst ut på de blå och röda tunnelbanelinjerna fyller viktiga roller i regionen inte minst som inflyttningsområden. Det behövs emellertid variation i bostadsutbudet men intresset från både privata och offentliga aktörer att investera i områdena är svagt. Kommunen ser det emellertid som en intressant utvecklingsmöjlighet att erbjuda attraktivt boende kombinerat med förbättrad tillgänglighet till strandområden. Också *Upplands Väsby kommun*, *Drevvikenpartiet i Huddinge*, *Hyresgästföreningen Region Stockholm* och *Stockholms studentkårers centralorganisation (SSCO)* efterlyser variation i bostadsbeståndet. *SSCO* nämner särskilt ökat byggande av studentbostäder och hyresrätter. *Södertälje kommun* vill ha ett tydligt regionalt ansvar för miljonprogramområdena.

Hyresgästföreningen Region Stockholm nämner förbättring av hälsofarliga boendemiljöer, den offentliga miljön och servicen och föreslår bostadsförmedlingar med tydliga regler för att förhindra diskriminering. *AB Familjebostäder* anser att för att sociala och ekonomiska skillnader ska utjämnas mellan olika delar av regionen måste strategiska samband som bebyggelse, kollektiva transporter och attraktiva grönområden förstärkas.

Åtagande som rör mötesplatser

Mötesplatsers olika roller för att bl.a. minska segregation lyfts fram av fem remissinstanser: *Livruskammaren*, *Skoklosters slott med stiftelsen Hallwylska museet* lyfter fram museernas roll som mötesplatser, *Stockholms idrottsförbund* "idrottens rum", *Skärgårdens resurscentrum* virtuella mötesplatser för skärgården, *SSCO* mötesplatser för studenter och *Solna stad* rätt typ av mötesplatser t.ex. för så kallat Triple Helix-samarbete.

Åtaganden som rör Stockholms varumärke

Riksantikvarieämbetet anser att det är angeläget att utveckla Stockholms internationella varumärke.

Regionplanekontorets kommentar

Sambanden mellan klyftor i samhället, ett varierat bostadsbestånd och övrig infrastruktur är frågor som redan ingår i kontorets arbete och belyses i RUF5 2010. Dessutom fortsätter kontoret att följa utvecklingen av Stockholms varumärke samt av hälsokonsekvensbedömningar (HKB) som kompletterar miljökonsekvensbeskrivningar (MKB).

Några av de mötesplatser som remissinstanserna särskilt efterlyser kan tas med i kontorets fortsatta arbete med sociala strategier. Landmärken av den typ som Drevvikenpartiet i Huddinge nämner ingår redan i utställningsförslaget. Kontoret håller med länsstyrelsen om att hänsyn måste tas till platsers historia och existerande landmärken när nya landmärken planeras.

Den nya, bredare diskrimineringslagen torde åtminstone delvis lösa problemet med diskriminering på bostadsmarknaden. Södertäljes kommentar om att ett tydligt regionalt ansvar för de s.k. miljonprogramområdena kan tas upp i samband med diskussioner om integrationspolitiken. Kunskap ska nämnas i mer generella termer i kapitlet om diskriminering.

2.7 Frigör livschanser

Åtaganden

- Samverka på strategisk nivå för att förnya och bredda integrationspolitiken.
- Anta en policy mot diskriminering.
- Göra organisationerna mångfaldsorienterade.

- Följa upp integration och utanförskap i hela regionen.
- Undanröja hinder för att alla människor tryggt ska kunna vistas och resa i regionen.

Synpunkter från remissinstanserna

Strategin eller delar av den nämns i positiva termer av *Region Skåne*, *Eskilstuna kommun*, *Diskrimineringsombudsmannen (DO)*, *Handikapporganisationernas samarbetsorgan (HSO)* och *hälso- och sjukvårdsnämnden i Stockholms läns landsting (HSN)*. Så anser t.ex. Region Skåne att de två kapitlen om social utveckling står för nytänkande och att begreppet livschanser sätter folkhälsoperspektivet i centrum. HSN anser att jämlikhet lyfts fram på ett välintegrerat sätt. *KSL* skriver att det är viktigt att få genomslag för strategin och att det kommer att kräva samordning av regionens aktörer och *Botkyrka kommun* vill förbättra hanteringen av segregation på regional nivå.

HSO anser att funktionshindrade har svårt att komma in på arbetsmarknaden även under normala förhållanden och inte bara under kriser. Större tyngd bör dessutom läggas vid forskning och utbildning kring faktorer som medverkar till känslan av diskriminering.

Förnyelse av integrationspolitiken

Länsstyrelsen i Stockholms län, *DO* och *TCO Stockholms län* vill att en förnyad och utvecklad integrationspolitik genomsyrar all regional aktivitet eller prioriteras i fler av planens delområden t.ex. kompetensförsörjning, boende och stadsplanering.

Friluftsförbundet tar upp integrationssträvanden i friluftssammanhang.

Enligt *Hysesgästföreningen Region Stockholm* är det fortfarande för mycket fokus på den så kallade "förlorarsidan", trots att möjligheterna att minska segregationen framför allt ligger i att ändra sammansättningen av bostäder i områden som domineras av svenskar. *TCO Stockholms län* prioriterar integrationsfrågan i planarbetet och föreslår att kostnader för utebliven integration bör lyftas fram och att integrationsåtgärder ses som framtida vinst. *HSN* understryker att svenska för invandrare (SFI) är en viktig del i integrationen och kan vara en nyckel till vidare utbildning och yrkesverksamhet.

Västerås stad ser att det är ett viktigt åtagande att följa upp integrationen och utanförskapet och välkomnar bättre förståelse för den sociala utvecklingen i olika stadsdelar och befolkningsgrupper. OECD-studien *Territorial Review* kunde dock beaktas ytterligare. *Södertälje kommun* föreslår en regional bostadsförmedling, som skulle göra arbetsmarknaden mindre diskriminerande samt mer tillgänglig och rättvis. Enligt *Länsstyrelsen* är det olyckligt att den nuvarande skrivningen om introduktion/etablering kan tolkas som att dessa åtgärder tonas ned till förmån för andra. Behovet av en kraftfull och målinriktad regional och statlig satsning för effektivare flyktingmottagande och introduktion av nyanlända borde tydliggöras.

Diskriminering, mångfald m.m.

Södertälje kommun ser positivt på att integrationsfrågan ingår i flera strategier. Enligt *Statens folkhälsoinstitut* är det positivt att åtaganden i detta kapitel tydliggör vilka åtgärder som behöver vidtas för att öka integrationen och minska diskrimineringen. *Försäkringskassan* understryker betydelsen av utvecklingsplanens åtaganden som harmonierar med det urbana utvecklingsarbetet för minskat utanförskap. *Södertörnskommunerna* vill se Matchning Södertörn som ett utvecklingsåtagande och vill ha ett tydligt regionalt stöd för projektet. *Hysesgästföreningen Region Stockholm* anser att texten om diskriminering blivit bättre men föreslår att även diskriminering på bostadsmarknaden behandlas. *RFSL* anser att det tydligt ska framgå att diskrimineringspolicyn täcker alla delar av diskrimineringslagstiftningen. Vidare föreslår *RFSL* att sexuell läggning och könsidentitet namnges i varje mening som handlar om diskriminering eller särbehandling och att könsöverskridande identitet eller uttryck ska ingå i begreppet mångfald.

Tryggheten tas upp av *RFSL*, *TCO Stockholms län* och *Drevvikenpartiet i Huddinge*. *RFSL* lyfter fram hatbrotten, *TCO Stockholms län* det förebyggande arbetet och *Drevvikenpartiet i Huddinge* att orsakerna till känslan av otrygghet ska elimineras i stället för dess symtom.

DO poängterar att utställningsförslaget har en god ambition att synliggöra – och även i vissa fall problematisera – olika hinder vad gäller diskriminering. *DO* anser bland annat att det är ytterst viktigt med gemensamma definitioner av begrepp och standardiserade mätmetoder. Det saknas dock mätbarhet och konkretion i åtagandena för att uppfylla planeringsmålen och ansvariga för de olika åtagandena borde pekas ut. Till detta kommer att UNESCO-initiativet Städer mot rasism ställer större krav på deltagare/kommuner än enbart en upprättad policy. Utställningsförslaget borde ha utgått från lagstiftningens krav på aktivt åtgärdsarbete för att främja rättigheter och möjligheter i arbetslivet oavsett kön och etnisk tillhörighet. Samtidigt påminner *DO* om personuppgiftslagens förbud mot registrering av känsliga uppgifter som etnisk tillhörighet. *DO* noterar att bara ett fåtal kommuner har som uttalad ambition att öka andelen anställda med utländsk bakgrund. Men den totala andelen anställda av ett specifikt kön eller med en viss etnisk tillhörighet är inte den enda aspekten att belysa; det är även viktigt att analysera befattningar med homogen sammansättning. Slutligen påpekar *DO* att undanröjande av hinder inte alltid är en fråga om fysiska hinder. Även tillgång till det offentliga måste beaktas för kvinnor som grupp och personer med sociala funktionshinder.

Regionplanekontorets kommentar

När det gäller definitioner av begrepp, mätmetoder samt mätbara och konkreta åtaganden bedriver kontoret – i samråd med andra aktörer – metodutveckling och ett omfattande arbete med indikatorer/mått. Åtagandena kommer också konkretiseras i nära samarbete med andra aktörer i regionen.

Integrationsfrågan behandlas i flera delar av planen och kommer också att tas upp i arbetet med den nya och bredare integrationspolitiken. Detta gäller också kostnader för utebliven integration inom olika delar av det svenska samhället. Eventuellt kan detta bli föremål för en studie. Den nya integrationspolitiken omfattar även traditionella insatser, och svenska för invandrare (SFI) kommer även fortsättningsvis att vara en nyckel för integration i det svenska samhället. De mer traditionella insatsernas plats i den nya policyn kommer att tydliggöras i texten.

Av utrymmesskäl är det inte möjligt att nämna olika grupper varje gång som diskriminering m.m. nämns, men det ska tydligt framgå att diskrimineringspolicyn täcker alla delar av diskrimineringslagstiftningen. Lagstiftningens krav på aktivt åtgärdsarbete för att främja rättigheter och möjligheter oavsett kön och andra bakgrundsfaktorer ska också lyftas fram i avsnittet om diskriminering. Funktionshindrades svårigheter att komma in på arbetsmarknaden omformuleras i den slutliga versionen av RUF5 2010 och länsstyrelsens synpunkt på effektivisering av flyktingmottagande och introduktion av nyanlända kommer att beaktas i texten. Kontoret håller med DO om att även befattningar som innehas av en heterogen sammansättning är viktiga att analysera.

Kontoret arbetar med en uppföljning av den OECD-rapport som publicerades 2006, som kommer att beaktas i kontorets fortsatta arbete. Matchning Södertörn nämns särskilt för att ge stöd åt initiativet. Däremot är den regionala bostadsförmedling, som Södertälje föreslår, en för stor fråga att tas med i utvecklingsplanen utan att den först har diskuterats mellan olika aktörer i regionen.

3. Regional struktur

3.1 Målbilden och fortsatt samverkan

Synpunkter från remissinstanser

Ett flertal remissinstanser anser att den storregionala målbilden är en bra utgångspunkt för fortsatt diskussion, både inom varje län och storregionalt. Flera remissinstanser framhåller också att det är angeläget att berörda aktörer fortsätter att föra dialog kring den övergripande rumsliga strukturen i östra Mellansverige. I remissvaren ges flera exempel på behov av samordning och samverkan i ett storregionalt perspektiv, i stråk eller mellan städer. Så anför t.ex. *Kommunförbundet Stockholms län (KSL)* att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion och då är det bra att utställningsförslaget anlägger ett regionövergripande perspektiv där samverkan med östra Mellansverige görs tydligt och synligt.

Regionförbundet Sörmland ser hela beskrivningen av målbilden för östra Mellansverige som en inbjudan till fortsatt dialog och samverkan. Den redovisade målbilden stämmer väl med den diskussion som just har påbörjats i Sörmland. Regionförbundet menar vidare att den storregionala samsyn som lyfts fram i planen är mycket viktig, inte minst som underlag för den regionala utvecklingsplanering som ska göras i övriga län.

Västerås stad menar att målbilden utgör en vällovlig konkretisering och en värdefull grund för fortsatta diskussioner. *Eskilstuna kommun* ser målbilden som ett viktigt fundament för fortsatta diskussioner om en gemensam utvecklingsstrategi för hela östra Mellansverige. Både Västerås och Eskilstuna ställer dock frågan om inte tidsperspektivet – 2050 – är alltför modest. För att rusta östra Mellansverige för att möta den globala konkurrensen, ställa om samhället i en miljömässigt mer hållbar riktning och stärka utvecklingsförutsättningarna i regionen borde tempot vara högre än så.

Även *Linköpings* och *Norrköpings* kommuner anser att målbilden är en god utgångspunkt för fortsatt dialog. *Regionförbundet Uppsala län* anser att den utgör en viktig utgångspunkt för det inomregionala samarbetet kring stråkutveckling. Det är intressant även för regioner utanför området att föra vidare diskussioner kring den rumsliga målbilden, anser *Gotlands kommun*.

Regionförbundet Örebro ser med tillfredsställelse att det har blivit tydligare vilken status målbilderna har. Regionförbundet anser dock att Stockholmsregionens betydelse för utvecklingen av de nationella transportsystemen bör utvecklas mera, särskilt i stråken till Göteborg och Oslo både vad gäller utbyggnad av infrastruktur och trafikering.

LRF Mälardalen är i huvudsak positivt till förslagen till regional struktur, men framhåller bland annat att det är angeläget att en mindre spridd bebyggelse inte påverkar möjligheten till service och kommunikationer på landsbygden. *NTF Stockholms län* efterlyser trafiksäkerhetsperspektiv i målbilden och i planens konsekvensbeskrivningar.

Boverket är mycket positivt till målbilden och till att RUF5 2010 har lagt grunden till ett funktionellt storregionalt samarbete och erbjuder en plattform för en bredare

samverkan om gemensamma utvecklingsfrågor i östra Mellansverige. Men verket anser att det för närvarande saknas en redovisning av hur en samverkan mellan städer kan utvecklas. Även *Vägverket* är positivt till utblickar mot östra Mellansverige, eftersom den funktionella regionen är större än landstingets administrativa gräns. *Vägverket* anser vidare att den valda rumsliga strukturen är bra och de utgångspunkter som beskrivs är rimliga.

Godstransporter

Banverket påpekar att för att uppnå den föreslagna målbilden för storregional godsstruktur kan det, där det idag råder kapacitetsbrist, behövas investeringar utöver planförslaget. Vidare anser *Banverket* att målbilden avseende den regionala strukturen för godstransporter är tydlig och bra men att en strategi behövs för hur målet kan nås.

Södertälje kommun framhåller att man har en ett strategiskt kommunikationsläge för hela regionen med europavägar, tåglinjer och hamn och kan fylla en betydelsefull position som logistikcentrum med platser för varuhandelshantering. Möjligheter till omlastning mellan transportslag och tillgång till mark är avgörande fördelar.

Fortsatt samverkan

Regionförbundet Sörmland ser fram mot fortsatt dialog och erfarenhetsutbyte som på sikt kan övergå i mer formellt samarbete. *Regionförbundet* framhåller även att de redovisade målbilderna inte täcker alla aspekter på utvecklingen av den regionala strukturen och att övriga regionen också har ett ansvar.

Samverkan bör etableras kring de storregionala kärnorna, föreslår *Uppsala kommun*, som också anser att de samsamarbetsområden mellan städer, som målbilden redovisar, är väl avvägda. De kräver emellertid särskilda strategier för att förverkligas. *Uppsala* påpekar vidare att planförslaget endast behandlar en strategi för de stadskärnor som ligger inom Stockholms län och som faller inom *Regionplanenämndens* ansvar. *Kommunen* framhåller att samspelet mellan de storregionala och regionala kärnorna kan behandlas samlat i ett särskilt forum och att nämnden bör ta initiativ till att inrätta ett sådant.

