

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFS 2010

Samrådsredogörelse

RAPPORT 6:2009

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) ansvarar för regionplanering, översiktlig trafikplanering och regionala utvecklingsfrågor i Stockholms län. RTK arbetar på uppdrag av Regionplane- och trafiknämnden (RTN) och tillhör Stockholms läns landsting.

RTK bidrar till Stockholmsregionens utveckling genom en utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och som genom samverkan och kommunikation leder till en gemensam syn på regionens utveckling hos regionens aktörer. RTK och RTN ska ge förutsättningar och ta initiativ för att den övergripande visionen och planeringsinriktningen enligt gällande Regional utvecklingsplan för Stockholms län (RUF 2001) ska bli verklighet. Samtidigt pågår arbetet med att ta fram en ny regional - utvecklingsplan (RUF 2010).

RTK bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden. I RTK:s 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 RTK. På www.rtk.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.

RTK 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 tryckerier möter särskilt ställda miljökrav som specificerar både tryckprocessen och tryckeriets egna miljöledningsarbete. Denna trycksak är tryckt enligt SLL:s miljökrav.

Regionplane- och trafikkontoret

Box 4414, 102 69 Stockholm
Besök Västgötagatan 2
Tfn 08-737 25 00, Fax 08-737 25 66
rtk@rtk.sll.se www.rtk.sll.se

Tryck Alfaprint, Sundbyberg 2009

RTN 2006-0047
ISSN 1104-6104
ISBN 978-91-85795-32-1

Innehåll

Förord	7
Inledning	8
1. RUFSS-processen hittills	10
RUFSS 2010 växer fram i dialog	10
Aktiviteter under samrådsperioden	11
2. Regionplane- och trafiknämndens direktiv	16
Inledning	16
Hur kan RUFSS 2010 ge tydligare vägledning för klimatutmaningen och hur ska transporternas klimatpåverkan hanteras?	17
Hur ska principerna för utveckling av transportsystemet formuleras?	19
Vilka regionala stadskärnor ska vi ha och hur ska de avgränsas?	21
Var ska nya bostäder tillkomma i länet?	23
Hur kan de svaga sambanden i strukturen av gröna kilar stärkas?	25
Ska depåerna för flytande bränsle vid Loudden och Berg finnas kvar?	27
Ska RUFSS 2010 peka ut och prioritera vissa branscher och kluster?	29
Hur ska flyktingmottagande och introduktion av nyanlända behandlas i RUFSS 2010?	31
Hur ska målbilden för östra Mellansverige utformas?	33
Hur arbetar vi vidare med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) av planen?	35
Hur långtgående ska RUFSS 2010 vara i genomförandefrågor?	36
3. Remissvar i korthet	38
Kommuner i Stockholms län	38
Kommuner utanför Stockholms län	51
Kommunala samarbetsorgan	61
Kommunala bolag	66
Förvaltningar, bolag och stiftelser i Stockholms läns landsting	68
Landsting i övriga Sverige	71
Länsstyrelser	72
Andra statliga myndigheter	74
Högskolor och universitet	86
Näringslivsorganisationer och företag	89
Politiska partier	93
Intresseorganisationer	98
Internationella organisationer	114
Enskilda	114
4. Synpunkter på samrådsförslagets olika delar och RTK:s kommentarer	118
4.1 En plan gör skillnad	118
Generella synpunkter på samrådsförslaget	118
Planens funktion	120
Planeringsprocessen, hittills och framöver	121
Tidsperspektiv och geografiskt perspektiv	122
Begrepp	123
Utgångspunkter för utvecklingsplaneringen	124

Storstadens särskilda förutsättningar	127
Synpunkter på utmaningar	127
4.2 Vision, mål och strategier för regionens utveckling.....	129
Visionen i RUF5 2010	129
Målen för regionens utveckling.....	130
Strategier	130
4.3 Planeringsmål och åtaganden.....	132
Generella synpunkter på planeringsmål och åtaganden.....	132
Hur nationella mål och strategier behandlas	133
Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildning, bostadssektorn och transporter.....	135
Utbildningsrelaterade åtaganden inom strategin.....	135
Anpassa bostadsbyggandet till den långsiktiga efterfrågan i regionen	139
Ett uthålligt transportsystem	144
Utveckla idéer och förnyelseförmåga	154
Nuläges- och trendbeskrivning samt planeringsmål	154
Åtaganden inom näringspolitik och entreprenörskap	154
Förutsättningar för innovation	157
Kulturliv, profilering och besöksnäring.....	158
Andra synpunkter som rör strategin	161
Säkra värden för framtida behov.....	163
Nuläge, trender och planeringsmål	163
Säkra och utveckla värdena i mark- och vattenlandskapet	164
Värden i skärgården.....	169
Östersjön.....	169
Klimat, energi och transporter	170
Resurshushållning och försörjningssystem.....	176
Ballastmaterial samt platser för anläggningar för energi, material och varor.....	180
Andra synpunkter	182
Vidareutveckla en flerkärnig och tät region.....	183
En flerkärnig region	183
En tät och attraktiv region	187
Trafiknät som stöder en flerkärnig och tät region	190
Bevara och utveckla de gröna kilarna.....	193
Utveckla tillgängligheten till stränder	195
Stärk sammanhållningen	196
Nuläges- och trendbeskrivning	196
Boendeintegration och mötesplatser.....	196
Åtaganden för trygghet	197
Regionens varumärke, marknadsföring och landmärken.....	197
Andra synpunkter	198
Frigör livschanser	200
Nuläges- och trendbeskrivning samt planeringsmål	200
Integrationspolitikens förnyelse och uppföljning av integration och utanförskap.....	201
Åtaganden mot diskriminering och för mångfaldsorientering	203
Tilliten till det offentliga	204
Andra synpunkter som rör strategin	204

4.4 Regionens rumsliga struktur – målbilder och planbilder	205
Hur mål- och planbilder vuxit fram	205
Målbilder för östra Mellansverige	206
Målbilderna, deras funktion och inriktning	206
Planbilder för Stockholms län	211
Bebyggelsens utveckling	215
Regionala stadskärnor och deras avgränsning	220
Alternativens påverkan på miljön och grönstrukturen	222
4.5 Stegen framåt	223
Planens genomförande	223
Strukturen av planer och program	225
Handlingsprogram för åtaganden	226
Statens roll i genomförandet	227
Planens bidrag till de regionala målen	228
Hur planen ska följas upp och hur vi ska lära av erfarenheter som dras	229
4.6 Miljökonsekvensbeskrivning av samrådsförslaget	231

Förord

I maj 2008 beslutade Regionplane- och trafiknämnden att utan eget ställnings-tagande skicka ut samrådsförslaget till RUF5 2010 och förslag till miljökonsekvensbeskrivning på samråd och remiss. Samrådsförslaget har utarbetats i dialog med ett mycket stort antal aktörer – kommuner och kommunala samsarbetsorgan, landsting och regionala grupperingar, statliga myndigheter, organisationer och företag. När remisstiden gick ut den 28 november hade remissen också besvarats av fler aktörer än någon remiss som Regionplane- och trafiknämnden någonsin skickat ut. Cirka 3500 synpunkter från drygt 240 remissinstanser har bearbetats! Det känns mycket bra för oss på RTK att genom denna samrådsredogörelse ge en återkoppling på alla kreativa diskussioner, kloka synpunkter och det stora engagemang et för regionens utveckling som präglat RUF5-processen hittills.

Under bearbetningen av remissynpunkterna utkristalliserades ett antal knäckfrågor. I dessa frågor har kontoret efterfrågat fördjupad vägledning från Regionplane- och trafiknämnden (RTN). Det beslut som RTN fattade den 25 mars 2009 i dessa frågor finns med som en del i samrådsredogörelsen. Beslutet tjänar som direktiv för utformningen av utställningsförslaget av RUF5 2010.

För att nå den föreslagna visionen att bli Europas mest attraktiva storstadsregion krävs ett kraftfullt och samordnat regionalt utvecklingsarbete och stort engagemang i ett brett fält av framtidsfrågor. Denna samrådsredogörelse är en milstolpe i RUF5 2010-arbetet och ett viktigt steg för att gå i mål med en antagen plan i maj 2010.

Stockholm i maj 2009

Sven-Inge Nylund
Regionplannedirektör

Inledning

Denna samrådsredogörelse består av fyra delar. Inledningsvis beskrivs RUF5-processen som den hittills bedrivits. I andra delen finns en redogörelse för ett antal knäckfrågor som utkristalliserats i bearbetningen av remissynpunkterna. I dessa frågor har kontoret efterfrågat fördjupad vägledning från Regionplane- och trafiknämnden (RTN). RTNs beslut som återges här tjänar som direktiv för utformningen av utställningsförslaget. I del tre *Remissvar i korthet* sammanfattas samtliga drygt 240 yttranden. Därefter – i rapportdel fyra *Synpunkter på samrådsförslagets olika delar* – sammanfattas och kommenteras remissinstansernas ca 3 500 synpunkter. De rör själva arbetsprocessen (3.1), vision, mål och strategier (3.2), planeringsmål och åtaganden (3.3), regionens rumsliga struktur (3.4), det fortsatta arbetet (3.5) och miljökonsekvensbeskrivningen (3.6).

Majoriteten av remissinstanserna är i hög grad positiva till samrådsförslaget och den process som föregått det och många ställer sig bakom förslaget i dess helhet eller i väsentliga delar. Visionen och de övergripande målen har brett stöd och uppslutningen bakom de föreslagna strategierna är närmast total. Kontoret bedömer därför att samrådsförslaget utgör en stabil grund för det fortsatta arbetet med utställningsförslaget.

Flest synpunkter har remissinstanserna haft på trafikfrågorna och inte minst deras koppling till klimatmålen. Trafiksystemet behandlas i flera strategier: *Öka ut hållig kapacitet*, *Säkra värden* och *Vidareutveckla en flerkärnig och tät region*. Trafiksystemet är också strukturerande både för Stockholmsregionen och för den större regionen östra Mellansverige och spelar därför en viktig roll i *Regionens rumsliga struktur*. Remissinstanserna diskuterar både trafiksystemets generella funktion, samspelet mellan olika transportslag och särskilda infrastruktursatsningar.

En annan fråga som engagerat många remissinstanser är strategin *Vidareutveckla en flerkärnig och tät region* som följs upp i *Regionens rumsliga struktur*. Idén med den flerkärniga regionen, som utvecklades redan i RUF5 2001, har ett stort stöd men synpunkterna på kärnornas antal och omfattning – om regionen ska utvecklas mot att vara ”Tät” eller ”Fördelad” – och på hur kärnorna ska bli livskraftiga har viss spridning.

Också miljöfrågor i vid bemärkelse och särskilt regionens påverkan på klimatet engagerar många remissinstanser. I RUF5 2001 berördes klimatfrågorna relativt perifert men har fått en mer framskjuten plats i RUF5 2010. Liksom trafikfrågorna diskuteras klimatpåverkan i samband med flera olika strategier och diskussionen om regionens rumsliga struktur. Ett antal remissinstanser vill att frågan ska belysas ytterligare.

Samstämmigheten är stor kring åtaganden som rör utbildning och bostadsförsörjning och kring vikten av att säkra värden i mark- och vattenlandskapet. Vissa frågor som rör den sociala utvecklingen behandlades begränsat i RUF5 2001. Även om antalet synpunkter på strategierna *Stärk sammanhållningen* och *Frigör livschan-*

ser är relativt få, uttrycker många remissinstanser sin uppskattning för att de nu ges större utrymme i RUFSS.