Bland annat *Eskilstuna kommun* och *Västerås stad* framhåller att det är viktigt att redan nu utveckla ett samarbete i hela den större regionen för att säkra och utveckla gemensamma värden i t.ex. Mälaren och i mångfalden i kultur- och naturlandskapet samt att sträva efter en effektiv och hållbar transport- och energiförsörjning. *Östhammars kommun* lyfter fram möjligheten att utgå från det pågående arbetet med den Europeiska landskapskonventionen och den redan framtagna kustutvecklingsplanen för norra Roslagskusten.

Regionförbundet Uppsala län i sin tur anser att de möjligheter till samverkan, som målbilden visar på mellan exempelvis högskolor, kvalificerad vård och forskning behöver tydliggöras och fördjupas, inte minst i stråket Stockholm – Uppsala. Även *Stockholm-Arlandaregionen* lyfter fram behovet av förstärkt samverkan

framförallt inom regionen Stockholm – Uppsala. Vidare bör det inrättas en regional organisation som har befogenheter att samordna till exempel kollektivtrafiken med bebyggelseutvecklingen.

Stockholms Handelskammare understryker Stockholms läns starka samband med den omgivande regionen, i synnerhet med Uppsala och Södermanlands län. Stockholm bör inte bara delta, utan vara drivande i arbetet med en integrerad storregional samhällsplanering i nära samarbete med både regioner, kommuner, akademiska institutioner och näringsliv.

Målbildens kartredovisningar

Några remissinstanser har detaljsynpunkter på kartredovisningarna, däribland *Regionförbundet Örebro* som konstaterar att kartorna i avsnittet har pilar i gränslandet men ingen riktnings- eller funktionsangivelse. *Regionförbundet Uppsala län* påpekar några otydligheter: Dalabanan och Ostkustbanan mellan Uppsala och Gävle bör, på grund av sin storregionala betydelse, markeras som ett storregionalt res samband.

Enköpings kommun anser att kartorna bör kompletteras med vägsträckan mellan Sala och Västerås flygplats. *Västerås stad*, liksom *Eskilstuna kommun*, saknar utvecklingskorridorer i nord-sydlig riktning och nämner Råta Linjen (rv 56) och det så kallade UVEN-stråket (Uppsala - Västerås - Eskilstuna - Norrköping) för järnvägen. Även *Länsstyrelsen i Västmanlands län* lyfter fram Råta Linjen och anser att den i sin helhet bör utgöra en del av den storregionala strukturen. *Katrineholms* och *Flens kommuner* påpekar att Katrineholms kommun utvecklar en ny kombiterminal tillsammans med näringslivet. *Norrköpings kommun* saknar markering av Norrköpings flygplats som fraktflygplats.

Ekerö kommun påpekar att kommunen saknas på kartan över målbild för östra Mellansverige. *Upplands-Bro kommun* ifrågasätter om gränsen för samarbetsområdet Uppsala – Stockholm verkligen bör gå vid länsgränsen mellan Upplands-Bro och Håbo och att Bålsta kanske också bör inkluderas.

Regionplanekontorets kommentar

Remissvaren ger ett starkt stöd för att det behövs en gemensam syn på den övergripande storregionala rumsliga strukturen i östra Mellansverige och att arbetet med detta bör fortsätta. Det finns också en samstämmighet om att den målbild, som redovisas i planen, ska ses som en plattform för vidare diskussion och samarbete. Kontoret instämmer i att Stockholmsregionen aktivt bör ta initiativ till en fortsatt process i nära samverkan med berörda parter.

Kontoret vill samtidigt poängtera vikten av att arbetet fortsätter inom respektive län, i samverkan mellan städer och kommuner och inte minst i arbetet med regionala utvecklingsprogram och med kommunernas översiktsplaner. Många remissinstanser lyfter fram behovet av samverkan inom den växande funktionella regionen. Allt detta kan emellertid inte hanteras inom ramen för en och samma process, utan det förut-

sätter att flera olika slags samarbeten etableras. Kontoret instämmer i att samordning mellan kollektivtrafiken och bebyggelseutvecklingen är särskilt angelägen, också i ett storregionalt perspektiv.

Att Mälaröarna, däribland Ekerö kommun, har fallit bort i kartredovisningen är ett beklagligt misstag som kommer att rättas till i den slutliga planen. Även redovisningen av Dalabanan och Ostkustbanan kommer att justeras så att dessa banor konsekvent markeras på samma sätt som övriga storregionala samband. Likaså justeras gränsen för samverkansområdet så att även Bålsta inkluderas. Övriga föreslagna justeringar bör anstå och hanteras inom ramen för det fortsatta arbetet.

3.2 Bebyggelsestrukturen

Synpunkter från remissinstanserna

Några remissinstanser framför synpunkter på omvandling och förtätning (se även 2.5). *Familjebostäder AB* förordar omvandling av tidigare hamn- och industriområden för att frigöra mark för bostadsbyggande medan *Stockholm Handelskammare* konstaterar att RUF5 2010 saknar en strategi för att säkra tillgången på mark och lokaler för industri och tillverkande företag. Handelskammaren framhåller risken för att bostadsbyggandet tränger ut industrier och andra verksamheter som också är väsentliga för regionens utveckling och önskar att utvecklingsplanen ska peka ut områden som reserveras för tillverkande företag och andra typer av störande verksamheter, såsom bilverkstäder och hantverksföretag. Birger Eneroth anser att förtätningen i första hand bör avse människor och förespråkar därför att en större andel smålägenheter byggs centralt och att bebyggelse lokaliseras i anslutning till kollektivtrafik och fjärrvärme.

Fortum framhåller att genom en tidig samverkan mellan plan- och byggprocesserna kan klimat- och miljöpåverkan minimeras. Fortum understryker också behovet av att planeringen samordnas med energiinfrastrukturen och lyfter särskilt fram hur viktigt detta är för att skapa utrymme för denna och även bygga mer hållbara energilösningar i både ny- och ombyggnadsområden. *Käppalaförbundet* pekar på motsvarande behov för avloppsrening.

Några remissinstanser, däribland *Jernhusen*, förordar att områden närmast intill stationer utnyttjas för koncentrerad bebyggelse. Därigenom tas möjligheterna, som de snabba tågförbindelserna skapar, bäst tillvara för flest antal människor. För att bidra till levande stadskärnor bör bebyggelsen vara en blandning av bostäder, arbetsplatser och service.

Ekerö och *Norrtälje kommuner* tar upp frågan om bebyggelseutveckling på landsbygden och i skärgård samt i övriga glesbebyggda delar av regionen och lyfter fram potentialen i randzonen mellan storstad och landsbygd. De två kommunerna anser att RUF5 2010 har ett alltför restriktivt förhållningssätt till bebyggelseutveckling i dessa delar och istället på ett mer strategiskt sätt borde lyfta fram möjligheterna i skärgården, på landsbygden och i de mindre orterna.

Sollentuna kommun anser att det vore önskvärt med ett liknande avsnitt om bebyggelseutveckling efter 2030 så som det finns för investeringsbehoven inom infrastrukturen. Inte minst i området runt Stäketvägen/Rotebroleden finns många frågor om verksamhetsområdenas utveckling. Upplands Väsby:s planer på utveckling mot Mälaren, vägarnas kapacitet och den gröna kilens utveckling skulle kunna belysas på ett liknande sätt.

Regionplanekontorets kommentar

Grundläggande utgångspunkter för bebyggelsestrukturen i RUF 2010 är hushållning med mark och vatten, energieffektivitet och kollektivtrafiktillgänglighet. Det innebär bland annat att bebyggelsen ska kunna ges en rimlig kollektivtrafikförsörjning och en så god kollektivtrafiktillgänglighet som möjligt. Mot den bakgrunden anger RUF 2010 att en utspridning av bebyggelsen bör motverkas.

Det problem, som Handelskammaren pekar på – risken att prioritering av bostadsbyggande tränger ut tillverkande företag och störande verksamheter – är värt att uppmärksammas. Den inriktning för bebyggelsestrukturens utveckling som RUF 2010 anger syftar till en tätare och mer sammanhållen och funktionsblandad bebyggelse där möjligheterna till förtätning och omvandling i goda kollektivtrafiklägen tas tillvara. En blandning av bostäder och verksamheter, som låter sig förenas med bostäder, bör eftersträvas. I de regionala stadskärnorna och i regional stadsbygd med utvecklingspotential bör ett högt markutnyttjande eftersträvas och i de goda kollektivtrafiklägena bör framför allt kontaktintensiva verksamheter lokaliseras. Markbehovet för tillverkande och störande verksamheter bör i första hand tillgodoseas inom ”övrig regional stadsbygd”. De analyser som ligger till grund för behandlingen av bebyggelsestrukturen i RUF 2010 indikerar tydligt att det – med den inriktning mot en ökad täthet i stadsbygden som stöds av flertalet kommuner – generellt inte är brist på välbelägen mark för bostäder och lokaler.

Inriktningen mot täthet och väl sammanhållen stadsbygd främjar energieffektivitet och fjärrvärmeförsörjning av bostäder och lokaler samt sammankoppling av fjärrvärmenäten. Markreservat för produktionsanläggningar för energi och värme, avfall och avloppsrening anges särskilt på plankartan.

RUF 2010 håller öppet för en viss bebyggelseutveckling på landsbygd och i kustområden och anger att denna utveckling bör ske i anslutning till befintlig bebyggelse och mindre tätorter. Ett omfattande bebyggelsetillskott på landsbygden och i skärgården är dock svårt att förena med målen i utvecklingsplanen.

Den inriktning för bebyggelsestrukturen som RUF 2010 anger är relevant för ett längre tidsperspektiv än 2030 och innehåller en potential för bebyggelseutveckling långt över den nivå som bedöms bli aktuell till 2030. Om planhorisonten hade varit 2050 hade redovisningen av bebyggelsestrukturen sannolikt inte sett radikalt annorlunda ut. Den fråga som Sollentuna tar upp kan med fördel hanteras i uppföljande delregionala processer.

3.3 Bostadstillskott samt befolkningsutveckling per kommun

Synpunkter från remissinstanserna

Årligt bebyggelsestillskott

Salems kommun konstaterar att en utbyggnad enligt utställningsförslaget för Salems del skulle innebära ett bostadsbyggande 2015–2030 på drygt 750 bostäder med beredskap för ytterligare 750 bostäder. Kommunen framhåller att möjligheterna att inrymma ett sådant bostadstillskott i Salem är mycket begränsade eftersom 2/3 av kommunens mark ingår i skyddsområdet för Bornsjön.

Ekerö kommun konstaterar att det årliga bostadstillskottet och den befolkning som utställningsförslaget redovisar för kommunen inte överensstämmer med kommunens planeringstal. Ekerö hävdar att det årliga tillskottet ska anges till 140 bostäder för Låg såväl som för Hög och att antalet bostäder 2030 ska anges till 12 500 för Låg såväl som för Hög.

Kommunerna i *Stockholm Nordost* anser att nivån i utställningshandling är helt orimlig med avseende på bostadstillskott och befolkningsökning mot bakgrund av den höga planberedskap och ambitionsnivå som samtliga nordostkommuner har för utbyggnad av en resurseffektiv bebyggelsestruktur med bostäder, service och arbetstillfällen.

Stockholm-Arlandaregionens kommuner (Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna och Knivsta) kommenterar redovisningen av bostadstillskott i utställningsförslaget.

Sigtunas ambitioner enligt programmet för bostadsbyggandet 2009–2013 är att ha en planberedskap för att kunna färdigställa drygt 2 000 nya bostäder. Enligt kommunens översiktsplan finns en ambition att ha en planberedskap för byggande av ca 350 lägenheter/år till 2030.

Upplands Väsby framhåller att kommunen bygger mycket attraktiva bostäder i kommunens centrala delar och i framtiden kan bygga motsvarande i de västra delarna. På detta sätt kan kommunen bidra till både visionen och målen för regionen. Upplands Väsby har ambitionen att ha en planberedskap för ett bostadsbyggande på ca 300 bostäder per år fram till 2030. Enligt utställningsförslaget ska kommunen ha en beredskap för ett bostadsbyggande på 150–250 lgh/år till 2030 beroende på låg eller hög tillväxt. Det skulle ge en befolkningsutveckling på mellan 48 000–55 000 för 2030 (idag ca 38 000). Kommunen anser att dessa planeringsförutsättningar är rimliga för Upplands Väsby.

Knivsta planerar en utbyggnad med drygt 2 000 bostäder fram till 2030. Huvuddelen av utbygganden sker i Knivsta tätort och angränsande Alsike.

Vallentuna anser att utställningsförslaget anger ett extremt lågt tillskott av nya bostäder och låg befolkningsstillväxt för kommunen. Detta är helt realistiskt och strider mot de synpunkter som framfördes i Arlandaregionens remissvar på samrådsförslaget till RUF5 2010, mot Vallentunas pågående och planerade bostadsprojekt samt mot inriktningen för det pågående arbetet med Vallentunas nya översiktsplan.

Kommunen fortsätter att planera för 7 000 nya bostäder och 15 000 fler invånare samt en stark tillväxt av nya arbetstillfällen.

Stockholms stad framhåller att stadens planering fortfarande innebär en något kraftigare tillväxt av befolkning, bostäder och arbetsplatser i regionens centrala delar och i ytterstadens tyngdpunkter jämfört med RUF5 2010. *Stockholms Stadshus AB* är positivt till att utställningsförslaget bygger vidare på Tät och noterar att höjningen av bostadstillskottet – från 3 000 till 3 200 bostäder per år – bättre överensstämmer med stadens prognoser. *Solna stad* noterar att utställningsförslaget liknar samrådsförslagets alternativ Tät som motsvarar den utveckling som är både önskvärd och trolig i Solna.

Befolkningssiffrorna

Nordostkommunerna anser att utställningsförslaget, som bygger på alternativ Tät, anger en extremt låg tillväxt av nya bostäder och befolkning för Stockholm Nordost fram till 2030. I utställningsförslaget är befolkningsökningen t.o.m. lägre än i alternativ Tät i samrådshandlingen. Alternativ Låg skulle innebära att inflyttningen till nordostsektorn helt stannade av redan idag och att befolkningsökningen skulle begränsas till kommunernas födelseöverskott. Alternativ Hög skulle innebära en halvering av kommunernas gemensamma ambitionsnivå. Detta strider helt mot de synpunkter som nordostkommunerna lämnade på samrådsförslaget till RUF5 2010, mot den gemensamma visionen för Stockholm Nordost, mot kommunernas pågående och planerade bostadsprojekt samt mot kommunernas översiktsplaner. Nordostkommunerna anser att det är viktigt att RUF5 2010 stämmer överens med nordostkommunernas fasta beslut om att arbeta för en fortsatt tillväxt enligt den gemensamma visionen.

Salems kommun konstaterar att utställningsförslaget redovisar ett befolkningsintervall för kommunen på mellan 15 000 till 21 000 invånare 2030 och framhåller att kommunen enligt gällande översiktsplan beräknas ha en befolkning på knappt 16 000 personer 2015 för att därefter minska.

Nykvarns kommun framhåller att den befolkningsprognos för kommunen som redovisas i planen inte bygger på aktuella förutsättningar. Befolkningsalternativet för 2030 (alternativet Låg) visar på 9 000 invånare. Nykvarn hade i juni 2009 drygt 9 100 invånare. Allt pekar på att en realistisk befolkningsökning ligger på 150–250 personer per år.

Nacka kommun konstaterar att Nacka enligt den befolkningsprognos som redovisas för 2030 skulle ha 91 000 invånare i alternativ Låg och 101 000 invånare i alternativ Hög. Nacka hade 85 600 invånare 2008 och enligt kommunens befolkningsprognos kommer invånarantalet vara 107 900 redan 2018. Denna skillnad är anmärkningsvärd och har mycket stor påverkan på Nackas behov av infrastruktur-satsningar.