RUFSS 2010 har två geografiska perspektiv: Stockholmsregionen och östra Mellansverige. Den pågående regionförstoringen är en av utgångspunkterna för RUFSS. Den gynnar ekonomisk utveckling genom större marknader med möjligheter till ökad specialisering och ökad konkurrens men ställer också större krav på god planering av kollektivtrafik och offentlig service. 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. Remissinstanserna välkomnar regionförstoringen och har många synpunkter på dess konsekvenser särskilt för infrastrukturplaneringen men också för insatser för att utveckla besöksnäringarna, innovation och entreprenörskap. Landstingets ansvar för den långsiktiga planeringen omfattar dock bara Stockholms län men det storregionala perspektivet illustreras i två målbilder som beskriver storregionens rumsliga struktur.

Med samrådsrapporten följer ett förslag till miljökonsekvensbeskrivning, MKB, som ska stödja det fortsatta arbetet med att integrera miljöaspekter i RUFSS 2010. Planeringsprocessen har lagts upp med ambitionen att man stegvis ska kunna bedöma planeringens inriktning, men trots detta har det i vissa delar varit svårt att få till stånd en effektiv återföring av resultat från miljöbedömningen. Främst är det de metodologiska problem vid bedömning av en plan av RUFSS karaktär som utgjort svårigheten. Den miljökonsekvensbeskrivning som gjorts av samrådsförslaget kommer dock att vara värdefull i arbetet med utställningsförslaget.

1. RUFSS-processen hittills

RUFSS 2010 växer fram i dialog

Arbetet med att utarbeta en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen har formellt pågått sedan i slutet av mars 2006. Då beslutade Regionplane- och trafiknämnden (RTN) att inleda arbetet med en ny RUFSS som år 2010 ska ersätta RUFSS 2001. Planprocessen genomförs i tre steg:

- Program- och strategifas: april 2006–maj 2007.
- Arbeta med samrådsförslag samt samråd: maj 2007–mars 2009.
- Arbeta med ett slutligt planförslag, utställning, beslut i nämnden och landstingsfullmäktige: mars 2009–maj 2010.

I *maj 2007* godkände RTN vision, mål och strategier för regionens utveckling samt programmet för RUFSS 2010. I *december 2007* beslutade nämnden om inriktningen för samrådsförslaget och gav vägledning i ett antal frågor. I *maj 2008* beslutade nämnden att utan eget ställningstagande skicka ut samrådsförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen på samråd och remiss. Före varje beslut har Regionplane- och trafikkontoret (RTK) fört en omfattande dialog med aktörer i Stockholmsregionen och hela östra Mellansverige.

Det inledande program- och strategiarbetet

Under den inledande fasen ägnades stor kraft åt att föra en dialog om en vision, samt mål och strategier som regionens aktörer kan samlas kring och hur den fortsatta planeringsprocessen ska genomföras. År 2006 genomfördes därför två förberedande dialogomgångar med aktörer i regionen, framför allt på tjänstemannanivå. Dessa dialoger samt olika analyser låg till grund för ett förslag till vision, mål och strategier samt till program för planarbetet. Förslaget redovisades under februari och mars 2007 för politikerna i länets samtliga kommuner och i omgivande län. Program- och strategifasen slutfördes i *maj 2007* då nämnden fattade beslut om vision, mål och strategier för regionens utveckling samt planprogrammet för arbetet med den nya regionala utvecklingsplanen RUFSS 2010.

Vägledande inriktningsbeslut

Planprogrammet innehåller en rad frågor som RUFSS ska hantera. Under hösten 2007 utarbetades planerings- och utvecklingsansatser för vissa frågor. Åtta vägledningsfrågor låg till grund för ännu en dialogomgång på tjänstemannanivå under hösten 2007. Därefter utarbetades ett förslag till *inriktning* utifrån svaren på de åtta vägledningsfrågorna. Inriktningsförslaget tog även upp några övergripande frågeställningar, till exempel vilka planeringsmål som samrådsförslaget skulle innehålla och vilka perspektiv som skulle anläggas i planeringen.

Testversion som förberedelse inför samrådet

För att förbereda samrådet tog RTK fram en testversion av samrådsförslaget, som användes vid en dialogomgång under mars 2008. Testversionen mottogs i huvudsak väl och utvecklades till ett färdigt samrådsförslag. I maj 2008 beslutade nämnden att utan eget ställningstagande skicka ut samrådsförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen på samråd och remiss.

Processmål och arbetsätt

Det övergripande processmålet har varit att etablera ett kraftfullt och samordnat utvecklingsarbete och ambitionen har varit att göra aktörer både i och utanför länet starkt delaktiga i hela planeringsprocessen. Det operativa planeringsarbetet har bland annat utförts i fyra *planeringsteam* som inledde sitt arbete under år 2007. Under ledning av RTK har deltagare från kommuner, regionförbund, länsstyrelsen i Stockholms län och många olika organisationer arbetat med de planeringsuppgifter som anges i programmet för RUF5 2010. I planeringsteamen har aktörerna bidragit med både kompetens och engagemang i planeringsarbetet. De sakinriktade planeringsteamen har haft stöd av två *sambandsteam*. Dessa har anlagt ett helhetsperspektiv och värderat de ansatser och förslag som planeringsteamerna levererat. Sambandsteamerna har också haft i uppgift att se till att vision, mål och strategier får genomslag i planen och att slutresultatet blir en helhet där synergier och konflikter hanteras. Även andra grupperingar har använts i planeringsarbetet. Bland annat har en dialog förts på strategisk nivå med länets kommunledningar och statliga organ.

Vad händer i den fortsatta RUF5-processen?

Ytterligare några steg ska tas innan RUF5 2010 kan antas formellt. Ett utställningsförslag ska föreligga i *juni 2009* och ställas ut under hösten. Under vintern/våren 2010 behandlar RTN utvecklingsplanen och därefter fattar landstingsfullmäktige beslut.

När RUF5 2010 är formellt antagen ska den gälla många år och den behöver därför följas upp regelbundet. Syftet med uppföljning är att åstadkomma en effektiv styrning och ett ökat lärande i hela regionen. Viktiga förändringar i omvärlden och en utveckling som avviker från planen kan motivera andra insatser eller göra att delar av planen bör omprövas. En viktig del i arbetet med planen är att skapa ett arbetsätt som leder till ett kraftfullt och samordnat utvecklingsarbete som fortsätter när planen är antagen. Handlingsprogrammen ligger utanför den formella planen och bidrar till koncentrerade och konkreta insatser inom områden med komplexa och oklara samverkansformer.

Aktiviteter under samrådsperioden

Ett antal aktiviteter har genomförts under samrådsperioden för att stödja remissarbetet och öka engagemanget för de regionala utvecklingsfrågorna. De huvudsakliga samrådsaktiviteterna redovisas nedan. Därutöver har dialogen med länets kommuner fortsatt liksom den kontinuerliga processen med länen i östra Mellansverige.

Informationsmöten

När nämnden beslutat att skicka samrådsförslaget på remiss hölls två informationsmöten i juni 2008 för alla aktörer som är involverade i RUF5-processen. Syftet var att ge en första orientering om samrådsförslaget och att underlätta

remissinstansernas arbete. De sex strategierna, förslagen till plan- respektive målbilder och miljökonsekvensbeskrivningen presenterades och information gavs om dialogaktiviteterna under samrådsperioden.

Sammanlagt deltog ett 150-tal personer; främst kommunala och statliga tjänstemän, men också representanter från intresseorganisationer, enskilda och politiker.

Underlagsrapporter

RUF5 2010 bygger på ett brett underlag som RTK gjort tillgängligt i ett antal rapporter varav de flesta utkom under hösten 2008. En studievägledning till samrådsförslaget utarbetades för att underlätta för alla som vill sätta sig in i samrådsförslaget, särskilt för dem som inte tidigare deltagit i regionalt utvecklingsarbete. Målgruppen för studievägledningen var bland annat studieförbund, ideella organisationer och gymnasieskolor.

Konstnärlig kompetens – "Radikalt miljöbyte"

Tidigare har konstnärlig kompetens inte använts i nämnvärd utsträckning i planeringsprocessen. I samverkan med Stockholms läns landstings kulturförvaltning och Konstfrämjandet bjöd RTK därför in fyra konstnärer för att de på olika sätt skulle bidra till att ge en bild av och levandegöra de perspektiv och frågor som behandlas i RUF5-processen.

Konstnärerna och RTK beslutade att en samrådsaktivitet, främst riktad till kommunpolitiker i länet, skulle förläggas utanför de traditionella konferensrummen. Aktiviteten, som kallades *Radikalt miljöombyte*, skulle ge inspiration och väcka tankar och idéer som kan sätta spår i det regionala utvecklingsarbetet. Aktiviteten genomfördes vid 12 tillfällen under september 2008 i en helt svartmålad lägenhet i Huddinge centrum. I lägenheten involverades besökarna i tre workshops som utgick från centrala teman i samrådsförslaget.

Workshopen *En plats på kartan* syftade till att konkretisera begreppet attraktivitet. Här fick deltagarna föra diskussioner om attraktivitet och livsvärden och vad det är som gör regionen attraktiv ur ett bo-leva-verka-besöka-perspektiv.

I workshopen *Agora* gavs möjlighet till ett öppet samtal omkring frågor som finns i samrådsförslaget eller relaterar till planprocessen. Syftet var att diskutera begrepp, idéer och frågeställningar som ofta återkommer i politiken, i den offentliga debatten och i det regionala utvecklingsarbetet.

Den tredje workshopen *En hållbar soppa 2030* pågick i lägenhetens kök. Deltagarna fick utifrån de regionala åtaganden som presenteras i samrådsförslaget göra en gemensam "prioritering" av vilka åtaganden som sågs som viktigast. Utifrån prioriteringarna fick deltagarna välja ut olika grönsaker och komponera ett recept på en hållbar soppa.

Radikalt miljöombyte avslutades med ett öppet hus i slutet av oktober då allmänheten bjöds in.

Webbplatsen www.samrådsförslaget.se

Ett av samrådsperiodens övergripande syften var att bidra till engagemang och mobilisering kring regionens framtidsfrågor. Detta var också ett av syftena med webbplatsen www.samrådsförslaget.se.

På webbplatsen presenteras samrådsförslagens och miljökonsekvensbeskrivningens olika delar i korthet och här finns också möjlighet att ladda ner texter i fullängd samt kartor och illustrationer. Under samrådstiden var det också möjligt att lämna remissvar genom att fylla i ett webbformulär.

Dialogkonferens

Under oktober 2008 genomfördes en dialogkonferens under rubriken ”Dags att samråda – Var god stör!” Konferensen vände sig till alla aktörer i regionen som ville bidra med synpunkter. Konferensen lockade omkring 200 deltagare som på olika sätt deltog i diskussionerna om regionens framtidsfrågor. På förmiddagen hölls tre förkonferenser:

- Energi och klimat: Offentlig-privat samverkan är ett måste.
- Innovativa miljöer – hur planerar vi för dem?
- Socialt kapital i utvecklingsplanering.

På eftermiddagen hölls fem arbetsseminarier med utgångspunkt från prioriteringarna i samrådsförslaget:

- Bostadsförsörjning i en växande region.
- Sociala utvecklingsstrategier – stärk sammanhållningen; frigör livschanser.
- Transporter i en tät och funktionell region.
- Klimatfrågan – regionens ansvar och åtgärder.
- Spets eller bredd i den högre utbildningen – måste vi välja?

Samrådsförslaget ur ett barnperspektiv

Barnkonventionen ställer krav på att barn och unga ska ha inflytande i frågor som rör dem. RTK såg att det var en risk att barn och ungas röster inte skulle höras i RUF5-processen och arrangerade därför en barnworkshop där syftet var att få barns reflektioner och erfarenheter kring några centrala aspekter i RUF5. I ett tidigare skede i RUF5-processen har även workshops med ungdomar genomförts.

Frågor och problemställningar i RUF5 är komplexa även för en vuxen. Workshopen utgick därför från RUF5-frågor som anknyter till barnens vardag och som de upplever som meningsfulla för dem själva. Sex barn från två skolor i årskurs 5 i Huddinge kommun medverkade.