Stockholms Stadshus AB anser – mot bakgrund av stadens prognoser och Vision 2030 – att det är det höga scenariot för befolkningsutvecklingen som är relevant.

Stockholms stad skriver att stadens planering innebär en något kraftigare befolkningstillväxt än vad utställningsförslaget anger.

Solna stad konstaterar att utställningsförslaget redovisar en betydligt högre befolkningstillväxt än samrådsförslaget trots att bostadstillskottet föreslås bli något mindre.

Sundbybergs stad konstaterar att utställningsförslaget redovisar en uppskattning av befolkningen i Sundbyberg 2030 på 56 000 - 61 000 invånare i alternativen Låg respektive Hög. Detta överrensstämmer i princip med stadens egna prognoser, där stadens befolkning beräknas uppgå till cirka 59 000 invånare 2023.

Lidingö stad framhåller att utställningsversionens befolkningssiffror är felaktiga för Lidingö. Den 31 december 2008 bodde 43 111 personer på Lidingö och invånarantalet har sedan 2000 ökat med i snitt 275 personer per år. Ökningen beror övervägande på inflyttning även om barnafödandet har legat på en relativt hög och stabil nivå. Den nu tillgängliga prognosen sträcker sig från 2009 till 2028, d.v.s. till två år före för regionplanens mållår och ger en befolkning 2028 på 46 495 invånare (43 000 - 45 000 i RUF5).

Ekerö kommun anser att RUF5 2010 ska redovisa en befolkning 2030 på 35 000 invånare för Låg, såväl som Hög.

Sollentuna kommun framhåller att beskrivningen av befolkningsutvecklingen är fel för Sollentunas del.

Värmdö kommun räknar med att befolkningsutvecklingen kan bli något högre än den som anges i utställningsförslaget på grund av den fortgående permanentningen av fritidshus samt planerade nyexploateringar och förtätningar i kommunens centrumområden. Att den framtida folkmängden anges på rätt nivå har stor betydelse för planeringen av kollektivtrafik till Värmdö. I RUF5 2010 bör anges att kommuner som Värmdö ökar sin befolkning två till tre gånger sommartid.

Storstockholms lokaltrafik AB (SL) framhåller att det är angeläget att befolkningssiffrorna i Stockholms län är förankrade hos kommunerna på delområdesnivå och hade gärna sett att även arbetsplatserna stämde av med kommunerna på motsvarande sätt, men inser svårigheten med detta. SL anser därför att det är viktigt att tillkommande arbetsplatser fördelas utöver länet utifrån en bedömning av de ekonomiska förutsättningarna för företagsetableringar.

Plan- och markberedskap

AB Familjebostäder bedömer att det finns tillräckliga markreserver för att kunna möta en fortsatt hög efterfrågan på bostäder men anser att resurser måste tillförsäkras berörda myndigheter på såväl lokal som regional nivå för att erforderligt planarbete ska kunna hålla jämna steg med bostadsbyggandets behov.

Hiresgästföreningen Kungsholmen anför att det är högst märkligt att utveckling av nya stadsdelar inte attraherar kommunerna mer och att de inte har konkreta planer för de kommande 25 årens 0,5 miljon nya innevånare i regionen. Det är av största vikt att kommunerna i regionen och särskilt Stockholms stad ökar sina markreserver och tar initiativ till exploatering.

Bostadsbehovet och bostadsbyggandets fördelning

Hyresgästföreningen Region Stockholm noterar att Regionplanekontoret har skrivit ner behovet av nyproduktion av bostäder. Hyresgästföreningen menar att det är viktigt i den långsiktiga och strategiska planeringen att ha beredskap för en omfattande nyproduktion, så att bostadsbristen inte eskalerar i framtiden. Hyresgästföreningen noterar att de kommuner som anger att de ska bygga framförallt är kommuner där det redan byggs och att de kommuner som idag har lågt bostadsbyggande kommer att ha det även i framtiden. De kommuner som har ett lågt bostadsbyggande är de som också har en låg andel hyresrätter. Risken finns att dessa kommer att få problem med att rekrytera personal till sina egna verksamheter om det inte finns en stor variation på bostäder, både vad gäller upplåtelseform och kostnadsläge.

Stockholms handelskammare anser att RUF5 2010 tycks ha en övertro på planens förmåga att styra utvecklingen. Det finns ett mycket stort behov av nya bostäder i hela regionen. Då är det olyckligt om utvecklingsplanen hävdar att vissa kommuner borde ha en lägre ambition när det gäller planberedskap för nya bostäder. Det går inte att fokusera enbart på en tät struktur. Regionen växer nu dubbelt så snabbt som de senaste årtiondena och det syns inga tecken på avmattning i befolkningstillväxten. Ett så högt bostadsbyggande som möjligt i alla kommuner är därför angeläget.

Regionplanekontorets kommentar

Befolkningsutveckling och bostadstillskott

Under utställningstiden och i yttranden har rimligheten i de befolkningssiffror per kommun för 2030 som redovisas i utställningsförslaget ifrågasatts på olika grunder. Den faktiska befolkningstillväxten har under senare år varit extremt stor. Det finns också en diskrepans mellan de i utställningsförslaget redovisade befolkningstalen och det årliga bostadstillskottet och kommunernas egna befolkningsprognoser. Kontorets befolkningsprognos 2009–2018 bidrar till detta ifrågasättande. För vissa kommuner ligger prognosen för 2018 över det befolkningstal för 2030 som utställningsförslaget redovisar för alternativ Låg.

För att hantera denna diskrepans har ett kvalitetssäkringsarbete genomförs som dels prövat grundantagandena av befolkningen 2030 för alternativen Hög och Låg på länsnivå, dels granskat beräkningsmodellen för befolkningsframskivningarna per kommun.

Kontoret har funnit skäl att revidera grundantagandena för 2030 för Hög och Låg med hänsyn till den faktiska utvecklingen under de senaste åren. Utgångspunkt för de reviderade antagandena är kontorets befolkningsprognos för 2010 enligt Prognos 2009-2018. Folkmängden 2030 ligger efter revideringen ca 70 000 personer högre för Hög och 107 000 personer högre för Låg än den länsbefolkning som utställningsförslaget redovisar.

De reviderade befolkningsscenarierna innebär att även bostadstillskottet behöver skrivas upp. För Hög ska ytterligare 1 500 lägenheter och för Låg 1 100 lägenheter per år fördelas mellan kommunerna. Denna fördelning görs med utgångspunkt i

den övergripande inriktningen för bebyggelseutvecklingen i RUF5 2010 och med beaktande av synpunkter på nivå och fördelning av bostadstillskottet mellan kommunerna som framförts under utställningen.

Den framskrivna befolkningen per kommun är en konsekvens av det redovisade årliga bostadstillskottet och beräknas med den nationella prognosmodellen rAps med kommunspecifika värden bland annat för boendetäthet och för flyttning. Modellen beaktar även utglesning. Befolkningssiffrorna som redovisas i RUF5 2010 är således en framskrivning och inte ett ställningstagande.

Det årliga bostadstillskott som respektive kommun bör hålla beredskap för är ett ställningstagande till åtagandet ”Anpassa byggandet i alla kommuner till den långsiktiga efterfrågan” och befolkningssiffrorna per kommun är kontorets bedömning av den befolkningsutveckling som det angivna bostadstillskottet kan förväntas leda till. I RUF5 2010 anges vilken beredskap för tillkommande bostadstillskott som kommunerna bör hålla, men fördelning av bostadstillskott och befolkning respektive tillkommande arbetsplatser på delområdesnivå ingår inte i den regionala utvecklingsplanen. För den praktiska tillämpningen av RUF5 2010 i trafikplaneringen är det väsentligt att det finns en samsyn kring en befolknings- och sysselsättningsfördelning på delområdesnivå som överensstämmer med den inriktning som utvecklingsplanen anger. Detta hanteras i en dialog som ligger utanför den formella RUF5-processen fram till antagande.

I sina remissvar anger ett flertal kommuner att deras planer och ambitioner ligger över den nivå RUF5 2010 anger för planberedskap och årligt bostadstillskott. Ett undantag är Salem som ser svårigheter att nå den nivå som utställningsförslaget anger.

Nordostkommunerna framför hård kritik mot den, som man uppfattar, orimligt låga nivån för bostadstillskott och befolkningsökning. Kontoret konstaterar att det sammantagna årliga bostadstillskottet från 2005 till 2030 för Nordostkommunerna i alternativ Hög uppgår till 1 650 lägenheter, vilket motsvarar den nivå som nordostkommunerna angav vid kontorets avstämning med kommunerna inför upprättandet av utställningsförslaget. Sammantaget över perioden motsvarar detta 41 250 lägenheter att jämföra med Nordostvisionen som anger att nordostkommunerna planerar ett tillskott på 40 000 bostäder fram till 2030. Vad gäller befolkningssiffrorna kan konstateras att det antagande som nordostkommunerna gör om befolkningstillväxten i relation till bostadstillskott ligger vida över vad den beräkningsmodell ger som kontoret använder för befolkningsframskrivningar. Skillnaderna är till stor del alltså en fråga om skillnader i beräkningsmodeller och inte ett uttryck för ett ställningstagande.

Bostadstillskotten för Sigtuna och Upplands Väsby ligger i utställningsförslaget något i underkant i förhållande till kommunernas planeringsinriktning. Mot bakgrund av att Arlanda-Märsta utgör en regional stadskärna kan det finnas skäl att se över bostadstillskotten för kommunerna. Stockholms stads påpekande att stadens planering innebär ett kraftigare bostadstillskott än vad utställningsförslaget anger bör beaktas.

Värmdös påpekande att skärgårdskommunernas befolkning ökar avsevärt under sommarmånaderna bör beaktas.

Bostadsbyggandets långsiktiga nivå kommer alltså att uppjusteras jämfört med utställningsförslaget. Det långa tidsperspektivet fram till 2030 innebär dock osäkerhet om omvärldsförutsättningar och regionens utveckling i stort och alltså också om bostadsefterfrågan och förutsättningar för bostadsbyggande. Att ange en nivå för bostadstillskott oberoende av regionens utvecklingsnivå och -takt, som Ekerö kommun efterfrågar, menar kontoret inte är meningsfullt. RUF5 2010 redovisar ett intervall just för att ta hänsyn till en sådan osäkerhet. Den nivå som Ekerö anger ligger väl inom det intervall som utvecklingsplanen anger.

Angående Handelskammarens synpunkt på bostadstillskottets fördelning i RUF5 2010 vill kontoret anföra att kommunernas samlade ambitioner för bostadsbyggande ligger över det bedömda långsiktiga behovet. En av de primära uppgifterna för den regionala utvecklingsplaneringen är att anvisa en ändamålsenlig regional struktur som väl svarar mot målen. En lämplig geografisk fördelning av bostadstillskotten är en del av detta.

RUF5 2010 anger att det är särskilt viktigt att kommunerna har en god mark- och planberedskap. Kontoret kan konstatera att potentialen för bostadsbyggande i goda kollektivtrafiklägen är god. I åtagandet "Anpassa bostadsmarknadens funktionssätt för att nå hög kapacitet och kvalitet i byggprocessen" framhålls att planprocessen behöver effektiviseras och anges ett antal åtgärder för detta.

Ett varierat bostadsutbud inom olika delmarknader är ett planeringsmål i RUF5 2010 och behovet av att öka utbudet av hyresrätter i olika prissegment anges särskilt. Utvecklingsplanen ger dock inte anvisningar om fördelningen mellan olika upplåtelseformer på kommunnivå.

Synpunkter på transportsystemet behandlas under 2.2.

3.4 Grönstruktur och landskap

Synpunkter från remissinstanserna

Flera instanser uttrycker sig positivt om hur grönstrukturen utvecklats i utställningsförslaget, t.ex. *Upplands Bro kommun, Solna stad, Naturskyddsföreningen, Naturhistoriska riksmuseet, Hembygdsförbundet* och *Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen (STS)*. *Vägverket* understryker att grönstrukturen (gröna kilar) i Stockholms län utgör ett viktigt underlag för verket vid planering av infrastrukturåtgärder och för planering och prioritering av åtgärder för att avhjälpa problem och störningar i det befintliga vägtransportsystemet.

Några remissinstanser önskar att planen kompletteras, ändras eller förtydligas i vissa avseenden. *Vägverket* ser det som angeläget att utvecklingsplanen är tydlig med avseende på värdeområden i grönstrukturen samt viktiga samband och svaga avsnitt i grönstrukturen och anser att utställningsförslaget inte är tillräckligt tydligt. Verket menar att plankartan inte stämmer överrens med det kartmaterial som togs fram som underlag.

Solna stad saknar redovisning av två gröna samband i Järvakilen i Solna, dels vid Igelbäcken där Järvakilen korsas av E4 och järnvägen, dels vid Brunnsvikens norra strand där den gröna kilen korsas av E18.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län och *Föreningen Rädda Järvafältet* anser att Järvakilen behöver stärkas i avsnittet Kymlinge – Ulriksdal. Föreningarna pekar på att åtgärder mot barriärer i form av järnvägar och E4 i detta område har högsta prioritet i Vägverkets och Banverkets åtgärdsprogram och borde ingå i planen. *Upplands Bro kommun* är positiv till de nya gröna samband som ritats in i Görvålnkilen

Lidingö stad påtalar att ett befintligt naturreservat mellan Kottlasjön och Lidingöbanan inte är utmärkt i planen. *Värmdö kommun* vill förlänga en grön sambandspil söder ut över väg 222. *Sollentuna kommun* anser att planbilden bör förändras mellan Väsjön och Edsberg så att den överensstämmer med kommunens planerade utveckling. *Ekerö kommun* anser att beskrivningen av Ekerökilens omfattning felaktigt integrerar utvecklingen av grönstrukturen även på Färingsö.

Norrtälje kommun anser att det är det oklart vad som menas att det krävs en utveckling och precisering av gröna kilar i samband med att det i Norrtälje och Rimbo förväntas en stor omvandling av fritidshus. *Nykarvs kommun* anser att värdekärnan runt sjön Yngern och tillhörande gröna kil bör ingå i beskrivningen.

Många intresseorganisationer (t.ex. *STS, Förbundet Ekoparken, Villaägarna i Haninge-Tyresökretsen, Naturskyddsföreningen i Nacka, Nacka Miljövårdsråd, Föreningen Rädda Järvafältet* och *Kommittén för bevarande av Storstockholms Sydöstra Friluftsområden - KSSF*) har lämnat synpunkter. Vissa redovisas inte här på grund av att de rör detaljer som inte tas upp i den regionala planen. Sådana synpunkter behandlar i första hand avgränsning av gröna kilar, gröna värdekärnor och avvägning mot bebyggelse, antal och läge på ”gröna sambandspilar”, barriäreffekter och förslag på åtgärder som kan minska dessa, nya spår- och vägdragningar, gränser för befintliga naturreservat och förslag till nya, åtgärder för att öka kvaliteten och tillgängligheten samt synpunkter på kartredovisning.

Exempel på sådana synpunkter är:

- att Ålstensskogen vid Mälaren bör ingå i Ekerökilen eller att en utbyggd väg 259 genom Hanveden behöver förses med ett antal ekodukter och att en trolig ny vägdragning genom Flemingsbergsskogen läggs i tunnel (STS)
- att vandringslederna förbättras för att öka kilarnas tillgänglighet (STS)
- att Tyresta naturreservat bör utökas som skydd för nationalparken (Villaägarna, Haninge-Tyresökretsen)
- att Sågtorp, Gungviken och Ryssberget ej bör omfattas av bebyggelse på plankartan (Nacka Miljövårdsråd)
- att området Ryssberget – Svindersvik – Henrikdalsberget bör ses som den innersta delen av Nacka – Värmdökilen (Naturskyddsföreningen i Nacka)
- att spridningsvägen över Bellevue till Lill-Jansskogen bör markeras i RUF5 2010 (Förbundet Ekoparken).
- att det är olyckligt att förslaget förordar att Kymlingeområdet bebyggs. (Föreningen Rädda Järvafältet).
- att RUF5 2010 upphäver riksintresset för Erstaviksmarkens kultur- och naturvärden vilket möjliggör ny bebyggelse som framkallar krav på tvärväg genom Erstaviksmarken fram mot Älta, vilket skulle innebära barriäreffekter, mera

byggande och fragmentisering av Erstaviksmarken även söder om motorleden till Saltsjöbaden (*Kommittén för bevarande av Storstockholms Sydöstra Friluftsområden – KSSF*).

Regionplanekontorets kommentar

Kontoret kan konstatera att det finns ett stort intresse för grönstrukturens innehåll och avgränsning. Planen kommer att justeras på kartor och i text i samråd med kommunerna och Vägverket (gröna samband på sektorkartan). Många synpunkter är alltför detaljerade för att behandlas i en regional utvecklingsplan och kommer att behandlas i samband med kommunernas översiktsplanering, i planprocesser för väg- och spårutbyggnad och vid upprättande av naturreservat m.m. Synpunkterna tillför emellertid kontoret mycket bra kunskap och värdebeskrivningar samt förslag till förbättringsåtgärder såsom lokalisering av olika anläggningar. Många synpunkter kommer att beaktas av kontoret i samband med genomförande av utvecklingsplanen eller andra framtida regionala program, planer eller rapporter. Många kan även inarbetas i olika kunskapsunderlag.

Med anledning av mängden inkomna synpunkter vill kontoret klargöra de principer som legat till grund för avgränsning av grönstrukturen, främst gränsen mot föreslagna bebyggelsestruktur. I utställningsförslagets planbeskrivning (kap 3) beskrivs principerna för avgränsningen av gröna kilar, gröna värdekärnor, utpekade lägen för gröna samband och förhållningssättet. Där klargörs t.ex. att även stora grönområden och ibland även naturreservat ingår i områden som redovisas som regional stadsbygd (i alla tre kategorier). I anslutning till kartorna förklaras innehåll och urval av olika klasser för gröna samband. Bakgrund och syfte med "Utveckling av grönstrukturen" är att visa på områden där gröna kilar bör utvecklas och preciseras dvs. skapa en långsiktig framförhållning i linje med regionens förväntade bebyggelse- och infrastrukturutveckling.

De synpunkter som föranleder revidering av gröna kilar, gröna värdekärnor samt utpekade gröna samband på plankartan har kommunicerats och förankrats med berörda kommuner innan slutlig plan tas fram. Justering av gröna samband på plan- och sektorkartan görs i samråd med Vägverket. Ett grönt samband läggs till plankartan mellan Norrtull/Brunnsviken/Ulriksdal/Solna, en grön sambandspil justeras vid Gustavsberg på Värmdö, gröna kilar och gröna värdekärnor justeras på Lidingö (Kottlasjön), söder om Järna samt i textbeskrivning för Ekerökilen och Bornsjökilen. I Sollentuna görs ingen justering eftersom kontoret bedömer att plankartans redovisning ligger i linje med kommunens planering.

3.5 Teknisk försörjning

Synpunkter från remissinstanserna

Åtta remissinstanser har lämnat synpunkter på länets tekniska försörjning med ett antal konkreta förbättrings- och korrigeringsförslag avseende fakta och kartor (se även 2.4). *Länsstyrelsen i Uppsala län* ser positivt på att fråga om teknisk för-

sörjning har införts i målbilden för östra Mellansverige som nu kan anses som en utgångspunkt för en vidare samverkan.

Frågor som tas upp av remissinstanserna är fjärrvärmeutvecklingen samt behovet av nya kraftvärmeanläggningar, produktion och distribution av gas och biogas, framtida möjligheter för energikombinat i länet, elinfrastrukturens betydelse och VA-ledningar i länet. Fortum anser att RUF5 2010 saknar en diskussion om magnetfält, eldistributions- och överföringsanläggningar) Energibolagen (*E.ON, Fortum, Norr-energi* och *Telgekoncernen*) tar upp energifrågor. Förutom konkreta synpunkter angående vissa anläggningar och anläggningskrav innehåller yttrandena också en diskussion kring hur viktigt det är med en regional samsyn om energibehov, lokaliseringar och den fortsatta planeringen. Remissinstanserna anser att det är positivt att möjliga lägen för energianläggningar nu finns som ett konkret planeringsunderlag. *Upplands-Bro kommun* poängterar att förslaget att bygga ett nytt kraftvärmeverk i Högbytorp fortfarande är under diskussion. *Fortum* anser att naturgasledningsreservat bör upprätthållas och lokaliseringar för fler biogasanläggningar markeras i planen. *Solna stad* saknar det planerade kraftvärmeverket i Norra Kymlinge i planens redovisning.

Regionplanekontorets kommentar

De konkreta ändrings- och kompletteringsförslag som remissinstanserna har lämnat ska inarbetas i texter och kartor i RUF5 2010. Energibolagens kommentarer till utställningsförslaget är konstruktiva och tillför en del ny information som ska beaktas. Viktigt att nämna i detta sammanhang är det stagnerande fjärrvärmebehovet som trots allt kräver nya värmeanläggningar. De lägen för möjliga nya kraftvärmeanläggningar som anges i RUF5 2010 måste ses som förslag till möjliga nyetableringar, med vetskap om att inte alla kommer att behövas eller anläggas (se också Regionplanekontorets kommentar angående Norra Kymlinge i avsnitt 2.4 Resurshushållning och försörjningssystem, Expandera, förstärk och koppla samman försörjningssystem).

Ett antal viktiga andra nya energianläggningar (rötgas, biogas) omnämns inte i remissvaren men har kommit upp i olika diskussioner under utställningsperioden och inarbetas därför i den slutliga planen.

Naturgasledningsreservaten har efter en behovsbedömning inte vidmakthållits. Att RUF5 2010 inte mer detaljerat tar upp överförings- och distributionsanläggningar för el hänger ihop med att den regionala skalan inte ger plats åt sådana mindre anläggningar utan att detta anses som en lokal fråga. Kontoret instämmer i remissinstansernas bild att en fortsatt samlad regional diskussion av energifrågor är av mycket stor betydelse för att regionen ska fungera och för klimatarbete framöver.

3.6 Plankartan samt planbeskrivning

Synpunkter från remissinstanserna

Synpunkter på kategorier som redovisas på plankartan och i planbeskrivningen

Plankartans utseende kommenteras av två remissinstanser. *Sollentuna kommun* tycker att den fysiska planbilden har blivit tydlig och lättläst tillsammans med de temakartor

som följer. *Banverket* kommenterar objekt där infrastrukturlösningen ännu inte är avgjord, vilka man anser illustreras på ett bättre sätt på plankartan i utställningsförslaget.

Några remissinstanser har synpunkter på de kategorier som redovisas på plankartan eller på kategorier som man tycker bör redovisas på plankartan. *Upplands Väsby kommun* anser att stationssambhällen bör kunna utveckla sina stadskärnor till attraktiva alternativ till citykärnan. *Värmdö kommun* menar att begreppet ”övrig regional stadsbygd” inte speglar bebyggelseförhållandena i mer perifera områden i regionen. Som alternativ föreslår man begreppet ”övrig tät bebyggelse”. *Locum AB* tycker att hälso- och sjukvårdens behov bör understrykas och kommenteras även om de inte redovisas på plankartan och att företaget bör ges möjlighet att påverka lokalisering och redovisning av markreserver för framtida vårdbehov.

Fortum menar att förhållningssättet under kategorin ”energianläggningar” bör kompletteras med att hänsyn bör tas till lågfrekventa elektriska och magnetiska fält från anläggningarna. *Norrtälje kommun* anser att stora industrier bör redovisas på plankartan då dessa är väsentliga för tillväxt och sysselsättning.

Flera remissinstanser har konkreta synpunkter på de avgränsningar av bebyggelse- och grönstruktur som har gjorts på plankartan eller på enskilda objekt som redovisas på plankartan.

Regionala stadskärnor

Sollentuna kommun anser att stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik bör inkludera de idrotts- och kulturanläggningar som finns i anslutning till Edsvikens norra spets, verksamheter som efterlyses som inslag i en regional kärna. Samtidigt kan delar av villabebyggelsen mellan Kista och Sollentunas centrala delar exkluderas eftersom de inte under överskådlig framtid kommer att innehålla bebyggelse av stadskaraktär.

Norrenergi AB anser att norra Kymlinge i Sundbyberg bör exkluderas från den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik.

Järfälla kommun påpekar att beskrivningen av den regionala kärnan Barkarby-Jakobsberg inte redovisar att det finns en beslutad fördjupad översiktsplan för utbyggnad av Barkarbystaden med upp till 5 000 bostäder, 6 000 arbetsplatser, högre utbildning och spårvägsförbindelse mot Kista samt att den etappvisa utbyggnaden pågår. En utvecklingsplan för Jakobsbergs centrala delar är också under arbete med siktet inställt på förtätning med ca 2 000 bostäder. Kommunen framför vidare att ett område av riksintresse för totalförsvaret fortfarande finns markerat inom den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg. Försvarets förrådsverksamhet bör omlokaliseras så att den inte hindrar utbyggnaden med bostäder.

Regional stadsbygd med utvecklingspotential

Några remissinstanser har synpunkter på områden som man anser bör redovisas som regional stadsbygd med utvecklingspotential. *Nacka kommun* anser att ett sammanhängande område från Ektorp på östra Sicklaön via Tollare och Björknäs till Orminge bör tillhöra denna kategori. Kommunen påpekar att plankartans avgränsningar har ändrats i detta område sedan samrådsversionen.

Norrtälje kommun anser att Rimbo, Älmsta och Hallstavik bör redovisas som regional stadsbygd med utvecklingspotential eftersom orterna har stor betydelse för tillväxten i hela kommunen. *Värmdö kommun* anser att Brunn och Hemmesta bör markeras som regional stadsbygd med utvecklingspotential då områdena har hög kollektivtrafiktillgänglighet och bra fysiska utvecklingsmöjligheter.

Ett antal synpunkter handlar om områden som redovisas som regional stadsbygd på plankartan men som remissinstanserna anser bör redovisas som grönstruktur.

Huddinge kommun anser att utställningsförslagets redovisning av Masmoplatån som regional stadsbygd med utvecklingspotential strider mot kommunens gällande översiktsplan. *Nacka kommun* påpekar att stråket längs Saltsjöbanan Sågtorp-Drevinge (Gungviksområdet), som redovisas som regional stadsbygd med utvecklingspotential på plankartan, inte är planerat för bebyggelse i kommunens gällande översiktsplan och att man inte har några planer på att ändra detta. Plankartan bör därför justeras. Även *Kommittén för bevarande av Storstockholms Sydöstra Friluftsområden (KSSF)* instämmer i att plankartans redovisning av området bör ändras. KSSF menar också att området utmed Saltsjöbanan öster om Järila inte får betecknas som regional stadsbygd med utvecklingspotential och att området ska justeras på plankartan.

Övrig regional stadsbygd

Nacka kommun har synpunkter på att Tollareområdet inte redovisas som övrig regional stadsbygd. Området planeras för ny bebyggelse.

Upplands-Bro kommun menar att avgränsningen av övrig regional stadsbygd i Kungsängen och Bro inte stämmer med kommunens utökade tätortsavgränsningar. Särskilt gäller detta de nya områdena för bostadsbebyggelse i Kockbacka och Kvista.

Enskilda objekt

Värmdö kommun anser att Horstensleden saknar ekonomiska förutsättningar för utbyggnad och därför bör tas bort från plankartan. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* menar att Mälarfarleden på plankartan bör betecknas som ny/upprustad i stället för befintlig på grund av den föreslagna åtgärden utbyggnaden i Södertälje av sluss och kanal samt muddring av farlederna för att klara större fartyg.

Värmdö kommun anser att helikopterflygplatsen vid Myttinge/Nyvarp bör markeras som regional helikopterflygplats på plankartan. Kommunen pekar på att detta är den enda möjliga platsen för samlokalisering av polis-, ambulans- och sjöräddningshelikopter i regionen.

Regionplanekontorets kommentar

I planbeskrivningen beskrivs plankartans olika markanvändningskategorier och hur den regionala funktionen ska tillgodoses. Många synpunkter har kommit på vilken markanvändningskategori olika områden har redovisats som (se även 3.4, Grönstruktur och landskap). *Värmdö kommun* har synpunkter på begreppet övrig regional

stadsbygd. Kontoret kommer därför att se över texten i planbeskrivningen och vid behov förtydliga den.

Service, t.ex. hälso- och sjukvård, ryms inom den funktionsblandning som eftersträvas i de regionala stadskärnorna och även i den regionala stadsbygden med utvecklingspotential. Stora industrier ryms inom övrig regional stadsbygd eller områden för terminaler och anläggningar och någon särskild redovisning av industrier på plankartan bedöms inte behöva göras.

Regionala stadskärnor

De regionala stadskärnorna omfattar regioncentrum och de yttre regionala stadskärnorna. Gemensamt för dessa områden är att de har särskilt hög regional eller delregional tillgänglighet. De yttre stadskärnorna ligger i knutpunkter i transportsystemet. De ska utgöra attraktiva lokaliseringsplatser som kan avlasta den centrala regionkärnan, motverka att bostäder och verksamheter sprids ut och ge goda möjligheter till resurseffektiva infrastrukturlösningar.

Kontoret anser att det är positivt att Upplands Väsby vill utveckla en tät och blandad bebyggelse i väl belägna områden. Detta står inte motsättning till hur de regionala stadskärnorna redovisas i den regionala utvecklingsplanen.

Kontoret anser inte att avgränsningen av den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik bör ändras. Det finns ett långsiktigt intresse av att knyta ihop kärnans olika delar som skulle gå förlorat om olika delområden uteslöts. En regional stadskärna kommer under lång tid att innehålla täta och mindre täta delar.

Kontoret anser att beskrivningen av den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg kan förtydligas, men det är inte avsikten att i den regionala utvecklingsplanen som har ett långsiktigt perspektiv i detalj beskriva det aktuella kommunala planeringsläget för var och en av stadskärnorna. Ingen ändring bör göras av avgränsningen av den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik.

Regional stadsbygd med utvecklingspotential

Plankartan visar regionala prioriteringar mellan olika intressens markanspråk. Till utställningsförslaget, som i huvudsak bygger på samrådets alternativ Tät med vissa anpassningar till kommunernas synpunkter, har kontoret gjort en översyn av de områden som pekats ut som regional stadsbygd med utvecklingspotential. Huvudprincipen för avgränsningen av områdena är närhet till stationer i spårsystemet med regionalt hög tillgänglighet. Spårtrafiken bedöms ha högre kapacitet och en mer strukturerande effekt än busstrafik. I kommuner utan spårtrafik redovisas större bussterminaler eller kommuncentrum som regional stadsbygd med utvecklingspotential. Dessa områden bör, med hänsyn till sitt läge och sin funktion ur ett regionalt perspektiv, ges en hög bebyggelseäthet.

Brunn och Hemmesta i Värmdö kommun samt Rimbo, Älmsta och Hallstavik i Norrtälje kommun bidrar bland annat till regionens bostadsförsörjning genom varierande miljöer. De tillgodoser också behov av mark för vissa verksamheter. Genom sin

sämlre tillgänglighet och avsaknad av spårförbindelser bedöms dock dessa områden inte ha den potential som utmärker regional stadsbygd med utvecklingspotential. Den planerade spårutbyggnaden från Nacka Forum till Orminge innebär däremot en hög tillgänglighet i området från Ektorp till Orminge och en justering bör göras enligt förslag från Nacka kommun.