Seminarie serie

En seminarie serie genomfördes under samrådsperioden för att fördjupa och belysa vissa frågor och aspekter i samrådsförslaget. De fem seminarierna (under hösten 2008 och i början av 2009) lockade mellan 50–70 personer per gång.

Seminarieriet *Ut med det gamla och in med det nya? Strukturomvandlingens drivkrafter och konsekvenser* tog upp näringslivets strukturomvandling och regionens förmåga att tillgodose växande branschers behov av kompetent arbetskraft. Rapport 2008:8 *Branschanalys för Stockholms län* med prognoser fram till år 2020 presenterades.

Cathy Wilkinson, projektledare för den regionala utvecklingsplanen *Melbourne 2030* redovisade sina erfarenheter på seminariet *Melbourne 2030 och lärdomar för RUFS 2010* och gjorde jämförelser mellan utvecklingsplaneringen i de båda regionerna.

Vid seminariet *Trafiken i RUFS 2010* fördes en diskussion om hur regionens trafiksystem ska klara en växande befolkning, en ökande efterfrågan av transporter och kraven på klimatanpassning.

2. Regionplane- och trafiknämndens direktiv

Inledning

Ett antal viktiga frågor behöver avgöras innan arbetet med utställningsförslaget till RUFSS 2010 kan slutföras. För dessa knäckfrågor efterfrågade kontoret fördjupad vägledning från Regionplane- och trafiknämnden (RTN). Särskilda direktiv för ställningstagande i RTN har därför formulerats med utgångspunkt i följande knäckfrågor:

- Hur kan RUFSS 2010 ge tydligare vägledning för klimatutmaningen och hur ska transporternas klimatpåverkan hanteras?
- Hur ska principerna för utveckling av transportsystemet formuleras?
- Vilka regionala stadskärnor ska vi ha och hur ska de avgränsas?
- Var ska nya bostäder tillkomma i länet?
- Hur kan de svaga sambanden i strukturen av gröna kilar stärkas?
- Ska depåerna för flytande bränsle vid Loudden och Berg finnas kvar?
- Ska RUFSS 2010 peka ut och prioritera vissa branscher och kluster?
- Hur ska flyktingmottagande och introduktion av nyanlända behandlas i RUFSS 2010?
- Hur ska målbilden för östra Mellansverige utformas?
- Hur arbetar vi vidare med miljökonsekvensbeskrivningen av planen?
- Hur långtgående ska RUFSS 2010 vara i genomförandefrågor?

De punktsatser som avslutar redovisningen av varje knäckfråga är de direktiv som RTN godkände vid sitt sammanträde den 25 mars 2009.

Hur kan RUF5 2010 ge tydligare vägledning för klimatutmaningen och hur ska transporternas klimatpåverkan hanteras?

1. Introduktion – vad står i samrådsförslaget?

Klimatfrågan behandlas på flera olika ställen i samrådsförslaget eftersom olika områden påverkar utsläpp av klimatgaser och planen sammantaget ska bidra till en mer resurseffektiv region.

Vad gäller utsläppsmål specifikt hänvisas till överenskommelsen inom Stockholmsförhandlingen om att sänka utsläppen för vägtrafik med 30 procent till år 2030 jämfört med 1990. Det konstateras också att ett utbyggt trafiknät förbättrar tillgängligheten men måste kombineras med ekonomiska styrmedel om man ska nå klimatmålen.

2. Vad har sagts av remissinstanserna?

Många remissinstanser anser att klimatfrågan ska behandlas mer offensivt och att planen ska bidra till en minskning av regionens utsläpp av klimatpåverkande gaser. Transportsektorn svarar för cirka 45 procent av utsläppen och har en viktig roll i arbetet för att nå klimatmålen. Studier visar också att det finns fler synergier än konflikter vad gäller klimatinsatser och den ekonomiska och sociala utvecklingen i länet. En attraktiv region måste vara en klimatsmart region.

3. Det här är knäckfrågan

Knäckfrågan gäller hur planen ska ge tydligare vägledning för att hantera klimatutmaningen. I regeringens överenskommelse om en långsiktig och hållbar energi- och klimatpolitik (februari 2009) föreslås 40 procents minskning av klimatgaser till 2020. Två tredjedelar av minskningen ska ske i Sverige. Uppvärmningen ska år 2020 ske utan fossila bränslen. År 2030 bör fordonsflottan vara oberoende av fossila bränslen och år 2050 ska nettoutsläppet av växthusgaser vara noll. Utifrån det globala problemläget, den stora efterfrågan från remissinstanserna och efter regeringens energiöverenskommelse finns det stöd för att sätta en tydlig regional agenda vad gäller energi- och klimatfrågan.

I utställningsförslaget bör klimatfrågan – för att ge tydligare vägledning – utökas med främst två aspekter, *preciserade utsläppsmål* för växthusgaser på regional nivå och *resonemang om effekterna* av föreslagna åtaganden.

Utsläppsmål för växthusgaser bör preciseras på regional nivå och även sektorsvis per invånare. I samrådsförslaget finns redan två vägledande regionala mål för år 2050 (jämfört med 1990): totalt 80–90 procents utsläppsminskning och maximalt utsläpp av 1,5 ton CO₂-ekvivalenter per invånare och år. Utifrån detta kan regionala ambitioner och potentialer tydliggöras genom rimliga utsläppsminskningar för 2020, 2030 och 2050. Intervall bör anges eftersom det rör sig om en förändringsprocess där osäkerheten är stor vad gäller politiska beslut, omvärldsförändringar, teknisk utveckling och beteendeförändringar. Reduktionen av utsläpp bör anges per invånare för att ta hänsyn till länets tillväxt. Inriktningen jämfört med 2005 föreslås vara:

- år 2020 en minskning per invånare med 20–25 procent
- år 2030 en minskning per invånare med 40–50 procent
- år 2050 en minskning per invånare med 80–90 procent

Inriktningen för länet kan betecknas som ambitiös. Jämfört med resten av Sverige har Stockholms län redan idag lägre utsläppsvärde per invånare. Länets andel av landets totalutsläpp kommer dock att öka eftersom befolkningen i länet beräknas växa i en snabbare takt än i riket som helhet.

I utställningsförslaget bör nuvarande planeringsmålet (avsnitt 3.3/Säkra värden) ”Regionen påverkar klimatet väsentligt mindre” ändras till t.ex. ”Länets klimatpåverkan dämpas väsentligt genom en utsläppsminskning av CO₂-ekvivalenter med 40–50 procent per invånare till år 2030 jämfört med år 2005”. Åtagandet ”Sätt regionala mål för att minska utsläppen av växthusgaser” ändras till ”Precisera sektorsvisa regionala utsläppsmål för år 2030”.

Planeringsmålet bör i utställningsförslaget också kompletteras med förslag till åtaganden för olika sektorer. De förväntade *effekterna* av åtgärder ska redovisas.

Eftersom transportsektorns betydelse för klimatarbetet är så stor särredovisas reduktionen av transportsektorns utsläpp av klimatgaser i två tidsperspektiv:

- Till 2020 utformas transportsystemet så att utsläpp av klimatgaser från sektorn kan reduceras med 25–40 procent per invånare beroende på hur stor andel av minskningen som ska ske i Sverige. Förutsättningar att nå målen utvecklas inom ramen för fortsatt genomförandearbete.
- Till 2030 utformas transportsystemet så att utsläpp av klimatgaser från transportsektorn kan reduceras med 40–60 procent per invånare.

Utställningsförslaget bör även uppmärksamma vilka gränsdragningar som görs och vilken påverkansmöjlighet RUF5 har i klimatsammanhang. Regionens problem och potential vad gäller effektiva klimatsatsningar måste lyftas fram. Detta måste kombineras med tydliga regionala ambitioner vad gäller energianvändning och omställning till förnyelsebara energislag.

Regionplane- och trafiknämndens ställningstagande:

- Planeringsmålet är att länets klimatpåverkan dämpas väsentligt genom en utsläppsminskning med 40–50 procent av CO₂-ekvivalenter per invånare till år 2030, jämfört med år 2005.
- En ökad samverkan mellan näringsliv, forskning och högre utbildning inom klimat- och energiområdet bör uppmuntras för att utveckla och kommersialisera ny miljöteknik
- Sektorsvisa regionala utsläppsmål för år 2030 ska utarbetas i det fortsatta genomförandearbetet.
- De sektorsvisa utsläppsmålen ska utvärderas kontinuerligt genom kontrollstationer.
- Förväntade effekter av olika åtgärder ska redovisas.

Hur ska principerna för utveckling av transportsystemet formuleras?

1. Introduktion – vad står i samrådsförslaget?

Transportsystemet ska utvecklas så att tillgängligheten förbättras och utvecklingen mot en tät och flerkärnig region understöds samtidigt som planeringsmål om minskad klimatpåverkan kan nås.

För att minska utsläppen av växthusgaser och för att kunna erbjuda en god framkomlighet i ett annars överbelastat vägnät i regionens centrala delar behöver en växande biltrafik omfördelas och dämpas med hjälp av såväl ekonomiska styrmedel som olika incitament. Samtidigt behövs såväl spår- som vägutbyggnader.

Kollektivtrafiken behöver byggas ut för att tillgodose den ökade resefterfrågan som följer av befolkningstillväxten, men också för att erbjuda attraktiva alternativ till bilresandet och hantera den överflyttning från bil till kollektivtrafik som krävs om klimatmålen ska kunna nås. Med ett ökat trafiktryck ökar också kravet på åtgärder i de idag hårdast belastade trafiksnitten. Citybanan är då nödvändig för att öka kapaciteten i järnvägstrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet.

Väginvesteringarna inriktas i första hand mot utbyggnader av länkar som förstärker kollektivtrafikens framkomlighet och förbättrar trafiksäkerheten. Analyser visar dock att även i en situation med utvecklade ekonomiska styrmedel så behövs ytterligare vägkapacitet, framför allt över Saltsjö-Mälarsnittet. En ny förbifart har därutöver den fördelen att den minskar sårbarheten samtidigt som den understödjer utvecklingen av en flerkärnig och effektiv bebyggelsestruktur.

Sammantaget redovisas ett stort antal infrastrukturinvesteringar i samrådsförslaget. I några fall redovisas alternativa lösningar som relaterar till alternativen Tätt och Fördelad.

2. Vad har sagts av remissinstanserna?

Transportsystemets kapacitet är en central fråga i RUFSS och i många yttranden. Synpunkterna stöder till stora delar förslagen i samrådsunderlaget. Inriktningen att vid sidan av utbyggnad av infrastrukturen även begränsa vägtransporternas utveckling får stöd i flera yttranden. Skiljande meningar finns främst när det gäller de större vägprojekten. I många yttranden lyfts också klimatfrågan fram med koppling till behov av ökad kollektivtrafik, dämpad biltrafik samt åtgärder (däribland vägavgifter) som styr i denna riktning.

Behovet av en ännu snabbare och kraftigare utbyggnad av transportsystemet än vad som föreslås i samrådsunderlaget framförs också från flera håll. Kontorets bedömning är att de redovisade åtgärderna på ett rimligt sätt tillgodoser behovet av tillgänglighet samt ger förutsättningar att möta den väntade befolkningsökningen, samtidigt som den samlade investeringsnivån bedöms som realistisk.

Remissinstanserna stödjer också till övervägande del att överenskomna åtgärder i Stockholmsöverkommelsen fram till år 2020 ska redovisas i RUFSS.

3. Det här är knäckfrågan

Knäckfrågan gäller vilka principer som ska vara vägledande för transportsystemets utveckling och vad dessa principer innebär för de objekt där olika alternativ redovisades i samrådsförslaget.