Masmoplatån i Huddinge och stråket längs Saltsjöbanan Sågtorp-Drevinge är välbelägna områden nära spårbunden kollektivtrafik som från regional synpunkt är lämpliga att bebygga med bostäder.

Den regionala stadsbygden med utvecklingspotential innehåller förutom bebyggelse, enligt planbeskrivningen, lokal grönstruktur och i några fall även naturreservat. Den slutliga avvägningen mellan olika intressen görs på kommunal nivå.

Övrig regional stadsbygd

Den regionala stadsbygden är mångfunktionell och har olika karaktär och funktion på olika platser i regionen. I planbeskrivningen beskrivs den övriga regionala stadsbygden som tätorter med lägre tillgänglighet till kollektivtrafik, både större tätorter i anslutning till stadsbygd med utvecklingspotential och mindre tätorter. Perifera stationslägen och områden som bedöms bli omvandlade till områden med åretruntbostäder under planperioden ingår också i denna kategori. Kontoret bedömer att begreppet övrig regional stadsbygd med den beskrivning som finns i planbeskrivningen stämmer väl överens med karaktären på de områden som ingår i kategorin. Begreppet var det samma i RUF5 2001 och kontoret anser att det är viktigt att hålla fast vid begrepp från den förra planperioden.

Kontoret avser att justera den övriga regionala stadsbygden i Nacka kommun så att även Tollareområdet omfattas, enligt förslag från kommunen. Kontoret avser också göra en översyn av den övriga regionala stadsbygden i Kungsängen och Bro och verksamhetsområdet Högbyporp med avseende på samrådsförslaget till ny översiktsplan för Upplands-Bro kommun. I Regionplanenämndens yttrande till samrådsförslaget påpekar emellertid nämnden att Kockbacka och Kvista, som pekas ut som områden för ny bostadsbebyggelse, inte stämmer överens med förslagen i RUF5 2010.

Enskilda objekt

Kontoret instämmer i att helikopterflygplatsen vid Myttinge/Nyvarp är av regionalt intresse och avser att komplettera med en separat karta som redovisar helikopterflygplatser, trafikflygplatser och allmänflygplatser av regionalt intresse i det kartavsnitt som följer efter planbeskrivningen. Horstensleden bedöms vara av regionalt intresse och redovisas därför på plankartan. Mälarfarleden justeras så att sträckan Södertälje sluss och norrut, nordost om Grönsö i Västmanlands län markeras som ny/upprustad farled.

3.7 Kollektivtrafikobjekt

Synpunkter från remissinstanserna

Ett stort antal synpunkter har lämnats rörande sådana kollektivtrafikobjekt och stombusslinjer som redovisas i utställningsförslaget eller som enligt remissinstanserna borde ingå.

Regiontåg, pendeltåg och stationer

Länsstyrelsen i Västmanlands län framhåller att frågan om fullständiga fyrspar på sträckan Kallhäll - Tomtebodav är avgörande för Västmanlands sammankoppling med Stockholms arbetsmarknad. På sikt anser länsstyrelsen att fullständiga fyrspar även bör byggas ut på sträckan Bålsta - Kallhäll så att pendeltågstrafiken får separata spår.

Enköpings kommun lyfter fram vikten av en utbyggnad av Citybanan och Mälärbanan med fyra spår Kallhäll - Tomtebodav och ser positivt på att det i utställningsförslaget framgår att en utbyggnad av Enköpingsbanan bör studeras. *Kumla kommun* framför att en utbyggnad av dubbelspar på hela sträckningen Kumla-Stockholm bör övervägas för att tidseffektiva förbindelser från Kumla till Stockholm och Göteborg ska bli möjliga, vilket är av stor betydelse för både godstransporter och personresor.

Sundbybergs stad är mycket positiv till att Mälärbanan i planförslaget även framgent föreslås gå genom Sundbyberg och ser möjligheten att bygga bort järnvägens barriär- och störningseffekter i samband med banans utbyggnad. *Stockholms stad* anser att Mälärbansans föreslagna sträckning via Kista bör redovisas i utvecklingsplanen, då Banverket ännu inte utrett frågan färdigt.

Jernhusen understryker att centralstationen i Stockholm är den absolut viktigaste noden i den framtida utvecklade Stockholm-Mälardalsregionen. Centralstationen måste anpassas till den typ av resande och de resandeflöden som kommer att råda i framtiden. Det kan enligt Jernhusen innebära en omfattande ombyggnad av själva centralstationen med tillfartsspår och en förstärkning av spårkapaciteten både söder om och norr om stationen.

Upplands-Bro kommun understryker behovet av en utbyggnad av Bro station, bland annat med ytterligare en uppgång till perrongen.

Upplands Väsby kommun vill utveckla ett resecentrum (stationen är på väg att bli en regional omstigningspunkt) vid Upplands Väsby station med omstigningsmöjligheter för buss, bil och tåg mm.

Nordostkommunerna är positiva till att utvecklingsplanen visar på behovet av att nordostsektorns lokaltågssystem, Roslagsbanan, kompletteras med ett kapacitetsstarkt regionalt spårssystem, Roslagspilen, till Arninge före 2030. I den övergripande långsiktiga strukturen för RUF5 2010 måste också enligt kommunerna en möjlig förlängning via Åkersberga till Norrtälje redovisas.

Nykvarns kommun anser att det resandemönster som finns starkt understryker behovet av dubbelspar för järnvägstrafiken hela vägen från Södertälje till Eskilstuna.

Nynäs hamns kommun anser att Nynäsbanan måste byggas ut med dubbelspar på hela sträckan snarast möjligt.

Södertälje kommun genom *Telgekoncernen* informerar om att Banverket, Södertälje kommun och Södertälje Hamn diskuterar en ny elektrifierad avfart från stambanan till Södertälje hamn och framför att det är angeläget att avfarten kommer till stånd eftersom det ger goda möjligheter att utveckla Södertälje och Södertälje Hamn som ett logistik- och distributionscentrum.

Sollentuna kommun konstaterar att Häggvik lyfts fram som en regional bytespunkt i utställningsförslaget och understryker vikten av att regionen gör de investeringar i infrastruktur i området som är nödvändiga för att lyfta platsens status i kollektivtrafiksystemet.

Trosa kommun understryker behovet av att bygga ut järnvägskapaciteten, bland annat Ostlänken samt att åtgärda kapacitetsbristen vid Stockholms central och passagen via Riddarholmen. *Uppsala kommun* anser att kapacitetsbristerna på Ostkustbanan bör understrykas ytterligare.

Arlandakommunerna meddelar att de är överens om ett antal prioriteringar av spårtrafiken. Dessa är upprustning av Knivsta och Märsta stationer, ny station i Alsike, ny spårdragning Rosersberg (Kombi Norr) - Märsta - Arlanda för gods-/persontransporter samt snabbspårväg/utbyggd Roslagsbana från Vallentuna till Arlanda. Kommunerna önskar därutöver att en automatiserad spårbunden kollektivtrafik på och kring Arlanda flygplats introduceras. Nordostkommunerna framför att det är viktigt att en utbyggd Roslagsbana till Arlanda tas med i RUF5 2010.

SL understryker vikten av att planförslaget anpassas efter de statliga investeringsplanerna 2010–2021 och att de åtgärder som hamnar efter 2020 beskrivs som spårreservat.

Spårväg, tvärspårväg och t-bana

Stockholms stad anser att det är mycket positivt att utbyggnaden av tvärspårvägen från Alvik, via Rissne och Stora Ursvik till Kista förutsätts ske före 2020. Staden saknar två objekt i utställningsförslaget som finns med i Stockholmsöverenskommelsen. Det ena är tvärbanans förlängning mellan Solna station och universitetet, som – genom att den stannar i Bergshamra – bedöms få avsevärt lägre samhällsnytta. Det andra objektet är konverteringen av busslinje 4 till spårväg som ingår i Stockholmsöverenskommelsens tredje genomförandeperiod.

Solna stad understryker vikten av att tvärbanan, delen Alvik - Solna station och vidare mot universitetet, och en tunnelbana från Odenplan till Karolinska institutet/Solna station bör komma till stånd så snart som möjligt då dessa utbyggnader är viktiga för både Solna City och Solna stationsområde med en ny nationalarena.

Stockholms universitet framhåller att en ny tvärförbindelse från universitetet till Odenplan och T-centralen via Karolinska institutet är helt avgörande för utvecklingen av den högre utbildningen och för samarbetet med andra universitet inom den så kallade Vetenskapsstaden. *Kungliga Tekniska Högskolan* (KTH) föreslår en tunnelbanestation i Albano, en hållplats i Albano för Roslagsbanan, en förlängning av spårreservatet till Solna fram till universitetet och Albano samt en tidigareläggning

av en ny bana från Liljeholmen via Fridhemsplan och Odenplan till befintlig tunnelbana vid Albano/universitetet.

Nationalstadsparksfonden WWF påpekar att en förlängning av tunnelbanan från City/Kungsträdgården till Nacka kan vara ett avlastande alternativ till Österleden och avsevärt förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik till Södra Djurgården.

Sollentuna kommun anser att det i planförslaget redovisade spårreservatet för en yttre tvärsparväg mellan Häggvik och Roslags Näsby ytterligare behöver studeras vad gäller sträckning och utförande.

Hyresgästföreningen Kungsholmen anser att det istället för en ny bussterminal vid Slussen omgående bör påbörjas en utbyggnad av tunnelbana (Hjulstabanan) till Nacka och Värmdö. Förlängning av tunnelbanans Ropstensgren (till Åkersberga och Skärgårdsstad) och Mörbylinjerna till Arlanda och Brottbys är också något som, enligt föreningen, på relativt kort sikt måste genomföras. Här bedöms mark för nya stadsdelar finnas.

Stockholms Handelskammare ifrågasätter nyttan med Cityspårvägen och bedömer att kostnaden blir så hög att den riskerar att tränga ut andra angelägna projekt. Handelskammaren är positiv till att tunnelbana till Karolinska institutet finns med i utställningsförslaget men är starkt kritisk till att tunnelbana till Nacka finns med först efter 2020. Vad gäller kollektivtrafikförsörjningen av nordostsektorn bedöms en tunnelbaneförlängning från Mörby vara bäst ur trafikeringsynpunkt i kombination med en tunnelbana till Karolinska institutet, Solna station och Danderyds sjukhus.

Nacka kommun framför att det är angeläget att en utbyggnad av tunnelbana till Nacka, först från Kungsträdgården till Nacka Forum och sedan vidare till Orminge, tidigareläggs med hänsyn till Nackas kraftiga befolkningsutveckling och den redan idag ansträngda trafiksituationen.

Nacka Miljövårdsråd anser att den föreslagna omläggningen av Saltsjöbanan (Projekt Danvikslösen) är klart olämplig. Saltsjöbanan bör enligt rådet få behålla sin nuvarande sträckning men ytterligare sträckor bör byggas ut till dubbelspår för att få bättre kapacitet och mindre risk för förseningar. Slussen måste ges ordentlig kapacitet som även klarar den kraftiga befolkningsökningen som är att vänta i Nacka och Värmdö. Även *Naturskyddsföreningen i Nacka* anser att Saltsjöbanan bör behållas som järnväg och i framtiden få kraftigt ökad kapacitet med fler mötesspår. Vid Slussens ombyggnad kan en ny plattform byggas med två spår öster om nuvarande. Föreningen anser vidare att tvärbanan bör dras fram till Nacka för att möjliggöra bekväma omstigningar till annan spårtrafik och på sikt byggas ut från Slussen till Mölnvik på Värmdö via Nacka forum och Orminge.

Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen anser att ett tidigareläggande av tunnelbanan mot Nacka, förbättring av Saltsjöbanan, start av båtpendling och en färjelinje Ropsten - Lidingö - Nacka är att föredra framför Österleden. Dubbelspår till Nynäshamn, på Roslagsbanan, del av Saltsjöbanan och del av Lidingöbanan bör enligt föreningen utföras snarast.

Vendelsö Fastighetsägarförening och *Villaägarna Haninge-Tyresökretsen* framför att Citybanan och en ny pendeltågsstation vid Vega är särskilt angelägna ur ett

Södertörnsperspektiv liksom planerna på att utöka kapaciteten på Nynäsbanan med dubbelspår längs hela sträckan.

Birger Eneroth föreslår att det provas att anlägga en spårbilsfil på Essingeleden gärna ansluten till cityspårvägen vid Hornsberg. Han anser vidare att Lidingöbanan, cityspårvägen och Tvärspårvägen bör byggas ihop, södra Storstockholm bör få fler spårvägar bl.a. från Älvsjö till Flemingsberg och att en tunnelbana från Odenplan till Karolinska sjukhuset och Norra station bör byggas.

Huddinge kommun framhåller betydelsen av Spårväg Syd för utvecklingspotentialen i Flemingsberg och Kungens kurva.

Lidingö stad upplyser om att en överenskommelse nu har träffats mellan Lidingö stad och SL om upprustning och ombyggnad av Lidingöbanan och att överenskommelsen innebär en möjlighet att på sikt att länka samman Lidingöbanan med Spårväg City.

Stombussar

Norrtälje kommun framhåller att det inte är rimligt att försörja en tredjedel av Stockholms län med stomlinjer endast till Norrtälje stad med ett tidsperspektiv fram till 2030. Därför bör stråket Stockholm - Rimbo - Edsbro - Hallstavik och vidare mot Östhammar trafikeras av en stomlinje och Rosenkälla pekas ut som en viktig bytespunkt mellan busslinjer.

Upplands Väsby kommun anser att en stombuss Täby - Vallentuna - Upplands Väsby - Jakobsberg/Barkarby vore ett bra första steg mot en kraftigt ökad satsning på kollektivtrafik på tvären i regionen dvs. i öst-västlig riktning.

KTH föreslår en stombusslinje mellan Karolinska institutet - Odenplan - KTH - Albano - universitetet.

Regionplanekontorets kommentar

Sammantaget bedöms ett starkt stöd finnas för de kollektivtrafikåtgärder som redovisas i utställningsförslaget. I något fall finns önskemål om ett annat kollektivtrafikslag eller en annan sträckning än det som redovisas. Härutöver lämnas förslag till ytterligare ett antal åtgärder som remissinstanserna önskar ska ingå i RUF5 2010.

Enligt kontorets uppfattning är det angeläget att det slutliga planförslaget i det kortare perspektivet är anpassat till de investeringsplaner för trafikinfrastruktur som tagits fram i samverkan mellan stat och region och som bygger på RUF5 2001 och Stockholmsöverenskommelsen. På längre sikt kan ett antal av de kollektivtrafikutbyggnader som föreslagits av remissinstanserna bli aktuella. I utvecklingsplanen finns dock redan ett flertal objekt redovisade som bedöms ha stor utvecklingspotential och som ger betydande systemeffekter.

Ytterligare utredningar får visa om t.ex. en förlängning av Roslagsbanans Vallentunagren till Arlanda, av tvärbanans Solnagren från Bergshamra till universitetet och ett antal nya stombusslinjer har förutsättningar att genomföras. Förutsättningarna för en konvertering av busslinje 4 till spårväg som ingår i Stockholmsöverenskommelsen

melsens tredje genomförandeperiod har nyligen översiktligt utretts. I det slutliga planförslaget bör ett spårreservat redovisas för en eventuell framtida konvertering. Vad gäller Mäljarbanan har Stockholms läns landsting förordat en utbyggnad till fyra spår via Sundbyberg.

3.8 Vägobjekt

Synpunkter från remissinstanserna

Ett flertal remissinstanser har synpunkter på de redovisade vägobjekten i utställningsförslaget.

Nya vägar

Huddinge kommun framhåller att Södertörnsleden har stor betydelse för utvecklingspotentialen i Flemingsberg och Kungens kurva.

Ett flertal remissinstanser tillstyrker eller har invändningar mot Förbifart Stockholm och Österleden/Östlig förbindelse. *Stockholms stad* understryker vikten av att regeringens klartecken från den 2 september 2009 avseende Förbifart Stockholm avspeglas i utvecklingsplanen.

Vägverket framhåller att Förbifart Stockholm är en viktig åtgärd för att hålla ihop de södra och norra delarna av Stockholm som en gemensam arbets- och bostadsmarknad. Verket framhåller vidare att Förbifarten planeras även för en effektiv kollektivtrafik vilket skapar möjligheter för en gen kollektivtrafikförbindelse med buss på tvärs i regionen.

Trosa kommun menar att projekt som utbyggnad av E4/E20 mellan Södertälje och Hallunda måste tidigareläggas och betonar att Förbifart Stockholm har stor betydelse för regionens fortsatta tillväxt.

Enköpings kommun lyfter fram behovet och vikten av tre nya och förbättrade länkar och noder i Stockholms läns transportsystem: Förbifart Stockholm, E18 Hjulsta-Kista och länsväg 263 mot Arlanda (Arlandaförbindelsen).

Lidingö stad konstaterar att Östlig förbindelse/Österleden redovisas i planen med ett genomförande före 2030, vilket överensstämmer med Lidingös prioriteringar.

Nacka kommun anser att det med hänsyn till behovet att förbättra förbindelserna över Saltsjö-Mälarsnittet och den förväntade befolkningsökningen i både Nacka och Värmdö finns skäl att tidigarelägga Österleden/Östlig förbindelse.

Stockholms Handelskammare välkomnar att Österleden finns med i planförslaget och framhåller att den har stor betydelse för att binda samman nordost och sydost och bedöms också få stora avlastningseffekter på innerstadens gatunät.

Ett antal remissinstanser såsom *Arbetsgruppen Rädde Grimstaskogen (ARG)*, *Naturskyddsföreningen*, *Statens Fastighetsverk*, *Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen* samt *Gunilla Wirén* bedömer att vägobjekten Förbifart Stockholm och Österleden/Östlig förbindelse skulle medföra betydande negativa konsekvenser för bland annat natur- och kulturmiljövärden (berör Nationalstadsparken, flera naturreservat, orörda Lovön, Mälarens vatten och även Unescos världsarv Drottningholm)

och miljösituationen (buller, luftkvalitet, klimatpåverkan). Vidare framhålls att objekten kräver stora ekonomiska resurser till förfång för andra viktiga åtgärder och inte främjar en energieffektiv bebyggelsestruktur.

Solna stad framför att Huvudstaleden måste inrymmas i utvecklingsplanen och ser det som mycket angeläget att beredskapen för ett byggande av leden skapas genom att en förstudie nu kommer att påbörjas. *Sundbybergs stad* anser att det är positivt att Huvudstaleden är med i planförslaget, men menar att det är angeläget att en utbyggnad av leden kan påbörjas redan före 2020.

Hyresgästföreningen Kungsholmen anser att det är angeläget att Nynäshamnsområdet får en direktmotorväg och järnvägskontakt med E4 vid Järnaområdet så att inte fjärrtransporter ska behöva gå via Stockholms centralare delar.

Vendelsö Fastighetsägarförening och *Villaägarna Haninge-Tyresökretsen* hade gärna sett att ytterligare en vägsträckning mellan väg 73 och E4 i höjd med Ösmo och Vagnhärad hade funnits med i planerna fram till 2030 eller i vart fall i 40–50-årsperspektivet.

Upprustning och ombyggnad av befintligt vägnät

Kungsholmens stadsdelsnämnd upprepar sitt krav på att möjligheten att gräva ned och överdäcka Essingeleden över Kungsholmen ska utredas.

Förbundet för Ekoparken anser att en åtgärd som skulle förbättra miljöförhållandena för områdena vid södra Brunnsviken vore att förlägga Roslagsvägen i sträckningen förbi institutionsområdena på Norra Djurgården helt eller delvis i tunnel.

Arlandakommunerna framhåller att det, mot bakgrund av kapacitetsbristerna på väg E4 delen Upplands Väsby - Arlanda och att detta är den enda led med kapacitet som försörjer Arlanda, är nödvändigt att påbörja planeringen och genomförandet av breddningen av E4 från Glädjens trafikplats till Arlanda under planperioden 2010-2021. Härutöver anser kommunerna att RUF5 2010 bör omfatta en breddning till fyra körfält på Rotebroleden, sträckan Rotebro - Stäket (länsväg 267), ny sträckning E4 - Grana (väg 268) och trafikplats på E4 i norra Upplands Väsby samt i Vallentuna C, utökad kapacitet på Arlandaförbindelsen (vägarna 263/E 4, Bålsta - Sigtuna - Arlanda), nya södergående ramper vid trafikplats Arlanda - Måby (väg E 4) samt ny trafikplats Rosersbro, Rosersberg.

Upplands Väsby kommun påtalar att det är kapacitetsbrist på Mälarvägen genom kommunen och att det i korsningen Mälarvägen-Husarvägen stundtals är stora problem. *Upplands-Bro kommun* saknar fortfarande två trafikplatser i Upplands-Bro i utvecklingsplanen: en ny trafikplats på E18 öster om Bro (Kockbacka) och en ombyggnad av trafikplats Kungsängen.

Norrtälje kommun betonar att det är viktigt att vägarna till Rimbo, Älmsta och Hallstavik ges en acceptabel standard (riksväg 76 och länsvägarna 280 och 283), att öst-västliga tvärförbindelser som riksväg 77 och länsväg 268 ges en ny sträckning och förstärkning och att tillfartsvägarna till Hallstavik ges en tillfredsställande standard (riksväg 76 och länsvägarna 280 och 1113).

Nacka kommun konstaterar att planförslaget fram till 2020 omfattar en breddning av Danviksbron, ombyggnad av Lugnets trafikplats/Henriksdal inklusive tunnel samt ny Skurubro. Enligt kommunen är det för hela ostsektorns del angeläget att dessa projekt genomförs så fort som möjligt.

Nacka Miljövårdsråd och *Naturskyddsföreningen i Nacka* anser inte att en ytterligare Skurubro behövs givet att biltrafiken kan begränsas med bibehållna goda kommunikationer.

Nykvarns kommun anser att det inte räcker med trimningsåtgärder på E4/E20 mellan Södertälje och Hallunda utan att en breddning av vägen krävs. Kopplat till denna nödvändiga kapacitetsökning krävs också, enligt kommunen, ytterligare investeringar för uppgradering av brolösningen i Södertälje.

Gnesta kommun framför att riksväg 57 från Järna via Gnesta ända till Flen har en mycket låg standard och är olycksdrabbad och att därför upprustning av hela sträckan från Gnesta till E4 måste finnas med i RUF5 2010.

Handikapporganisationernas samarbetsorgan (HSO) framför att Förbifart Stockholm behöver kompletteras med korridorer utanför Storstockholm, exempelvis via en utbyggnad av riksväg 55 över Strängnäs - Enköping. *Vingåkers kommun* anser att det framstår som allt viktigare att arbeta vidare med förbättringen av riksväg 55.

Regionplanekontorets kommentar

Det kan konstateras att det finns olika uppfattningar om några av de i utställningsförslaget redovisade vägobjekten. Kommunerna är genomgående positiva till de redovisade objekten, men ser gärna att olika objekt kunde tillkomma tidigare än vad som bedömts vara realistiskt i planförslaget.

De största invändningarna mot objekten kommer från ett antal organisationer och gäller då främst Förbifart Stockholm och Österleden/Östlig förbindelse. Förbifart Stockholm är en viktig grundsten i den regionala utvecklingsplanen för att hålla ihop regionen, för att minska sårbarheten i vägnätet och för att öka tillgängligheten till de regionala stadskärnorna. Analyser som kontoret låtit utföra under planarbetet visar på Förbifartens stora betydelse i dessa avseenden och därmed för en ändamålsenlig markanvändning och bärkraftig utveckling av regionen. Regeringen har nyligen beslutat att medge tillåtelse till objektet med ett antal villkor som syftar till att minska dess miljöpåverkan.

På motsvarande sätt har Österleden befunnits ha en viktig strukturerande roll för utvecklingen av transportsystemet och regionen i stort. Även den kommer senare att bli föremål för en tillåtelseprövning enligt miljöbalken. Kontoret anser inte att något framkommit som skulle föranleda en omprövning vad gäller dessa båda vägobjekt i RUF5 2010.

Enligt kontorets uppfattning är det dock angeläget att det slutliga planförslaget i det kortare perspektivet anpassas till de investeringsplaner för trafikinfrastruktur som tagits fram i samverkan mellan stat och region och som bygger på RUF5 2001 och Stockholmsöverenskommelsen. På längre sikt kan ett antal av de väginveste-

ringar som föreslås av remissinstanserna bli aktuella. Ytterligare utredningar får visa detta. Inga andra ändringar än de som görs utifrån infrastrukturplanerna 2010–2021 bör därför göras i det slutliga planförslaget.

3.9 Vägar och spår på lång sikt

Synpunkter från remissinstanserna

Sollentuna kommun anser att det är ett bra grepp att översiktligt redovisa investeringsbehov i vägar och spår efter 2030 och att det också är bra att den långsiktiga kapacitetsbristen på Ostkustbanan lyfts fram. *Upplands Väsby kommun* anser att marktransporterna från Stockholms östra och nordöstra delar mot Arlanda på sikt måste lösas eftersom det inte är långsiktigt hållbart att alla dessa transporter måste passera Upplands Väsby. *Upplands-Bro kommun* konstaterar att ett trafikerings-system med regionpendel troligen förutsätter att pendeltågstrafiken får separata spår, varigenom det skulle krävas en fortsatt utbyggnad av ytterligare spår mellan Kallhäll och Bålsta. *Värmdö kommun* bedömer att man på lång sikt kommer att behöva en spårförbindelse för att kunna erbjuda en kapacitetsstark, robust och attraktiv kollektivtrafik och föreslår att ett spårreservat till Gustavsberg redovisas.

SL konstaterar att det i utställningsförslaget identifieras ett antal objekt som kan vara intressanta på lång sikt och att arbetet kring dessa bör fortsätta i form av förstudier och utredningar. För *SL*:s del gäller det bland annat Citybanans etapp 2, innerstadsspårvägar och fortsatta etapper av Spårväg Syd.

Banverket framför att spårinvesteringar för ökande godstransporter kan komma att behöva göras före 2030. Kapacitetsförstärkningar på Ostkustbanan och Grödingebanan är något *Banverket* redan i nuläget ser ett behov av, även om planeringsprocessen bara befinner sig i ett inledande skede och objekten inte finns med inom ramen för nuvarande åtgärdsplanering. En eventuell fortsatt utbyggnad till fyra spår på sträckan Kallhäll-Kungsängen/Bålsta skulle kunna behövas på mycket lång sikt. Ytterligare kapacitetsförstärkning över Saltsjö-Mälarsnittet får anses som en ännu mer avlägsen vision. Dessa förstärkningar anser därför *Banverket* inte bör illustreras med samma tyngd som Ostkustbanan och Grödingebanan.

Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen anser att en ny järnväg eller tunnelbana under Mälaren för att förbättra de nord-sydliga förbindelserna är lämplig på sikt.

Regionplanekontorets kommentar

Ett antal tänkbara kapacitetsförstärkningar i transportsystemet på längre sikt lyfts fram av remissinstanserna. Flera av dessa redovisas också i utställningsförslaget. Andra – såsom järnväg till Värmdö och utbyggnad av ett mer omfattande spårvägsnät i Stockholms innerstad – saknas det underlag för att bedöma. Kontoret anser därför att inga förändringar är påkallade i denna del av planen. En översyn av hur ingående objekt illustreras, så som *Banverket* föreslagit, bedöms däremot vara väl motiverat.

3.10 Regionalt cykelnät

Synpunkter från remissinstanserna

Endast några få remissinstanser har lämnat synpunkter på ett regionalt cykelvägnät. *Sundbybergs stad* anser att all stadsplanering ska utgå ifrån att daglig arbets- och skolpendling ska kunna ske till fots, med cykel och/eller kollektivtrafik. Hur utbyggnad och förbättring av det regionala cykelvägnätet kan genomföras borde enligt kommunen få större utrymme i planen.

Vägverket konstaterar att cykeltrafiken har ökat i regionen och även reslängderna med cykel och att det därför finns anledning att också redovisa de behov som denna trafikantgrupp har i enlighet med vad som gjorts i utställningsförslaget.

Cykelfrämjandet Storstockholmskretsen framför att det nu finns en utmärkt karta över det regionala cykelvägnätet i planförslaget, men att det saknas en tidsplan för när nätet ska vara utbyggt. *NTF Stockholms län* framhåller att cykeln är ett färdmedel som i framtiden kan komma att användas av en betydligt större andel trafikanter än idag. Därför ser förbundet positivt på en möjlighet till ökning av cykeltrafiken genom en utbyggnad av sammanhängande cykelstråk. Viktigt anser föreningen det vara att cykelstråken separeras från andra trafikslag och prioriteras framför andra trafikslag för att kunna betraktas som säkra.

Regionplanekontorets kommentar

Remissinstanserna är positiva till planförslaget men efterlyser en redovisning av det fortsatta genomförandet. Genomförandeansvaret för utbyggnad av det regionala cykelvägnätet ligger på Vägverket och länets kommuner, vilket kan framgå tydligare av skrivningarna. Vad som bör känneteckna ett sådant nät bör också kunna uttryckas tydligare i det slutliga planförslaget. Däremot saknas idag underlag för att i planen redovisas hur genomförandet mer i detalj kan ske.

3.11 Infrastruktur för godstransporter

Synpunkter från remissinstanserna

Ett antal remissinstanser har lyft fram frågor som rör infrastrukturen för godstransporter.

Stockholms Hamn AB efterlyser en kartläggning av godsflödena inom landet, mellan olika regioner och framförallt inrikes flöden till olika län, exempelvis Stockholms län, utan vilken utvecklingsplanen inte kan ge en helhetsbild av transportarbetet i regionen.

Sjöfartsverket efterlyser en redovisning av bland annat godstransporter i hamn- och terminalsystemet med dess anslutningar mer på systemnivå för Stockholmsregionen och östra Mellansverige. En hänvisning borde enligt verket kunna göras till bland annat den ej remitterade underlagsrapporten 13:2008 "Framtidens transport-system". Verket lyfter vidare fram behovet av att säkerställa platser i logistiskt goda lägen till exempel för lastning, lossning och upplag av insatsvaror för stadsbyggandet och för att stärka förmågan att genomföra investeringar.

Norrköpings kommun understryker vikten av att godstransporterna i hela östra Mellansverige utvecklas och att målet måste vara att nyttja de olika transportslagen för de ändamål och sträckor som de passar bäst till. Kommunen bedömer att behovet att öka kapaciteten för järnväg och båt är stort och kanske särskilt när det gäller att skapa intermodalitet genom bättre omlastningsmöjligheter mellan transportslagen. En självklar utgångspunkt, enligt kommunen, är att utnyttja befintliga anläggningar och investeringar samt att styra godsflödena så att gods som inte måste transporteras via nuvarande flaskhalsar transporteras andra vägar.

Arlandakommunerna hävdar samstämmt att RUF5 2010 och de kommande infrastrukturplanerna för perioden 2010–2021 måste omfatta en kombiterminal i Rosersberg (omlastningspunkt väg-/järnväg) och riksväg 77 (förstärkning för säker transport Kapellskär - E4 - Rosersberg). Kommunerna anser att en spårdragning eller annan samordnad logistisk lösning mellan den föreslagna kombiterminalanläggningen i Rosersberg och Arlanda Cargo City bör utredas. *Sollentuna kommun* framför att kommunen inte har tagit ställning till den i utställningsförslaget redovisade platsen i Rotebro för omlastning mellan väg och järnväg.