Kontoret föreslår att den övergripande principen ska vara att transportsystemet ska byggas ut med kollektivtrafiken som grund och att kollektivtrafikinvesteringar ska ha hög prioritet. Vägutbyggnader behöver kompletteras med styrmedel och incitament så att planeringsmål avseende klimatpåverkan kan uppnås samtidigt som tillgängligheten förbättras.

I ett längre tidsperspektiv med ny teknik och med minskade CO₂-utsläpp minskar behovet av att ur klimatsynpunkt begränsa biltrafiken. Däremot kommer det att finnas ett fortsatt behov av att i täta stadsmiljöer begränsa biltrafiken, för att det ska vara attraktivt att bo och verka i dessa miljöer. Det innebär att kollektivtrafiken behöver ta en allt större andel av resandet även på lång sikt och att efterfrågan på bilresor i de centrala delarna behöver hållas tillbaka genom olika styråtgärder.

Regionplane- och trafiknämndens ställningstagande:

- Transportsystemet ska byggas ut med kollektivtrafiken som grund och kollektivtrafikinvesteringar ska ha hög prioritet. Vägutbyggnader behöver kompletteras med styrmedel och incitament så att planeringsmål avseende klimatpåverkan kan uppnås och tillgängligheten förbättras.
- För att möta ökade miljökrav och människors behov av rörlighet kan alternativ till den traditionella kollektivtrafiken – exempelvis spårbil, kollektivtrafik på vatten och sammanhängande cykelstråk – prövas i nära samverkan med kommuner, staten och näringsliv.
- Mälardalens redovisas med sträckning via Sundbyberg. Häggvik föreslås som ny regionaltågsstation tillsammans med de tidigare föreslagna Barkarby och Flemingsberg. Kontakten Häggvik/Stockholm Nord-Kista föreslås ske med spårväg via Sollentuna C.
- Behovet av ökad tillgänglighet mellan nordväst och Kista löses med tunnelbana eller spårväg mellan Barkarby och Kista via Akalla.
- För utvecklingen i nordostsektorn är Roslagspilen det bästa trafikeringsalternativet. I utställningsförslaget redovisas objektet som spårreservat och på ett sådant sätt att det framgår att även alternativet med utbyggnad tunnelbana kan bli aktuellt.
- Österleden ingår i utställningsförslaget.
- Huvudstaleden, som framförallt avlastar vägsystemet i centrala Solna samt möjliggör ny bebyggelse i närområdet, ingår i utställningsförslaget.
- På plankartan i utställningsförslaget redovisas objekt som föreslås vara utbyggda till 2020. Dit räknas åtgärdsförslagen i Stockholmsöverkommelsen fram till 2020, med undantag för spårvägssträckningen Bergshamra-Universitetet som föreslås utgå. Därutöver ingår också det nya objektet spårväg City. Utbyggnader efter 2020 redovisas som väg- eller spårreservat.

Vilka regionala stadskärnor ska vi ha och hur ska de avgränsas?

1. Introduktion – vad står i samrådsförslaget?

I samrådsförslaget utpekas åtta (alternativ Tät) respektive sju (alternativ Fördelad) yttre regionala stadskärnor.

De regionala stadskärnorna ska erbjuda goda lokalisering villkor för näringsliv, vetenskap, regional samhällsservice samt sociala och kulturella funktioner. Genom god kollektivtrafik, funktionsblandning, hög bebyggelse täthet och en sammanhängande bebyggelsestruktur samt ett väl integrerat gatunät ska de erbjuda hög tillgänglighet till olika utbud. Höga stadsmiljövärden med gator, torg och parker bidrar till att förbättra stadskvaliteten och öka attraktiviteten. Ett begrepp som kan tillämpas inom de regionala stadskärnorna är promenadstaden, vilket innebär att man tryggt och bekvämt kan nå olika målpunkter till fots.

Utanför Stockholms innerstad är det idag mycket få områden som har sådana kvaliteter, och det är inte realistiskt att de kan skapas inom stora delar av den regionala stadsbygden annat än på mycket lång sikt. Därför krävs en prioritering av områden där det är mest angeläget.

2. Vad har sagts av remissinstanserna?

Remissvaren ger ett mycket starkt stöd för att fullfölja den inriktning mot en flerkärnig region som etablerades i RUF5 2001. Så gott som alla remissinstanser stödjer en sådan inriktning och det som efterfrågas är i första hand tydligare anvisningar om innehåll och hur en stadskärna kan utvecklas samt vem som har ansvaret för utvecklingen. Dessa frågor kan behandlas i det fortsatta genomförandet av de regionala stadskärnorna och behöver således inte vara en del av utvecklingsplanen.

Nästan alla remissinstanser stödjer även inriktningen mot ett tätare stadsbyggande än hittills. All erfarenhet visar på de miljömässiga fördelarna med en tät stadsbebyggelse. Det fördjupningsprojekt som bedrivits avseende fysisk struktur stödjer också en huvudsaklig utveckling i enlighet med alternativ Tät. Endast ett fåtal remissinstanser har framfört synpunkter på de redovisade regionala stadskärnorna och deras avgränsning.

3. Det här är knäckfrågan

Remissinstansernas yttranden visar att det finns ett starkt stöd för flerkärnighet och att koncentrera bebyggelse och funktioner till vissa prioriterade stadskärnor. Knäckfrågan rör vilka dessa stadskärnor ska vara och hur de ska avgränsas.

Kontoret anser att den regionala utvecklingsplanen bör anpassas till kommunernas synpunkter i fråga om stadskärnorna. Det innebär att de kärnor som redovisades i RUF5 2001 kompletteras med Arlanda. Redovisningen av stadskärnan anpassas till den fördjupade översiktsplan för Arlanda som finns idag. Det bör dock tydligt framgå att förutsättningarna för denna stadskärna skiljer sig, framförallt med avseende på möjligheterna till nya bostäder på grund av flygbuller.

Vad gäller den centrala regionkärnans avgränsning bör den utvidgas i sydväst vid Telefonplan och i norr vid Solna station för att tillgodose synpunkter från bland andra Stockholms stad och Solna. Avgränsningar av övriga stadskärnor redovisas i huvudsak enligt alternativet Fördelad och RUF5 2001.

Sambanden mellan Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg bör stärkas, dock utan att de redovisas som sammanväxta vilket var fallet i alternativ Tät. Motsvarande gäller även kärnorna Kista-Sollentuna-Häggvik och Barkarby-Jakobsberg. Kontoret anser att det är viktigare att nå en hög bebyggelsetäthet inom de redovisade stadskärnorna än att bygga samman dem vilket sannolikt blir en fråga på mycket lång sikt och efter 2030.

Det är positivt att Upplands Väsby vill utveckla en tät, blandad och attraktiv stadskärna i kommunen, men kontoret anser inte att den ska redovisas som en regional stadskärna i den regionala utvecklingsplanen.

Den regionala stadskärnan i Nordost, Täby centrum-Arninge, bör utvidgas något västerut och norrut i Arninge, i enlighet med den av kommunen redovisade utbredningen i förslaget till Översiktsplan 2008. Stadskärnan bör däremot inte innefatta Rosenkälla, som inte är eller kan bli en fysiskt sammanhängande del av kärnan. Området planeras inte heller få blandbebyggelse, hög täthet eller spårbunden kollektivtrafik.

Regionplane- och trafiknämndens ställningstagande:

- Inriktning mot en flerkärnig region bör bibehållas med i huvudsak samma redovisning som RUF5 2001.
- Därutöver bör Arlanda redovisas som en regional stadskärna med avgränsning enligt den fördjupade översiktsplanen för Arlandaområdet.
- Centrala Regionkärnan utvidgas något vid Telefonplan och Solna station.
- Den regionala stadskärnan Täby Centrum-Arninge utvidgas något i Arninge enligt kommunens förslag till översiktsplan.

Var ska nya bostäder tillkomma i länet?

1. Introduktion – vad står i samrådsförslaget?

Samrådsförslaget innehåller förslag till geografisk fördelning av nya bostäder utifrån två alternativa befolkningsutvecklingar, Hög respektive Låg, samt utifrån de två strukturalternativen Tät och Fördelad.

Kommunerna behöver planera för att möjliggöra ett bostadstillskott enligt alternativ Låg och ha beredskap för alternativ Hög. Behovet av nya bostäder påverkas också av att bostadsstocken förändras, främst genom ombyggnad och permanentning av fritidshus. Behovet av nyproduktion bedöms under planperioden vara mellan 7 000 och 11 500 lägenheter per år i alternativ Låg respektive Hög.

2. Vad har sagts av remissinstanserna?

Vad gäller bostadsbyggandets geografiska fördelning ger remissvaren förutsättningar för en fördelning mellan kommunerna som uppfyller regionala mål. Utvärderingen av alternativen Fördelad och Tät visar att alternativ Tät i de flesta avseenden är mer gynnsamt än alternativ Fördelad.

Länsstyrelsen, SL, Stockholm, Solna, Sundbyberg, Sollentuna, Sigtuna, Södertälje, Lidingö, Järfälla, Nacka och Värmdö förordar antingen alternativ Tät eller ett bostadsbyggande som närmast motsvarar detta alternativ. Nordostkommunerna, Upplands Väsby, Botkyrka och Huddinge förordar alternativ Fördelad.

Flera kommuner har angett att de har en högre planberedskap för nya bostäder jämfört med vad som redovisats i samrådsförslagens två alternativ, till exempel Sigtuna, Upplands Väsby och Upplands-Bro.

3. Det här är knäckfrågan

Knäckfrågan gäller var och i vilken omfattning nya bostäder ska planeras i länet. Kontoret anser att utställningsförslaget i huvudsak bör bygga på alternativ Tät, men med vissa anpassningar som följer av kommunernas synpunkter.

Det är positivt att vissa kommuner har en högre planberedskap än vad som anges i utvecklingsplanen men det är dock inte realistiskt att utgå från att marknaden för nya bostäder långsiktigt kommer att ligga på en avsevärt högre nivå än hittills i de berörda kommunerna.

För Nacka är bostadsmarknadsläget sannolikt långsiktigt bättre och där är det snarare plan- och genomförandeprocesserna som kan begränsa byggandet. Kontoret bedömer att bostadstillskottet för kommunen kan höjas jämfört med samrådsförslaget. Det totala bostadstillskottet för Norrtälje och Värmdö och i viss mån även för Österåker kommer sannolikt att påverkas av en betydande permanentning av fritidshus. Bostadstillskottet bör därför ökas även för dessa kommuner.

Huddinge och Järfälla är kommuner med väl tillgängliga stationslägen och regionala stadskärnor. Kontoret anser att bostadsbyggandet i dessa kommuner bör planeras med utgångspunkt i alternativ Tät och att det finns potential för en sådan utveckling i båda kommunerna. Bostadstillskottet i Salem ligger i samrådsförslaget över vad som har byggts och vad som kommunen anger att det finns utrymme för, bland annat med hänvisning till Bornsjöns vattenskyddsområde. Kontoret bedömer att det finns en betydande förtätningspotential i den redan bebyggda delen av kommunen, men föreslår ändå att bostadstillskottet justeras ned i Salem.

Detta innebär sammantaget att fördelningen av bostadstillskottet i utställningsförslaget kommer att bli en sammanvägning av alternativen Tät och Fördelad, som ligger närmast Tät.

Regionplane- och trafiknämndens ställningstagande:

- Bostadstillskottet bör fördelas med utgångspunkt i alternativ Tät.
- Vissa anpassningar görs med ledning av kommunernas synpunkter och med hänsyn till den permanentning av fritidshus som sannolikt sker.

Hur kan de svaga sambanden i strukturen av gröna kilar stärkas?

1. Introduktion – vad står i samrådsförslaget?

Tätortsnära regional grönstruktur som är nära integrerad med bebyggelse- och infrastruktur kallas gröna kilar. De gröna kilarna erbjuder en mängd funktioner som rekreation, upplevelser, biologisk mångfald, skönhetsvärden, ekosystemtjänster m.m.