Ekerö kommun framför att kvarvarande hamnar i och kring regionkärnan behöver värnas ur ett långsiktigt regionalt perspektiv och inte omvandlas beroende på kort-siktiga intresseavvägningar.

Norrtälje kommun framhåller betydelsen av en av länets största industrier, Hallsta pappersbruk och Holmen Skog i Hallstavik, och anser att bruket med egen djuphamn samt järnväg från Hargshamn måste synliggöras i utvecklingsplanen. Kommunen framhåller vidare att Kapellskärs hamn är utpekad som en av tio nationellt strategiska hamnar, TEN-hamn och även som ett riksintresse samt att en utveckling av Kapellskär, Arlanda och en kombiterminal i Rosersberg bör ses som ett system med sammanknytande trafikinfrastruktur. Norrtälje anser att RUF5 2010 bör kompletteras och tydliggöras med avseende på Kapellskärs hamns utvecklingsmöjligheter.

Södertälje kommun genom *Telgekoncernen* bedömer att Södertälje hamn kan fylla en betydelsefull roll för regionens behov av konkurrenskraftiga logistik tjänster genom dess goda möjligheter för omlastning mellan transportslag samt tillgång till mark och arbetskraft. Kommunen anser att det vore bra med en opartisk utredning om nuvarande och framtida hamnar i regionen med avseende på potential, kapacitet, kommunikationsvägar men också olika typer av gods som är lämpliga för olika hamnar.

Enköpings kommun lyfter fram behovet och vikten av en förbättrad kanal och sluss i Södertälje för att säkra den framtida sjögodstrafiken på Mälaren.

Hallstahammars kommun framför att hamnarna i Köping och Västerås, kombiterminalen i Västerås och Västerås Flygplats, som en av landets största godsflygplatser, behöver redovisas mer ingående i utvecklingsplanen.

Regionförbundet Östsam framhåller att fraktflyg är en viktig del i utvecklingen av Norrköping som logistiknod men konstaterar att Norrköpings flygplats inte är markerad som fraktflygplats i utställningsförslaget.

Banverket är positivt till strategin att placera logistikcentra i perifera lägen, där det finns goda möjligheter till omlastning med allsidig infrastruktur och tillgång till mark, och behålla befintliga distributionscentra i centrala lägen för att underlätta varuförsörjning till regioncentrum.

Nykvarns kommun anser att Svealandsbanan bör redovisas som nationellt godsstråk. *Nynäshamns kommun* anser att det bör tydliggöras i planen att Nynäsbanan ska kunna trafikeras med godståg då Norviks hamn står färdig.

Jernhusen konstaterar att det för järnvägstransporter kommer att råda konkurrens om de relativt få markresurser som finns i Stockholmsområdet för både godshantering, verkstadsfunktioner, tågturnering och depåer och framhåller att det behövs en samlad tvärfunktionell översyn av markbehoven för järnvägsanknutna verksamheter i Stockholm med omgivningar.

Vägverket erinrar om att det ofta uppkommer problem med exploateringar nära vägar utpekade för transporter av farligt gods och att detta även gäller vid överdäckningar av sådana vägar.

Regionplanekontorets kommentar

De synpunkter som remissinstanserna framför ligger i allt väsentligt i linje med de utgångspunkter och principer som legat till grund för planförslaget. Inför arbetet med en ny regional utvecklingsplan har ett omfattande planeringsunderlag om hamnar, terminaler och godstransporter tagits fram i bred samverkan mellan ett antal aktörer i Stockholmsregionen och övriga östra Mellansverige. En hamnstrategi har formulerats. Kontoret menar dock att redovisningen kan utvecklas något ytterligare i det slutliga planförslaget i enlighet med Sjöfartsverkets synpunkt om en redovisning av godstransporter i hamn- och terminalsystemet med dess anslutningar mer på systemnivå för Stockholmsregionen och östra Mellansverige. Vidare bör en redovisning av hamn- och logistikfunktioner kopplat till industriverksamheten i Hallstavik tillföras och behovet av en förbättrad kanal- och slussfunktion i Södertälje ytterligare betonas.

3.12 Delregional utvecklingsplan för kust och skärgård

Synpunkter från remissinstanserna

Remissorganen har lämnat några synpunkter på replipunkter och kärnöar i kust- och skärgårdsområdet. *Norrtälje kommun* hänvisar till yttrandet över utställningsförslaget. *Nynäshamns* och *Värmdö kommuner* framför att ytterligare replipunkter bör redovisas: Björkvik, Ankarudden och Nynäshamn. *Värmdö kommun* är tveksam till att Gällnö pekas ut som kärnö och Skärgårdens trafikantförening önskar att det ska framgå mer tydligt och överskådligt vilka replipunkterna respektive kärnöarna är. Framtida replipunkter bör uppmärksammas och betydelsefulla omstigningspunkter bör nämnas. Föreningen menar att bastrafik endast tillgodoser ett fåtal öar och begränsade områden av skärgården. Det bör betonas i RUF5 2010 att skärgårdstrafiken behöver en bastrafik i kombination med ett flexibelt trafiksystem med längre trader

samt en tvärtrafik inom skärgården till gagn för alla passagerarkategorier: hel- och deltidboende samt besökande.

Storholmens tomtägareförening föreslår att Storholmen ska bli klassad som en kärnö och får möjlighet till reguljärtrafik året runt.

Ekerö kommun kommenterar att Mälarens öar inte ingår i plankartan i den delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård och att även östra Mälaren ska ingå i utvecklingsplaneringen. Skärgårdens trafikantförening uppskattar att RUF5 2010 har noterat att det finns ett skärgårdsområde väster om Stockholms innerstad.

Regionplanekontorets kommentar

I den delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård, i RUF5 2001 samt i utställningsförslaget redovisas en struktur i skärgården med replipunkter. Utöver dessa replipunkter och kärnöar finns även andra knutpunkter, landfästen och bryggor t.ex. Nynäshamn, Ankarudden, Björkvik och Bromskär. Knutpunkter/noder och bryggor där trafikunderlaget främst är turism och fritidsboende och som betjänar andra öar än kärnöar har inte redovisats som replipunkter. Deras funktion är inte obetydlig och de ingår i den totala transportinfrastrukturen i kust och skärgården. Waxholmsbolaget trafikerar inte endast kärnöar.

Regionplanenämnden har i sina direktiv för utarbetande av slutligt planförslag i december 2009 beslutat att inga ytterligare replipunkter och kärnöar ska redovisas eller pekas ut i RUF5 2010. Gällnö redovisas som kärnö både i RUF5 2001 och i den delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård. Gällnö kommer att redovisas som kärnö även i den slutliga planen. Sådana bryggor eller noder som idag är lokala knutpunkter och som i framtiden bedöms få en större betydelse kan vid en aktualisering av RUF5 2010 klassificeras som regionala replipunkter. Kontoret kommer tillsammans med berörda aktörer att genomföra en översyn av förutsättningar för en bättre trafik året runt för Storholmen.

Kontoret instämmer i att det i den slutliga planen tydligare bör framgå vilka replipunkterna respektive kärnöarna är.

4. Med sikte på mål och en hållbar utveckling

Synpunkter från remissinstanserna

Flera remissinstanser tar upp sambandet mellan ekonomiska styrmedel och trafikens utsläpp av växthusgaser. *Banverket* och *Vägverket* vill se en djupare analys av ett alternativ utan avgifter. *SIKA* och *Förbundet för Ekoparken* anser att de antaganden om styrmedel som ligger bakom analyserna bör redovisas.

Regionplanekontorets kommentar

De antaganden och analyser som gjorts avseende ekonomiska styrmedel redovisas mer utförligt i underlagsrapporterna "Trafikanalyser RUFS 2010" och "Känslighetsanalyser Trafik inför RUFS 2010". Ekonomiska styrmedel för effektivare trafik och begränsad klimatpåverkan kommer också att studeras och analyseras i det fortsatta genomförandet.

5. Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

Synpunkter från remissinstanserna

Flera remissinstanser, bland annat *flera kommuner* i länet, *Malmö stad* och *Riksantikvarieämbetet*, anser att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har utvecklats. Den har blivit tydligare och mer strategisk genom att den avgränsats och ett nollalternativ tagits fram.

Flera remissinstanser, bland annat *SL, SIKA* och *Banverket*, anser att planen och miljökonsekvensbeskrivningen hanterar bullerfrågan allt för lättvindigt eftersom andelen invånare i områden med höga bullernivåer utomhus ökar.

Naturvårdsverket anser att denna miljökonsekvensbeskrivning i högre grad än den i samrådsförslaget uppfyller lagkraven men att den ändå inte upprättats enligt miljöbalkens bestämmelser samt att ursprung och kvalitet på sakinnehållet inte går att kontrollera. Avgränsningen har utökats i en sådan omfattning att ett nytt avgränsningsområde borde ha genomförts. Naturvårdsverket anser också att det är näst intill omöjligt att få en bild av den sammantagna miljöpåverkan, t.ex. i jämförelse med miljökvalitetsmålen, liksom att jämföra nollalternativet med föreslagna alternativ.

Regionplanekontorets kommentar

Kontoret konstaterar att det finns ett stort stöd för att ett utvecklat nollalternativ tagits fram. Nollalternativet beskriver utvecklingen om planens förslag inte genomförs.

Det buller som kommenteras i MKB:n är trafikbuller utomhus. De värden som avses är antalet invånare i bostäder där utomhusbullret är över 55 db(A). I planförslaget beskrivs inomhusnivåer för buller, som faktiskt har minskat avsevärt under de senaste decennierna på grund av åtgärder i befintlig bebyggelse, till exempel bygge av skärmar och vallar samt förbättrade fönster. Dessutom har vägar förlagts i tunnlar.

Kontoret avser att utveckla planen med tydligare formuleringar av bullerproblematiken och möjliga åtgärder för att motverka buller.

Kontoret anser att avgränsningen i MKB:n syftar till att bara de frågor som är relevanta och rimliga i förhållande till RUF5 2010 ska bedömas. Därför har vissa fokusområden, speciellt trafik och klimat, behandlats mer utförligt. Övriga fokusområden har bedömts mer avgränsat. Detta beror på svårigheter att bedöma miljöpåverkans betydelse på denna översiktliga plannivå.

Det har inte varit möjligt att relatera planförslaget direkt till miljökvalitetsmålen. De använda bedömningsgrunderna har utvecklats utifrån de nationella miljökvalitetsmålen och folkhälsomålen. I utställnings-MKB:n finns ett antal matriser som visar var utställningsförslaget har större eller svagare inverkan på miljökvalitetsmålen. Referenser och källhänvisningar kommer att biläggas den särskilda sammanställningen av miljökonsekvensbedömningen.

6. Genomförande och uppföljning

Synpunkter från remissinstanserna

Planens genomförande

Kommunernas roll för genomförandet av åtagandena i RUF5 2010 lyfts fram i flera remissyttranden. *Boverket* betonar vikten av att intentionerna i RUF5 2010 får genomslag i den kommunala översiktsplaneringen. *Friluftsförbundet Stockholms distriktsförbund* pekar på kommunernas betydelse för att bevara och utveckla de gröna kilarna. *Telgekoncernen* skulle gärna se en handlingsplan sorterad på de olika beslutande församlingarna och att kommunfullmäktige i varje kommun tar ställning till de delar som rör den egna kommunen.

Region Skåne och *Malmö stad* anser att RUF5 2010 tydligare behöver konkretiseras när det gäller vilka som har huvudansvaret för att åtagandena genomförs och gärna också inom vilket tidsspann. *Rikstrafiken* anser att ambitionen att i utställningsförslaget ge en tydlig samlad bild av genomförandet av planen inte har uppnåtts. *KSL* anser dock att RUF5 2010 är en bra utgångspunkt för diskussioner och samverkan kring strategiskt viktiga utvecklingsområden för regionen. *Nordostkommunerna* framför att deras synpunkter på samrådsförslaget kvarstår när det gäller vikten av att stärka förutsättningarna för att RUF5 2010 ska bli en handlingskraftig plan.

Handlingsprogram

Förslag om att utarbeta handlingsprogram får stöd av de remissinstanser som berör frågan, som *KSL*. *Södertörnskommunerna* anser dock att idén med handlingsprogram borde ha kunnat tydliggöras bättre. *Sjöfartsverket* önskar att RUF5 2010 kompletteras med en övergripande handlingsplan.

Synpunkter på olika aspekter på kommande handlingsprogram förs fram i flera remissyttranden. *Banverket* noterar att avsiktsförklaringar att samordna bebyggelse och trafikinvesteringar – från kommuner, statliga, regionala och andra aktörer – kan uttryckas i handlingsprogram på trafikområdet. Även *Handikapporganisationernas samarbetsorgan (HSO)* betonar ur sitt perspektiv vikten av nära samverkan mellan kommunerna och de trafikansvariga. *SL* konstaterar att resurser för handlingsprogram på trafikområdet finns med användning av bl.a. strukturfondsmedel, och att viktiga frågor om t.ex. biltrafikens miljöpåverkan behöver behandlas.

Friluftsförbundet Stockholms distriktsförbund vill att varje kommun tar fram handlingsprogram för grönstrukturen. *Järfälla kommun* liksom *Nordostkommunerna* betonar vikten av handlingsprogram för utvecklingen av de regionala kärnorna och önskar Regionplanekontorets medverkan i det arbetet. *Södertälje kommun* förklarar sig beredd medverka i arbetet med ett kraftfullt handlingsprogram på integrationsområdet.

Aktörernas ansvarsområden och roller

De remissinstanser som tar upp frågan, som *KSL* och *Nacka kommun*, instämmer i att kraftfullt regionalt utvecklingsarbete bygger på en mångfald aktörers aktiva medverkan. *Tillväxtverket* framför att tillvägagångssätt och metoder som utvecklas

i Stockholmsregionen kan ge värdefulla insikter och kunskaper även för andra delar av Sverige. *NTF* påpekar, med trafiksäkerhet som exempel, att tydliga formuleringar behövs i RUF5 2010 på områden som riskerar att "falla mellan stolarna".

Naturvårdsverket anser att länsstyrelsens roll bör tydliggöras och *Sjöfartsverket* lyfter fram att den nationella strategin för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007–2013 ligger till grund för myndigheters medverkan i regionalt utvecklingsarbete.

Landstingets kulturnämnd anför att nämnden bör nämnas när landstingets roll för genomförande av RUF5 2010 beskrivs. *Föreningen Rädda Järvafältet* efterlyser en huvudman för förvaltning av den regionala grönstrukturen.

SL betonar finansieringsfrågornas betydelse för genomförande av utvecklingsplanen. Ett antagande av planen kan inte ses som ett löfte om utbyggnad från landstingets sida utan genomförande förutsätter att kommunerna säkerställer medfinansiering från de exploateringsprojekt som gynnas av investeringar i spårbunden kollektivtrafik.

Upplands-Väsby kommun betonar statens ansvar att vara drivande för regional utveckling, samtidigt som den samordnar sina egna särintressen. Kommunen efterlyser också ett regionalt ledarskap. Liksom *Nordostkommunerna* och *Stockholm-Arlandaregionen* lyfter man frågan om inte Stockholm-Uppsala regionen borde vara basen för detta.

Uppföljning och lärande

Det finns ett genomgående stöd för att det behövs uppföljning av planen. Så poängterar bl.a. *Lidingö stad* behovet av uppföljning med hjälp av nyckeltal och indikatorer. *Kulturrådet* kommer att med stort intresse följa kontorets arbete med att följa upp målen. Särskilt intressant är att kunna jämföra Stockholmsregionen med andra länders storstadsregioner. *Regionförbundet Sörmland* föreslår att berörda intressenter i regionen utvecklar ett gemensamt uppföljningssystem för regional planering med utgångspunkt från Lissabonstrategins indikatorer.

En del remissinstanser efterlyser ökade insatser inom sina respektive områden däribland *Friluftsfrämjandet*, *Käppalaförbundet*, *H50* och *Stockholms läns hembygdsförbund*.

Regionplanekontorets kommentarer

En av de knäckfrågor Regionplanenämnden tog ställning till inför utarbetandet av utställningsversionen var hur långtgående RUF5 2010 ska vara i genomförandefrågor. Nämndens ställningstagande inför arbetet med utställningsförslaget av RUF5 2010 var:

- Hur olika aktörskategorier kan bidra till genomförande ska beskrivas där det är klarlagt var ansvaret ligger. Det handlar om kommunerna och landstinget, men även t.ex. EU:s strukturfonder. Staten beskrivs redan i samrådsförslaget.

- Planer, program och processer som framöver ska baseras på RUF5 2010 ska anges i utställningsförslaget och därmed ge möjlighet för relevanta aktörer att tydliggöra sina åtaganden i utställningsskedet.
- Principerna för handlingsprogram och inriktningen av det fortsatta arbetet med dessa ska beskrivas utförligt.

I enlighet med detta utökades och förtydligades kapitel 6 "Genomförande och uppföljning" i utställningsversionen avsevärt.

Liksom i samrådet betonar många remissinstanser i sina yttranden över utställningsförslaget att det är angeläget att finna former för ett effektivt genomförande av planens åtaganden. Att handlingsprogram ska utarbetas för genomförande av åtagandena får stöd av samtliga remissinstanser som kommenterar detta. Vissa efterlyser fortfarande tydligare besked i planen om ansvaret för genomförandet. Kontoret tolkar dock de samlade svaren så att flertalet remissinstanser i stort är nöjda med utställningsversionens konkretionsnivå. Det förhållande att remissinstanserna i väsentlig mindre utsträckning tar upp genomförandefrågor i utställningsförslaget jämfört med i samrådsförslaget bör alltså inte ses som att de nu inte skulle prioriteras i samma omfattning.

Kontoret anser att remissyttrandena ger ett tydligt stöd för synen i förslaget på genomförandefrågor och skrivningarna i kapitel 6. De ger härutöver tydliga besked till Regionplanenämnden att det är synnerligen angeläget att ta fram handlingsprogram för genomförande av åtaganden på ett flertal områden. De ger även generellt stöd för att nämnden i samverkan med kommunerna, statliga och andra aktörer aktivt ska verka för samordning av strategier för exempelvis bostäder och infrastruktur, lösa finansieringsfrågor, förbättra den regionala beslutsstrukturen m.m.

Däremot ger inte remissyttrandena anledning att ändra skrivningarna i planen utöver redaktionella justeringar och kompletteringar. Exempel på detta är att landstingets kulturnämnd ska omnämnas i samband med landstingets roll för genomförande av RUF5 2010. Även det arbete som SL genomför med en genomförandestrategi för RUF5 2010 som omfattar landstingets åtaganden inom trafikområdet ska redovisas.

Uppföljning och lärande

Kontoret noterar att det finns ett intresse för uppföljning genom indikatorer inom många olika områden och med olika detaljeringsgrad. Kontoret fortsätter det arbete som påbörjats med bl.a. ett rimligt urval av indikatorer för att följa upp planen.

Bilaga 1 – Förteckning över kommuner, myndigheter, institutioner, enskilda m.fl. som inkommit med remissyttranden

Kommuner i Stockholms län

Botkyrka kommun

Danderyds kommun (ställer sig bakom Stockholms Nordosts yttrande)

Ekerö kommun

Haninge kommun (ställer sig bakom Södertörnskommunernas yttrande och eget yttrande)

Huddinge kommun (ställer sig bakom Södertörnskommunernas yttrande och eget yttrande)

Järfälla kommun

Lidingö stad

Nacka kommun

Norrtälje kommun (ställer sig bakom Stockholm Nordosts yttrande och eget yttrande)

Nykvarns kommun

Nynäshamns kommun (ställer sig bakom Södertörnskommunernas yttrande och eget yttrande)

Salems kommun (ställer sig bakom Södertörnskommunernas yttrande och eget yttrande)

Sigtuna kommun (ställer sig bakom Stockholm Arlandaregionens yttrande)

Sollentuna kommun

Solna stad

Stockholm-Arlandaregionen (Knivsta, Sigtna, Upplands Väsby, Vallentuna)

Stockholm Nordost (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm, Österåker)

Stockholms stad

Kungsholmens stadsdelförvaltning

Sundbybergs stad

Södertälje kommun (ställer sig bakom Södertörnskommunernas yttrande och eget yttrande)

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Södertälje, Haninge, Tyresö, Huddinge, Nynäshamn, Salem, Nykvarn)

Tyresö kommun (ställer sig bakom Södertörnskommunernas yttrande)

Täby kommun (ställer sig bakom Stockholm Nordosts yttrande)

Upplands Väsby kommun (ställer sig bakom Stockholm Arlandaregionens yttrande och eget yttrande)

Upplands-Bro kommun

Vallentuna kommun (ställer sig bakom både Stockholm Nordosts yttrande och Stockholm Arlandaregionens yttrande)

Vaxholms stad (ställer sig bakom Stockholm Nordosts yttrande)

Värmdö kommun

Österåkers kommun (ställer sig bakom Stockholm Nordosts yttrande)

Kommunala bolag i Stockholms län

AB Familjebostäder

Norrenergi AB

Stockholms Hamn AB

Stockholms Stadshus AB

Stockholm Vatten AB

Telgekoncernen

Stockholms läns landsting, nämnder och bolag

Hälso- och sjukvårdsnämnden

Karolinska Universitetssjukhuset

Kulturnämnden

Locum AB

Storstockholms Lokaltrafik AB, SL

Kommuner i andra län

Arboga kommun

Askersunds kommun

Enköpings kommun

Eskilstuna kommun

Flens kommun

Gnesta kommun

Gotlands kommun

Hallstahammars kommun

Kumla kommun

Katrineholms kommun

Kungsörs kommun

Linköpings kommun

Malmö kommun

Motala kommun

Norrköpings kommun

Tierps kommun

Trosa kommun

Uppsala kommun

Vingåkers kommun

Västerås stad

Åtvidabergs kommun

Östhammars kommun

Andra landsting, regioner

Landstinget Västmanland
Region Skåne
Örebro läns landsting

**Kommunala samarbetsorganisationer, kommunalförbund,
regionförbund**

Kommunförbundet Stockholms län, KSL
Käppalaförbundet
Regionförbundet Sörmland
Regionförbundet Uppsala län
Regionförbundet Örebro
Regionförbundet Östsam

Statliga myndigheter

Arbetsförmedlingen
Banverket
Boverket
Diskrimineringsombudsmannen, DO
Fiskeriverket
Försvarmakten, Högkvarteret
Försäkringskassan
Högskoleverket
KTH
Livrustkammaren
Länsstyrelsen i Stockholms län (granskningsyttrande samt yttrande)
Länsstyrelsen i Uppsala Län
Länsstyrelsen i Västmanlands län
Naturvårdsverket
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Mälardalens högskola
Naturhistoriska riksmuseet
Polismyndigheten i Stockholms län
Post- och telestyrelsen
Riksantikvarieämbetet
SCB, Statistiska Centralbyrån
SGU, Sveriges geologiska undersökning
SIKA, Statens Institut för kommunikationsanalys
Sjöfartsverket
Skolverket
Socialstyrelsen
Statens fastighetsverk, SFV
Statens folkhälsoinstitut

Statens historiska museer
Statens kulturråd
Stockholms Universitet
Svenska ESF-rådet
Svenska institutet
Södertörns högskola
Tillväxtverket
Vägverket
Örebro universitet

Intresseorganisationer, företag, enskilda

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
Cykelfrämjandet Stockholmskretsen
Djurgården - Lilla Värtans Miljöskyddsförening
Drevvikenpartiet
Eneroth, Birger
E.ON Sverige AB
Fortum
Friluftsförbundet Norra Järva, Järva Folkets Park och Norra Järva Hembygdsförening
Friluftsförbundet Stockholms distriktsförbund
Förbundet för Ekoparken
Föreningen Rädda Järvafältet
Företagarna Skärgården
Handikapporganisationernas samarbetsorgan (HSO) i Stockholms län
Hyresgästföreningen Kungsholmen
Hyresgästföreningen Region Stockholm
Jernhusen
Kommittén för bevarande av Storstockholms Sydöstra Friluftsområden – KSSF
Lantbrukarnas Riksförbund, Regionförbundet i Mälardalen
Ljusterö Företagarförening
Miljöpartiet de Gröna Norrtälje kommun
Nacka Miljövårdsråd
Nationalparksfonden WWF (NPF)
Naturskyddsföreningen i Nacka
Naturskyddsföreningen i Stockholms län
NTF Stockholms län
RFSL Stockholm
Rikstrafiken
SHR, Sveriges Hotell- och Restaurangföretagare
Skärgårdens Resurscentrum ek. förening
Skärgårdens trafikantförening
Socialdemokraterna i Kälvesta-Vinsta
SSCO, Stockholms studentkårers centralorganisation

Stockholms Handelskammare
Stockholms Idrottsförbund
Stockholms läns Hembygdsförbund
Storholmens Tomtägarförening
Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen, STS
Svenska Gasföreningen Service AB/Svenska Biogasföreningen Service AB
TCO Stockholms län
Trygger, Claes
Vattenfall
Vendelsö Fastighetsägarförening
Villaägarna Haninge-Tyresökretsen
Villaägarnas Riksförbund
Wirén, Gunilla

Bilaga 2 – Länsstyrelsens granskningsyttrande

Landstingets regionplanenämnd har överlämnat ett förslag till ”Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen - RUF5 2010” i samband med utställning enligt 7 kap. 5 § plan- och bygglagen (PBL). Den regionala utvecklingsplanen (RUF5 2010) är en regionplan i plan- och bygglagens mening. Länsstyrelsen har den 10 december 2008 avgivit ett samrådsyttrande över en tidigare version av planförslaget och ska i samband med utställningen avge ett granskningsyttrande.

Granskningsyttrandet ska enligt 7 kap. 4 §/4 kap. 2 § PBL fogas till regionplanen.

Länsstyrelsen har under utställningstiden givit berörda statliga regionala myndigheter samt länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Västmanlands, Örebro, Östergötlands och Gotlands län tillfälle att lämna synpunkter på förslaget.

Av Länsstyrelsens granskningsyttrande ska enligt 4 kap. 9 § PBL framgå om förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (MB), om frågor som angår två eller flera kommuner inte samordnats på ett lämpligt sätt, om förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. MB inte följs eller om strandskyddets syften inte beaktas samt om bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning och erosion. Förslaget till regional utvecklingsplan är naturligen övergripande till sin karaktär och kartmaterialet har en översiktlig skala. Länsstyrelsens ställningstaganden är därför i huvudsak av principiell karaktär.

Den regionala utvecklingsplanen som beslutsunderlag i mellankommunala frågor

Regionplanen ska enligt 7 kap. 4 § PBL tjäna till ledning för kommunernas beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Regionplanen kan, i den mån det har betydelse för regionen, ange grunddragen för användningen av mark- och vattenområden samt riktlinjer för lokalisering av bebyggelse och anläggningar. Härigenom ges möjlighet för kommunerna att se sin planering i ett regionalt sammanhang. I en storstadsregion är de regionala förutsättningarna av avgörande betydelse för den kommunala planeringen. Länsstyrelsen anser det angeläget att regionen får ett samlat mål- och strategidokument för den fysiska planeringen och ställer sig positiv till den övergripande inriktningen med en tät regionstruktur med utpekade regionala kärnor. Länsstyrelsen är dock medveten om att det sker en tillväxt och en bebyggelseutveckling även i andra tätorter i regionen.

Länsstyrelsen har skyldighet att i prövning av kommunala planer granska om mark- och vattenanvändningsfrågor som angår flera kommuner har samordnats på ett lämpligt sätt. Bebyggelsestruktur, grönstruktur, infrastruktur, teknisk försörjning och även bostadsförsörjning är viktiga regionala planeringsfrågor. Länsstyrelsen ser den regionala utvecklingsplanens förhållningssätt till markanvändning och lokalisering som ett uttryck för vad som är lämplig samordning av mark- och vattenanvändningsfrågor med mellankommunal räckvidd. En politiskt förankrad regional plan ger Länsstyrelsen ett värdefullt stöd i prövning av sådana ärenden. Länsstyrelsen anser att förslaget till regional utvecklingsplan svarar mot behovet av regional samordning och att RUF5 2010 därmed kan tjäna till ledning för den kommunala planeringen liksom för olika typer av infrastrukturplanering.

Miljökvalitetsnormer för vattenkvalitet

Miljökvalitetsnormer för vattenkvalitet och åtgärdsprogram för de vattenförekomster där man bedömt att det kan bli svårt att nå miljökvalitetsnormerna avses fastställas av vattenmyndigheterna i slutet av 2009. Syftet med normerna är att tillståndet i våra vatten inte ska försämrats och att alla vatten ska uppnå en bestämd miljökvalitet. Vattenplanering rör ofta flera kommuner och ibland hela regioner och bör därför ses i ett regionalt perspektiv. Stockholms län tillhör Norra Östersjöns vattendistrikt som bl.a. omfattar hela Mälarens avrinningsområde. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att det för närvarande är oklart vilken regional betydelse fullföljandet av vattendirektivet genom miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram får och att dessa förutsättningar kan påverka den regionala planeringen framöver.

Teknisk försörjning

I förslaget till regional utvecklingsplan redovisas de anläggningar för vatten- och avloppsförsörjningen som är av regional betydelse och det framhålls att den nuvarande kapaciteten är god. Förslaget till regional utvecklingsplan förutser en befolkningsutveckling från ca 1,9 miljoner till ca 2,2–2,4 miljoner år 2030. För närvarande förhandlar flera kommuner om anslutning till regionala avlopps-reningsverk och det finns intresse för anslutning även från kommuner utanför länet. Det är samtidigt oklart vilka förutsättningar som fullföljandet av vattendirektivet med de kommande miljökvalitetsnormerna och åtgärds-programmet ger för ny miljöskyddsprövning av en eventuell utökning av befintliga verksamheter. Länsstyrelsen anser därför att det behöver klarläggas om kapaciteten i de tekniska försörjningssystemen kan svara mot den befolkningsutveckling som förutses i RUF5 2010 eller om nya lägen behöver reserveras för olika typer av tekniska försörjningsanläggningar såsom avloppsreningsverk.

Kust- och skärgård

Hela kust- och skärgårdsområdet i Stockholms län är med hänsyn till natur- och kulturvärdena i området av riksintresse enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§ MB.

Länsstyrelsen anser att även innebörden av dessa bestämmelser, vilka ger grundläggande förutsättningar för planeringen av kust- och skärgårdsområdet, bör framgå av den regionala utvecklingsplanen.

Bestämmelserna innebär att exploateringsföretag och andra ingrepp får komma till stånd endast om de inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör inget hinder för utveckling av befintliga tätorter och eller det lokala näringslivet. Med hänsyn till den omfattande fritidsbebyggelsen och det starka bebyggelsestryck som finns i kust- och skärgårdsområdet är det särskilt angeläget att det framgår i den regionala utvecklingsplanen att det enligt 4 kap. 4 § MB i princip inte får tillkomma någon ytterligare fritidsbebyggelse i kust- och skärgårdsområdet. Fritidsbebyggelse får endast komma till som komplement till befintlig bebyggelse och som enklare fritidshus för det rörliga friluftslivet.

Beslut i detta ärende har fattats av landshövding Per Unckel. I den slutliga handläggningen deltog länsöverdirektör Stig Orustfjord, plandirektör Inger Holmqvist, miljödirektör Lars Nyberg, förvaltningsdirektör Åsa Ryding, utvecklingsdirektör Kjell Haglund, försvarsdirektör Hans Spets, chefsjurist Rutger Öijerholm och arkitekt Carin Wanbo föredragande.

Per Unckel

Carin Wanbo