Tillgången till tätortsnära natur och vatten är kvaliteter som är ovanliga för en storstadsregion av Stockholms omfattning. De gröna kilarna utgör således en viktig del av Stockholm attraktivitet och bör därför värnas och utvecklas i ett brett perspektiv.

2. Vad har sagts av remissinstanserna?

Samrådsförslaget inriktning att stärka och utveckla strukturen av gröna kilar, gröna värdekärnor, stora samlade värden och gröna samband får stort stöd av remissinstanserna.

Flera remissinstanser efterlyser dock tydligare vägledning om hur grönstrukturen ska värderas och betonar risken med att gröna kilar ”naggas i kanten” eller fragmentiseras vid bebyggelse- och infrastrukturplanering. Länsstyrelsen föreslår ett handlingsprogram för grönstrukturen.

3. Det här är knäckfrågan

Knäckfrågan gäller möjligheten att hålla ihop de gröna kilarna och vilka principer som ska gälla för detta.

Ett större sammanhängande område som gröna kilar, kan erbjuda fler och olika kvaliteter jämfört med många små enskilda områden. Det finns kritiska flaskhalsar i den sammanhängande strukturen, som upprätthåller centrala funktioner. Flaskhalsarna är länkar som t.ex. knyter ihop regionala stråk och leder, innehar viktiga spridningsfunktioner för djur- och växter, erbjuder ekosystemtjänster, ökar tillgängligheten m.m.

De kritiska flaskhalsarna utgör en mycket liten del av kilarnas totala yta men är utsatta för ett stort exploateringsstryck. De har en tendens att krympa i takt med att staden växer. Olika anspråk måste i dessa partier, på ett jämbördigt sätt vägas mot varandra och om möjligt förstärka varandra för att öka regionens attraktivitet. Vissa partier kan behöva åtgärdas genom att minska barriäreffekter, stärka kopplingen mellan regional- och lokal grönstruktur, plantera ny vegetation etc.

Plankartan är ett uttryck för en avvägning mellan olika intressen på regional nivå. Den regionala utvecklingsplanen bör samtidigt vara vägledande för slutliga avvägningar vad gäller markanvändningen på kommunal nivå. Det gäller både i text, på karta och med illustrationer. Vad gäller operativa insatser såsom prioritering av åtgärder, utformningsfrågor, ansvarsfördelning m.m. avser kontoret behandla prioriterade frågor i samverkan med berörda aktörer i samband med fortsatt genomförandearbete.

Regionplane- och trafiknämndens ställningstagande:

- Kritiska flaskhalsar som upprätthåller centrala funktioner i de gröna kilarna ska redovisas i utställningsförslaget. Ett regionalt förhållningssätt ska redovisas för skydd och förstärkning av dessa områden – i text, på karta och med illustrationer.

Ska depåerna för flytande bränsle vid Loudden och Berg finnas kvar?

1. Introduktion – vad står i samrådsförslaget?

Med en växande befolkning ökar behovet av anläggningar som försörjer regionen med energi, material och varor. För att begränsa trafikarbetet med lastbil för distribution, och för att gynna sjö- och järnvägstransporter för leveranser till regionen, ska mark reserveras för anläggningar som har tillgång till järnväg eller sjöfart och samtidigt är lokaliserade nära marknaden. Loudden och Berg utpekade i samrådsförslaget som viktiga depåer för flytande bränsle i samrådsförslaget.

2. Vad har sagts av remissinstanserna?

Frågan om Loudden och Berg kommenteras av några enstaka remissinstanser. Svenska Petroleuminstitutet konstaterar att samrådshandlingen inte utpekar alternativ till Loudden och Berg för hantering av flytande bränslen och att behovet av hamnar för hantering av flytande drivmedel måste visas tydligt. Statoil anser att en avveckling av Bergs oljeterminal inte är förenlig med planens övergripande mål på grund av ökat transportarbete och att Bergs oljehamn bör ingå som en del i regionens framtida infrastruktur.

3. Det här är knäckfrågan

Knäckfrågan är om Loudden och/eller Berg ska finnas kvar eller avvecklas.

Stockholm och Nacka kommuner har för avsikt att avveckla de depåer för flytande bränslen som finns i respektive kommun, Loudden och Berg, till förmån för tätbebyggelsemiljöer. Depåerna levererar huvudsakligen drivmedel till ett område som motsvarar Stockholms län och angränsande kommuner. Loudden utgör hamn av riksintresse. Dessa hamnfunktioner måste kunna tillgodoseas på annat sätt om Loudden ska kunna omvandlas. Alternativt kan funktionen som utgör riksintresse ha upphört för att en omvandling ska kunna ske. Berg är ingen allmän hamn och det saknas tvingande medel för att förhindra en omvandling. Omvandling kan ske när avtalet mellan kommunen och depåägaren upphör år 2019.

Förbrukningen av drivmedel i Stockholmsregionen förväntas öka medan förbrukningen av eldningsolja förväntas minska. En förväntad omställning till alternativa drivmedel bedöms ske i första hand till flytande biobaserade drivmedel. Detta medför betydligt större volymer att hantera än för motsvarande mängd fossila drivmedel. Samtidigt ökar transportarbetet kraftigt i regionen. Gas- och eldrift har introducerats på marknaden och enligt en regional energistudie bedöms laddhybrider ha stor potential att på lång sikt (25–30 år) ersätta flytande drivmedel.

Länets tre depåer för flytande bränslen, Loudden, Berg och Södertälje hamn har stor betydelse för att begränsa transportarbetet med tankbilar för leveranser till länets tankställen. En avveckling av både Loudden och Berg skulle medföra att trafikarbetet ökar med 250 procent. Länet skulle då försörjas från Södertälje, Västerås, Gävle och Norrköping. Kontoret anser att det inte inom överskådlig tid är möjligt att finna nya terminallägen som medger en fortsatt resurseffektiv hantering av flytande bränslen i regionen.

För en eventuell avveckling av regionens depåer för flytande bränslen är det avgörande när ett trendbrott kan uppstå – när flytande bränslen börjar ersättas med icke-flytande bränslen. Enligt aktuella bedömningar kan det dröja 20–30 år, men osäkerheterna är stora.

Mot bakgrund av ovanstående anser kontoret att det är olämpligt att avveckla depåkapacitet i länet innan år 2030, eller till dess att icke-flytande drivmedel kommit att dominera marknaden.

Regionplane- och trafiknämndens ställningstagande:

- Depåerna för flytande bränsle vid Loudden och Berg ska behållas under planperioden.

Ska RUF5 2010 peka ut och prioritera vissa branscher och kluster?

1. Introduktion – vad står i samrådsförslaget?

I samrådsförslaget betonas betydelsen av tre förutsättningar för långsiktig ekonomisk hållbarhet på regional nivå:

- *Betydelsen av humankapital.* Regionen måste ytterligare stärka sin kompetens- och kunskapsförsörjning.
- *Betydelsen av kreativitet och förnyelse inom såväl offentlig som privat sektor.* Den praktiska förmågan till innovation och nytänkande är avgörande i en tilltagande internationell konkurrens.
- *Betydelsen av attityd, vilja och ambition till förnyelse.* Det är egenskaper som måste genomsyra alla delar av ekonomin.

Fokus ligger på förnyelse av hela ekonomin – inte på enskilda branscher eller kluster. I planen anges inte vilka som kan tänkas bli morgondagens starka kluster.

2. Vad har sagts av remissinstanserna?

Remissinstanserna ställer sig till stor del bakom inriktningen på förnyelse i hela ekonomin. Men några remissinstanser förordar en tydligare beskrivning i planen av regionens framtida starka kluster och efterfrågar en tydligare bild av vilka delar av näringslivet som har särskilt goda tillväxtförutsättningar i framtiden.

3. Det här är knäckfrågan

Det finns ett antal argument som kan framföras för att motivera att framtidens viktigaste branscher och kluster ska pekas ut. Ett argument är att en sådan prioritering kan vara vägledande för offentliga satsningar som kan bli mer kraftfulla om de koncentreras till väl valda kluster och branscher. Det finns också en efterfrågan bland vissa aktörer på tydliga framtidsbilder att relatera till.

En viktig förutsättning att beakta när frågan om framtidsbranscher diskuteras i RUF5 är det 20-åriga perspektivet. Det långa tidsperspektivet gör att riskerna med att peka ut framtidsbranscher och kluster är mycket stora. Vi kan helt enkelt inte veta idag vilka som är vinnarna år 2030. Bara under det senaste året har konjunkturen tydligt illustrerat hur snabbt omvärldsförutsättningarna kan förändras. Ett utpekande av vissa branscher och kluster kan göra mer skada än nytta.

Praktiska erfarenheter och forskningen visar också att kluster kan understödjas när de växer på marknadens villkor, men inte skapas. Framgångsrika kluster kan inte planeras fram eller skapas genom politiska beslut. Långsiktig framgång i ett kluster, eller en bransch, beror på företagets förmåga att konkurrera med andra företag och att attrahera rätt humankapital. Närheten till andra företag är inte en begränsning utan en konkurrens fördel. Man lär sig av varandra och tillsammans attraherar man ännu mer kompetent arbetskraft.

Offentliga organ kan understödja marknadsprocesser som innebär tillväxt av branscher och kluster, men bör inte föregripa dessa. Det offentliga roll är att ta bort tillväxthinder och att understödja initiativ från marknadsaktörer.

Regionplane- och trafiknämndens ställningstagande:

- Behåll fokus på förnyelse av hela ekonomin.
- Stärk beskrivningen av dagens styrke- och tillväxtområden.
- Betona betydelsen av att offentliga organ stödjer framväxande initiativ och undanröjer tillväxthinder för branscher och kluster som växer på marknadens villkor.

Hur ska flyktmottagande och introduktion av nyanlända behandlas i RUFSS 2010?

1. Introduktion – vad står i samrådsförslaget?

I samrådsförslaget anges att den sociala segregationen och utanförskapet inte kunnat hävas – trots höga ambitioner och mål – och att det därför finns anledning att betrakta integrationen ur ett nytt perspektiv. En grundtanke i samrådsförslaget är att tillträde till arbetsmarknaden inte bara ger bättre ekonomiska villkor utan också stärker individens kapacitet och handlingsmöjligheter. Inträde på arbetsmarknaden kan öppna dörrar som ger individen tillgång till andra arenor, exempelvis kulturella och sociala, och till bostadsmarknader som tidigare varit stängda. Ett åtagande om att förnya och bredda integrationspolitiken finns därför i förslaget. Det nya integrationsperspektivet omfattar utvecklingsområden som inte traditionellt betraktas som integrationspolitiska – det handlar exempelvis om tillgänglighet mellan områden av olika karaktär och om att skapa mötesplatser där människor från olika grupper kan mötas och lära känna varandra. Däremot behandlar inte samrådsförslaget frågan om flyktmottagandet och introduktionsinsatser explicit.

2. Vad har sagts av remissinstanserna?

Åtagandet om integrationspolitikens förnyelse och uppföljning av integration och utanförskap kommenteras av flera remissinstanser, bland annat nämns ett stort antal insatser för att öka integration i regionen. I det sammanhanget lyfter några remissinstanser fram förslaget till *samverkansöverenskommelse kring flyktmottagande och introduktion av nyanlända* som utarbetats under ledning av Kommunförbundet Stockholms län (KSL). I juni skickade KSL förslaget till samverkansöverenskommelse på remiss till länets kommuner. Samtliga 25 kommuner, som svarade på remissen, är positiva till överenskommelsens utgångspunkter och syfte samt upplever den som en logisk följd av de senaste årens samverkansutveckling i regionen. Därför är de också beredda att skriva under den gemensamma överenskommelsen.

Överenskommelsen innebär att undertecknande parter aktivt ska arbeta för en ökad samordning och utveckling av insatser riktade till nyanlända barn, kvinnor och män för att på ett bättre och resurseffektivare sätt skapa förutsättningar för att möta individens behov och de vuxnas strävan att bli självförsörjande. De undertecknande parterna ska erbjuda nyanlända utbildnings-, arbetslivsinriktade och övriga introduktionsinsatser, förskoleplatser, utbildningsplatser inom grund- och gymnasieskola samt i möjligaste mån praktikplatser och arbetstillfällen. Kommunerna kan köpa och byta tjänster med varandra. Alla berörda aktörer tar sitt ansvar vid introduktionen av nyanlända.

I remissvaren på samrådsförslaget av RUFSS anger KSL att förslaget till samverkansöverenskommelse bör beaktas tydligare, medan både länsstyrelsen i Stockholms län och Södertälje föreslår att planen ska kompletteras med åtaganden kring flyktmottagande och introduktion av nyanlända. Södertälje kompletterar sitt förslag med att ett regionalt asyl- och flyktmottagande också ska ses som ett planeringsmål och att varje kommun ska delta i åtaganden i förhållande till sitt invånartal.

3. Det här är knäckfrågan

Knäckfrågan är hur flyktingmottagande och introduktion av nyanlända ska behandlas i RUF5. Kontoret bedömer att ett regionalt samarbete kring asyl- och flyktingmottagande i regionen kan bidra till integration och den remissbehandling som genomförts av förslaget till samverkansöverenskommelse visar att det finns stöd för detta.

Att synliggöra dessa frågor i RUF5 skulle stödja det samarbete som redan finns och som är på gång i regionen och underlätta flyktingars och nyanländas inträde till arbete, utbildning m.m. Däremot har inte alla kommuner samma synpunkter på alla delar av förslaget. Några kommuner föreslog mer än vad som tagits med i förslaget, andra var tveksamma till olika konkreta delar av förslaget etc. Av denna anledning kommer exempelvis frågan om spridning av nyanländas bosättning att ingå i kommande förhandlingar med länsstyrelsen angående ny avtalsperiod från och med 2010.

Regionplane- och trafiknämndens ställningstagande:

- Flyktingmottagande och introduktion av nyanlända behandlas i utställningsförslaget på ett tydligare sätt, med utgångspunkt i den samverkansöverenskommelse som KSL utarbetat.

Hur ska målbilden för östra Mellansverige utformas?

1. Introduktion – vad står i samrådsförslaget?

Samrådsförslaget presenterar två alternativa förslag till målbilder för östra Mellansverige. Förslagen är schematiska och benämns Städer respektive Storstäder. Målbilderna visar på en rumslig utveckling på lång sikt och beskriver en storregional struktur med olika funktionella samband.

Målbilderna innefattar en tänkbar utveckling för bland annat tågtrafik, hamnar och flygplatser, transportstråk och bebyggelse.

2. Vad har sagts av remissinstanserna?

Flera remissinstanser, såväl kommuner inom som utom länet, regionala organ och centrala myndigheter, är positiva till att samrådsförslaget redovisar framtida principiella strukturer både för Stockholms län och för östra Mellansverige.

Däremot framför flera parter att regionbegreppet är otydligt och från angränsande län finns krav på mer detaljer. Det efterlyses också tydligare definitioner av begrepp som t.ex.orstäder och vilken status målbilden har är otydligt. Man upplever också att avsnittet är alltför Stockholmsdominerat och i större utsträckning borde behandla förhållanden mellan kringliggande län och deras inbördes förhållanden.

Alternativen Städer och Storstäder förordas av olika remissinstanser men alternativet Storstäder är det som flest ser som mest gynnsamt för att stödja en flerkärnig utveckling på lång sikt. Flera remissinstanser anser också att alternativen behöver fördjupas och med fördel kan kombineras till ett alternativ.

3. Det här är knäckfrågan

Det finns ett starkt stöd, både inom och utom länet, för att skapa en gemensam syn på den övergripande regionala rumsliga strukturen. I grunden råder stor enighet om behovet av samarbete inom den växande funktionella regionen för att bidra till att göra regionen mer konkurrenskraftig och långsiktigt attraktiv. Knäckfrågan gäller att det måste till en klarare definition av vad den redovisade bilden står för.

Kontoret anser att målbildens funktion är att vara en rumslig framtidsbild för 2050. Den ska vara en utgångspunkt för den länsövergripande rumsliga planeringen, ge underlag för gemensamma planeringsfrågor och vägledning vid beslut om utveckling och planering. Målbilden ska också ha funktionen som Stockholms utblick, d.v.s. fokus ska ligga på relationerna mellan Stockholms län och övriga län. Den är naturligtvis inte styrande eller tvingande. Målbilden bör primärt omfatta utvecklingsfrågor som skapar förutsättningar för en sammanlänkning av marknaderna för arbete, boende, utbildning och företagande i enlighet med planeringsmål som redovisas i samrådsförslaget.

Med utgångspunkt i remissvaren och den löpande dialogen med representanter för berörda län är kontorets slutsats att det förslag som ska redovisas i utvecklingsförslaget behöver låna drag från samrådets båda alternativ.

Den målbild som redovisas i RUF5 2010 ska ses som en plattform för vidare diskussion och samarbete. Fördjupningar kan med fördel göras länsvis eller i form av delregional samverkan inom ramen för de ingående länens regionala utvecklingsprogram, i planeringen av transportinfrastruktur och inte minst i arbetet med kommunernas översiktsplaner.

Det är angeläget att det påbörjade arbetet med att utveckla en gemensam syn på den övergripande storregionala rumsliga strukturen fortsätter i dialog med berörda aktörer. Stockholmsregionen bör aktivt ta initiativ till en fortsatt process i nära samverkan med berörda parter.

Regionplane- och trafiknämndens ställningstagande:

- Målbildens funktion ska vara att utgöra en rumslig framtidsbild för östra Mellansverige år 2050. Den ska också ha funktionen som Stockholms läns utblick mot omgivande län och regioner.
- Målbilden ska vara en utgångspunkt för gemensamma planeringsfrågor och vägledning vid beslut om utveckling och planering.
- Målbilden ska primärt omfatta utvecklingsfrågor som skapar förutsättningar för en sammanlänkning av marknaderna för arbete, boende, utbildning och företagande.
- Målbilden i utvecklingsförslaget behöver låna drag från samrådets båda alternativ.
- Stockholmsregionen bör delta i en fortsatt process om regionfrågan, i samverkan med berörda kommuner och landsting i Mälardalen. Målbilden ska primärt omfatta utvecklingsfrågor som skapar förutsättningar för en sammanlänkning av marknaderna för arbete, boende, utbildning och företagande och minskande administrativa hinder för människors fria rörlighet.

Hur arbetar vi vidare med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) av planen?

1. Introduktion – vad står i samrådsförslaget?

I samrådsförslaget finns en sammanfattning av den miljökonsekvensbeskrivning som gjorts. MKBn är ett steg i den miljöbedömning som görs av RUF5 2010.

MKBn har begränsats till år 2030 och Stockholms län. I sak har bedömningen avgränsats till de nio fokusområden som RTN och länsstyrelsen gemensamt beslutade om i november 2007. Fokusområdena är transportsystemets omgivningspåverkan, energiförsörjningens och energianvändningens miljöpåverkan, regionens klimatpåverkan, regionens vattenmiljöer och vattentillgångar, regionens grönsstruktur, stadsbygdens värden och kvaliteter, förutsättningar för skärgården och landsbygden, befolkningens miljörelaterade hälsa samt klimatförändringarnas miljörisker.

I miljöbedömningen har dels åtagandena och dels de två alternativa planbilderna (Tät och Fördelad) varit utgångspunkt för de mer specifika bedömningarna.

2. Vad har sagts av remissinstanserna?

En stor del av remissinstanserna ställer sig bakom slutsatserna i Miljökonsekvensbeskrivningen. Remissinstansernas synpunkter på MKBn rör i första hand:

- Bristen på nollalternativ 2030.
- Bristande överensstämmelse mellan MKB och plan.
- MKBn är svåräst och otydlig och bör vara mer strategisk.

3. Det här är knäckfrågan

Knäckfrågan gäller vilken inriktning det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen av planen ska ha för att på bästa sätt bidra i den fortsatta planeringsprocessen och för att tydliggöra planens påverkan.

För att kunna göra relevanta utvärderingar föreslås att ett nollalternativ för 2030 tas fram. Nollalternativet ska visa utvecklingen om planen inte genomförs.

De förslag som framförs i miljökonsekvensbeskrivningen av samrådsförslaget föreslås inarbetas i planen. Det handlar framförallt om de miljö- och klimataspekter som tas upp i MKBn, men det gäller även synpunkter på grönsstruktur, vattentillgångar, energiinfrastruktur m.m.

För att göra MKBn mer tydlig och mer lättäst ska de nio fokusområdena grupperas efter sina gemensamma drag vad gäller planeringsmål, åtaganden och förhållningssätt till planen. MKBn ska även vara mer strategisk till sin karaktär och de viktigaste frågorna ska synliggöras. Alla fokusområden måste kommenteras i MKBn men de två fokusområden som ska lyftas och behandlas mer utförligt är ”Regionens klimatpåverkan” och ”Transporternas omgivningspåverkan”.

Regionplane- och trafiknämndens ställningstagande:

- Ett nollalternativ för 2030 ska tas fram. Nollalternativet ska visa utvecklingen om planens förslag inte genomförs.
- Miljökonsekvensbeskrivningen ska göras tydligare och mer strategisk.
- Resultat från hela miljöbedömningsprocessen ska inarbetas i utställningsförslaget.

Hur långtgående ska RUFSS 2010 vara i genomförandeårågor?

1. Introduktion – vad står i samrådsförslaget?

I samrådsförslaget anges att RUFSS 2010 ska fungera som ett paraply under vilket både fördjupat planeringsarbete och operativa insatser av olika slag ska genomföras. Vilka planer, program och processer som RUFSS 2010 ska ligga till grund för anges inte i samrådsförslaget. Ett förslag redovisas om att initiera särskilda handlingsprogram för årågor som är högt prioriterade och/eller där ansvaret är delat på många aktörer. Handlingsprogrammen ska komplettera de program och processer som redan drivs i regionen. Vilka aktörer som är ansvariga för, eller förväntas vara drivande, för respektive åtagande anges inte i samrådsförslaget. I samrådsförslaget redovisas dock statens roll i relation till de olika åtagandena särskilt.

2. Vad har sagts av remissinstanserna?

Många remissinstanser anser det angeläget att finna former för ett effektivt genomförande av planens åtaganden. En tydligare betoning av ansvaret för genomförande av planens åtaganden efterlyses. Att handlingsprogram ska utarbetas för genomförande av planens åtaganden får stöd av ett stort antal remissinstanser.

I övrigt kommenterar remissinstanserna planens tydlighet och ändamålsenlighet för genomförandet, samordning av strategier för exempelvis bostäder och infrastruktur, finansieringsårågor, den regionala beslutsstrukturen, myndigheters ansvar att samverka m.m.

3. Det här är knäckårågan

Knäckårågan rör hur långtgående planen ska vara i att ange hur genomförandet ska ske. Planen ska ge en tydlig bild av genomförandet men utan att föregripa de förhandlingar och uppgörelser som är en del av den fortsatta processen.

Kontoret anser att flertalet av de föreslagna förbättringarna är angelägna och uppenbarligen representerar ett stort mått av gemensam regional erfarenhet av regionalt utvecklingsarbete. Det är dock inte möjligt att redan inför utställningen av RUFSS 2010 genomföra eller konkretisera alla förslagen från remissinstanserna. När så inte är fallet kan dock utställningsförslaget visa på angelägenheten av fortsatta överväganden och utveckling i förslagets riktning. I utställningsförslaget för RUFSS 2010 är avsikten att ge en tydlig samlad bild av genomförandet av planen, med de olika aspekter på detta som remissinstanserna har pekat på.

Enligt kontorets uppfattning är det i vissa fall klarlagt var genomförandeansvaret ligger, hur olika insatser skulle kunna se ut mer i detalj och hur beslut om verkställighet och finansiering bör ske. Detta bör framgå av planen. För andra åtaganden kommer ytterligare klarlägganden att krävas. Ett sätt att arbeta vidare med sådana årågor är då att initiera handlingsprogram där berörda aktörer ges möjlighet att i samverkan klarlägga förutsättningarna för ett genomförande såsom t.ex. Vägverket och Banverket önskar. Ett annat sätt är att nyttja existerande samverkansorgan och processer där sådana finns.

Regionplane- och trafiknämndens ställningstagande:

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

3. Remissvar i korthet

Samrådsförslaget till RUFSS 2010 har utarbetats i dialog med ett mycket stort antal berörda aktörer – kommuner och kommunala samarbetsorgan, landsting och regionala grupperingar, statliga myndigheter, organisationer och företag. Remissen har också besvarats av fler aktörer än någon remiss som regionplane- och trafiknämnden någonsin skickat ut.

Här redovisas de drygt 240 yttrandena i sammanfattning. Yttrandena innehåller cirka 3 500 specifika påpekanden och ställningstaganden som sammanfattas i kapitlet Synpunkter på samrådsförslagens olika delar.

RUFSS 2010 är avsedd att uttrycka regionens samlade vilja och de åtaganden som utvecklingsplanen innehåller ska genomföras av en rad olika aktörer, i många fall kommuner. I sammanfattningarna redovisas när någon fullmäktigledamot eller grupp i en kommun reserverat sig eller lagt ett yttrande till protokollet. Det är värt att notera att i de allra flesta fall har beslut om yttrandet tagits i enighet.

Kommuner i Stockholms län **Botkyrka kommun**

RUFSS 2010 har bättre förutsättningar än den gällande planen att lösa den dubbla uppgiften att vara regionplan i plan- och bygglagens mening samt regionalt utvecklingsprogram. De sociala utvecklingsfrågorna har fått en väsentligt bättre behandling än tidigare. Det är dock svårt att överblicka kopplingarna mellan de olika nivåerna – räcker åtgärderna till för att uppnå mål och visioner? RUFSS skulle behöva redovisa en utvecklad metodik med konsekvensanalys för bland annat social utveckling. För att Botkyrka ska kunna bidra till genomförandet av regionens strategi behöver RUFSS 2010 även kompletteras med ett resonemang om på vilket sätt regiondelarnas olika utveckling ska bidra till helhetens attraktivitet.

För en bättre balanserad utveckling i hela regionen och för att bättre möta klimatutmaningarna behöver RUFSS mer resonemang och fler förslag till ny infrastruktur och ett nytt systemtänkande som stimulerar verklig flerkärnig utveckling. Planen behöver också bättre behandla vikten av att utveckla kreativitet och entreprenörskap, kulturens och upplevelsens betydelse för utvecklingen och regionens förmåga att utnyttja invandringens möjligheter.

Botkyrka lyfter särskilt fram några infrastrukturfrågor av avgörande betydelse för kommunens utveckling. Den planerade Spårväg Syd skapar goda möjligheter att förbinda Flemingsberg och Kungens kurva via Tullinge/Riksten. För närvarande pågår även en spårbilsutredning för Botkyrka. Ett mer genomtänkt regionalt cykelvägssystem behöver också utvecklas.

Pehr-Jannes Gråbergs (C) lämnade särskilt yttrande.

Danderyd, se Stockholm Nordost

Ekerö kommun

Ekerö kommun anser att RUFSS 2010 inte är tillräckligt utvecklade för sin roll som regionalt utvecklingsprogram. De viktigaste framgångsfaktorerna för regionen är tillgången på välutbildade och kompetent arbetskraft. Därför måste det finnas ett brett utbud av bra och prisvärda boendialternativ.

Kapacitetsbrister i de nord-sydliga förbindelserna av Stockholmsregionen resulterar i delningstendenser. De dynamiska effekter, som generellt gynnar enskilda och företag i storstadsmiljöer, kan då bli begränsade.

RUFSS måste verka för att Vägverkets och SL:s resurser även inriktas mot de kommuner som i likhet med Ekerö är belägna nära regioncentrum. För att öka tillgängligheten till kärnorna måste stombussnät utvecklas för att försörja de områden som inte ligger vid något spårnät. Tätare bebyggelse i regioncentrum underlättar framkomligheten, förutsatt att kollektivtrafiksystemet får tillräcklig kapacitet och kvalitet. I båda alternativen Tät och Fördelad är kollektivtrafikens andel reducerad, vilket måste åtgärdas. Regionens bör generellt verka för bättre samordning mellan godstransporter på land och till sjöss. Plandokumentet bör i betydligt större utsträckning belysa möjligheterna att använda vattenvägarna för arbetspendling.

Den pågående klimatförändringen bör få ett ökat utrymme i planens handlingsprogram och åtaganden. En ökad regional samordning för miljöfrågor är viktig. Slutsatserna i miljökonsekvensbeskrivningen kring vattenförsörjning och bebyggelse i strandnära markområden är för generella och delas i vissa avseenden inte av Ekerö kommun. De gröna värdekärnorna och kilarna måste värnas även i de mer glesbebyggda delarna av regionen. Planen bör efter samverkan med berörda län och kommuner kompletteras med klargörande om Mälarens regionala värdestatus för vattenförsörjningen.

Rekreation och turism är viktiga verksamheter, som kan bidra till ett betydande antal arbetstillfällen utanför tätorterna. Upplevelseinriktad verksamhet är för närvarande dessvärre alltför koncentrerad till Stockholms innerstad. Det är därför viktigt att landsbygdsområdena stärker den egna profilen. Ett sammanhängande cykelstråk i hela regionen är ett sätt att göra landsbygden tillgänglig. Det är angeläget att ge Stockholm-Mälarenregionen i allmänhet och Mälarenöarna i synnerhet en tydligare profil och identitet som kulturens övärld. RUFSS bör i högre grad fokusera på kulturarvet och kulturmiljöerna.

Krister Skånberg (MP) har lämnat ett särskilt yttrande.

Haninge kommun

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) har haft en hög ambition och delvis lyckats i sin ambition att utveckla innehållet i RUFSS 2010 i jämförelse med RUFSS 2001 i många delar. Planen innehåller dessutom förslag till genomförande vilket är lovligt. Kommunerna har beretts stor möjlighet att delta i arbetsprocessen och påverka förslaget vilket naturligtvis är mycket positivt. Kommunen har dock en del kritiska synpunkter på förslaget olika delar och lyfter särskilt fram tre perspektiv som måste utvecklas till den slutliga versionen:

- 1 Miljökonsekvensbeskrivningen riktar allvarlig kritik mot innehållet i RUFSS, särskilt vad avser behandlingen av klimatfrågan och utsläppen av växthusgaser. Det är viktigt att denna kritik beaktas i den slutliga versionen och påverkar de strategier och åtgärder som slutligen föreslås.
- 2 Tron på en flerkärnig region är viktig för utvecklingen. Positionen som regional stadskärna är central för Haninge, liksom stråktänkandet på östra Söder-

törn från Globen till Nynäshamn och med den kommande storhamnen Norvik som regionens port mot Östersjön. Kommunens egna ansträngningar med att förtäta den regionala stadskärnan kommer att vara intensiva framöver. Men för att detta ska lyckas måste också infrastrukturen byggas ut för att stödja flerkärnigheten och den regionala stadskärnan. Konkret behövs satsningar på regionalpendel på Nynäsbanan med direkta förbindelser till Arlanda och Uppsala, förlängning av Spårväg Syd från Flemingsberg via Södertörnsleden till Jordbro-Handen och Brandbergen och försök med spårtaxi någonstans i Stockholmsregionen, exempelvis i Haninge.

- 3 För att en region ska vara världsledande krävs inte bara tillräckligt med bostäder, bra infrastruktur, social balans, ren miljö och närhet till naturen. Människor behöver också kulturell stimulans på många olika plan. Denna dimension saknas nästan helt i RUFSS och måste kompletteras.

Kommunen uttalar att Förbifart Stockholm är av stor vikt för hela Stockholmsregionen och inte minst Haninge. Den binder samman regionen och bidrar till ökad tillväxt och utveckling.

Robert Noord, Meeri Wasberg, Anders Lindberg, Kenneth Forsberg, Gunnel Trelje, Kerstin Hedin Lindholm (samtliga S) reserverar sig för förslag till tillägg till yttrandet. *Yvonne Radestam* (MP) och *Nafi Cilgin* (V) lämnar särskilt yttrande.

Huddinge kommun

Vision, mål och strategier i RUFSS 2010 är principiellt bra utformade och väl i linje med Södertörns kommunernas utvecklingsprogram liksom med inriktningen att tydligare koppla utvecklingen i Stockholms län till den i östra Mellansverige.

RUFSS anlägger ett helhetsperspektiv och beskriver sambandet mellan en socialt sammanhållen region och en hållbar utveckling på ett tydligt sätt, vilket är föredömligt. Huddinge anser dock att det är av största vikt att RUFSS tydligt visar hur den regionala obalansen avses hanteras.

Kommunen anser att bostadsbyggnadstakten inte kan avgöras i dagsläget utan får tas upp i respektive års uppdatering av kommunens projektplan för samhällsbyggnadsprojekt. Det är viktigt att bostäder planeras för samtliga grupper i samhället. En grupp som behöver lyftas fram tydligare är äldre och deras specifika behov.

Kommunen tar inte fullt ut ställning för något av alternativen Tät eller Fördelad. Huddinge skulle ha föredragit Tät, som bedöms minska koldioxidutsläpp och skapa innovativa miljöer och effektiva kommunikationer. Den utbyggnadstakt som motsvarar Fördelad är dock mera i linje med kommunens planering och bevarar också de gröna kilarna på ett bättre sätt. Huddinge förespråkar Storstäder som är att föredra ur sju av åtta kriterier; för det åttonde är alternativen likvärdiga.

Huddinge anser att infrastruktursatsningar på Södertörn måste prioriteras för att stödja tillväxten och utvecklingen i den södra regionhalvan och därmed utjämna den regionala obalansen. Det är bra att RUFSS har med Södertörnsleden inklusive Masmolänken och Spårväg Syd som behövs för att den tillväxtpotential som finns i södra länsdelen ska kunna tas tillvara. Hur den regionala balansen mellan nord och syd utvecklas samt kapaciteten i infrastrukturnätet behöver belysas för de olika alternativen i en utvecklad konsekvensanalys.

Huddinge instämmer till fullo i att utbildning är avgörande för att regionen ska vara framgångsrik och attraktiv. För att ytterligare stärka den högre utbildningen bör Södertörns högskola bli universitet.

Det är allvarligt att klimatmålen för år 2030 inte uppnås i något av de scenarier som RUF5 skisserar. RUF5 uppgift måste vara att visa vägen och föreslå åtgärder som leder till måluppfyllelse. RTN måste därför ta fram ett planförslag som uppfyller klimatmålen.

Järfälla kommun

Förslaget till RUF5 2010 med vision, mål, strategier och åtaganden överensstämmer med Järfälla kommuns inriktning. Visionen är mycket högt ställd, kaxig och krävande och kan ge ett lyft för regionen. Indikatorerna visar att det är stor skillnad i hur långt regionen har kvar för att nå upp till de fyra uppställda målen.

Strategin *Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn* innehåller tankar och idéer som i hög grad stämmer överens med kommunens mål och strategier vad gäller dessa tre områden. Förbättringarna av kapaciteten i trafikinfrastrukturen är helt nödvändiga för regionens utveckling. Det är Järfällas mål att öka bostadsbyggandet och inflyttningen i kommunen. För att det ska vara möjligt, måste också bostadsplanerna följas av investeringar i infrastrukturen.

Stockholmsregionen är underförsörjd på högre utbildning och E 18-stråket saknar helt utbildningsinstitutioner på högskolenivå. Järfälla, med den utpekade regionala kärnan Barkarby-Jakobsberg, erbjuder ett mycket lämpligt läge med anknäring till Mälarbanan, E 18 och Förbifart Stockholm.

Avsnittet *Utveckla idéer och förnyelseförmåga* känns inte tillräckligt framåt-syftande. Frågorna är viktiga, men det är otydligt vilka åtgärder som krävs. Uppdelningen på strategierna *Stärk sammanhållningen* och *Frigör livschanser* känns onödig. Båda strategierna pekar på ett utvecklingsområde som är viktigt för regionen. Utvecklingen har under de senaste åren varit negativ med ökade skillnader och utanförskap och måste vändas om regionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion.

Planstruktur Tät är enligt kommunens bedömning den strategi som bäst kan uppnå den vision och de mål som har formulerats. Järfälla förordar en modifierad variant av den täta strukturen med spårvägsförbindelse mellan Kista/Akalla och Barkarby. Spårväg ger fler hållplatser och på så sätt en mer tillgänglig kollektivtrafik. En spårväg ger också tillgänglighet mot Sollentuna och Häggvik genom koppling till Tvärspårväg Norr. Kommunen ser inte Mälarbanans sträckning via Kista med koppling till Ostkustbanan som en förutsättning för det täta alternativet. Det är kapacitetsökningen på järnvägen i sig som måste komma till så snart som möjligt.

Eva Lennström (M) och *Lennart Nilsson (KD)* anmälde ett gemensamt särskilt yttrande.

Lidingö stad

Lidingö stad stödjer inriktningen och ställer sig bakom den föreslagna visionen. Lidingö poängterar att det är ett viktigt att ta fram nyckeltal och indikatorer som verifierar att regionen närmar sig visionen.

Lidingö anser att de två alternativa planbilderna Tät eller Fördelad är i stort sett likvärdiga. Tät har dock många fördelar när det gäller tillgänglighet, energieffektiv-

tet och satsningar på tunnelbanan. Enligt sina befolkningsprognoser kan Lidingö tillgodose både Tät och Fördelad i det låga alternativet.

Infrastrukturen är av strategisk betydelse för Lidingö och det är viktigt att det finns en god tillgänglighet både med kollektivtrafik och med bil. Lidingöbanans upprustning och en ihopkoppling med stadsspårvägen i Värtan är viktigt för att Lidingö ska kunna ta ansvar för sin del av bostadsbyggandet. I samrådsförslaget saknar Lidingö därför stadsspårvägen. Snabbspårvägen mellan Universitetet och Ropsten bör vara med även i alternativet Tät. Österleden är med i Fördelad men inte i Tät, vilket den bör vara. En utveckling av kollektivtrafik på vatten är positivt ur Lidingös synvinkel.

I samrådsförslaget framgår det att den beskrivna utvecklingen av Stockholmsregionen inte uppfyller de nationella klimatmålen. En analys av detta borde ha gjorts i förslaget. De områden i regionen, som blir mest berörda av framtida klimat-effekter, borde pekas ut i den slutliga utvecklingsplanen.

Martti Malhed (S), Malin Olsson (S), Mikael Rogler (S), Ewa Lantz (S), Mårten Dahlberg (S), Claudio Crevatin (S), Susana Luna (S), Lilian Becker (C), Kent Ivarsson (C) och Anneli Åström (C), Jan Fjellander (MP), Pontus Magnusson Jansson (MP) och Sven Erik Wånell (V) reserverade sig mot beslutet.

Nacka kommun

Nacka kommun ställer sig bakom samrådsförslagens utmanande vision och breda målformuleringar. Erfarenheter av svårigheterna att genomföra tidigare regionplaner visar dock att regionala ambitioner behöver avgränsas och konkretiseras för att kunna förverkligas. Kommunen föreslår därför att två av de sex strategierna lyfts fram som särskilt viktiga: strategi 1, ”Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporter och bostadssektorn” och strategi 3, ”Säkra värden för framtida behov”.

Alternativen Storstäder och Tät gynnar en effektiv kollektivtrafik och rationell teknisk försörjning av bostadsområden. Alternativen Städer och Fördelad kan ge fler människor större möjligheter till näraliggande natur- och vattenkontakt. Skillnaderna mellan alternativen uppfattar Nacka dock inte så stora att ett tydligt vägval är nödvändigt i regionplanen.

Nackas grundläggande inställning är att det måste finnas ett mycket starkare samband mellan dem som har nytta av investeringarna i infrastruktur och dem som ska betala för dem. Nacka saknar ett regionalt organ som kan styra och samordna kommunövergripande frågor inom t.ex. trafikinfrastruktur och utbildning – inte bara planera för det. Att bana väg för t.ex. en regional huvudman för hela transportsektorn är kanske den åtgärd som skulle ha störst betydelse för regionens utveckling. För hela länet, men speciellt för Nacka/Värmdö, behövs både omfattande vägutbyggnader och kraftigt utbyggd kollektivtrafik. Regionen bör samarbeta kring ett ökat utnyttjande av vattnet som en kollektivtrafikresurs. I RUF5 2010 diskuterar man främst infrastrukturen i nord-sydlig riktning. Detta är viktigt för regionens utveckling, men det får inte ske till priset av att ostsektorns tillgänglighet försämras. Gång- och cykeltrafiken bör få större uppmärksamhet i planen. Det är inte rimligt att CO₂-halterna beräknas öka uppemot 20 procent till år 2030.

Nacka anser att utbyggnad av högskoleutbildningen i den södra regionhalvan bör prioriteras. RUF5 bör bättre belysa behovet av att utveckla starka arenor för utbyte mellan företagens FoU och universitetens och högskolornas reguljära forskning.

Nacka anser att skärgården belyses för lite i RUFSS. Åtagandena för vatten och avlopp bör kompletteras med en mer utvecklad strategi för hanteringen av dagvatten. Regional samverkan är nödvändig för att lösa bristen på kapacitet att hantera avfall. Det är miljömässigt fördelaktigt att RUFSS främjar utveckling mot mer stadsmässiga miljöer istället för fler småhusområden.

Kommunen anser att det är en allvarlig brist att barnperspektivet enligt FN:s barnkonvention samt genusperspektivet saknas i RUFSS 2010.

Norrtälje kommun

Norrtälje kommun ställer sig bakom Nordostkommunernas gemensamma yttrande och framför därutöver att Fördelad är den planbild och ”hög” de planeringstal som bäst överensstämmer med kommunens egen översiktliga strategiska planering. Kommunen anser att RUFSS har ett alltför radiellt och storskaligt tänkande och begär att Norrtälje stad, Rimbo, Älmsta och Hallstavik klassas som stadsbygd med utvecklingsmöjligheter. Vidare bör landsbygds- och skärgårdsperspektivet stärkas i den regionala planeringen.

Nykvarns kommun

RUFSS 2010 pekar ut Södertälje som en regionalt viktig nod för långväga transporter vilket Nykvarns kommun anser vara positivt. Södertälje kanal, dess slussar och Södertälje hamn har således strategisk betydelse för hela regionen jämfört med andra hamnar i den södra länsdelen. Genom att utveckla sjöfarten och befintlig landinfrastruktur har man goda förutsättningar att minska andelen gods som transporteras på väg.

Nykvarn instämmer med Södertälje kommun i att det krävs flera åtgärder inom vägnätet för bättre tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet. E 4/E 20 mellan Hallunda och Södertälje är idag en olycksdrabbad vägsträcka med långa dagliga köer. Trafikplatsen vid Saltskog har låg standard och trafikplatsen vid Vasa behöver kompletteras för att öka tillgängligheten till industriområdena. En ny trafikplats behövs vid Almnäs för att öka tillgängligheten till t.ex. ett kommande logistikcentrum i enlighet med RUFSS. E 20 östra motorvägsavfart mot Nykvarn når också snart sin maximala kapacitet och måste byggas ut. Kommunen har tillsammans med Vägverket gjort en översyn av trafiksäkerheten på länsväg 509 med all den tunga trafik som exploateringen av Mörby/Almnäs för med sig. Med stor sannolikhet behövs ytterligare cirkulationsplatser, busshållplatser samt en gång- och cykelväg parallellt med länsväg 509.

Ett dubbelspår mellan Södertälje Hamn–Södertälje Centrum bör vara högt prioriterat mot bakgrund av att det idag är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår. Det ökar också kapaciteten och pålitligheten för hela pendeltågssystemet i länet. Kommunen anser även att pendeltåg till Hölö tätort är en prioriterad fråga samt att Vårdinge kommun del även fortsättningsvis ska ha tillgång till pendeltåg. Kommunen vill särskilt prioritera projekt som Citybanan, Ostlänken och utbyggnad av Svealandsbanan. Samarbetet över länsgränserna rörande taxesytemet är också av vikt för ett ökat kollektivtrafikresande.

Kommunen står också bakom det gemensamma yttrandet från kommunerna i södertörnssamarbetet.

Nynäshamns kommun

Nynäshamns kommun hänvisar till det gemensamma yttrandet från Södertörnskommunerna som har sin utgångspunkt i ”Regionalt utvecklingsprogram för Södertörn”. Kommunen tydliggör i sitt särskilda yttrande den utveckling som skett i kommunen under de senaste åren och framförallt den framtida utvecklingen.

En förutsättning för att Nynäshamn även fortsättningsvis ska kunna bidra till Stockholmsregionens expansion är att ytterligare satsningar görs på infrastrukturen. RUFSS bygger på resultatet av Stockholmsförhandlingen, men det räcker inte enligt kommunen.

Nynäshamn anser att RUFSS måste redovisa aktuella satsningar i Nynäshamn (ny hamn i Norvik, utbyggnad inklusive en terminal för flytande naturgas inom raffinaderiets område) samt hur dessa bidrar till en ökad tillväxt i hela regionen. I samrådsförslaget konstateras endast att en ny hamn i Norvik planeras, men det räcker inte.

Kommunen anser att klimatförändringarna kommer att ställa nya krav på planeringen för bl.a. nya bostäder. Riktlinjer måste utarbetas för hur ny bebyggelse ska lokaliseras, hur infrastruktur och ledningar för vatten och avlopp placeras m.m. Även energianvändningen måste effektiviseras och förändras. Det är allvarligt att klimatmålen för år 2030 inte uppnås i något av de scenarier som RUFSS skisserar. Syftet med RUFSS måste vara att visa vägen och föreslå åtgärder som leder till måluppfyllelse. Det är viktigt att RUFSS i ett slutligt utförande tydligare stödjer en utveckling av förnyelsebara energikällor i länet.

Den högre utbildningen måste byggas ut i regionen. För Nynäshamns del kan detta ske på i huvudsak tre sätt.

1. Arbeta för en ökad etablering av högre utbildning i närområdet.
2. Öka kapaciteten i regionens kollektivtrafik, både för resor till och från regionens centrum och för tvärförbindelser mellan regionens yttre kärnor.
3. Nå nya grupper och bredda rekryteringen genom att öka möjligheten för studenter att bedriva sina studier på distans.

Eva Dannstedt-Branting (MP) reserverade sig till förmån för eget yrkande.

Salems kommun

Utöver det gemensamma yttrandet från Södertörnskommunerna framför Salems kommun att det inte är möjligt att inrymma 1 500–2 000 nya bostäder med beredskap för ytterligare lika många eftersom 2/3 av kommunens mark ingår i skyddsområde för Borsjön (reservvattentäkt för Stockholms län) och ägs av Stockholm Vatten AB.

Sigtuna kommun

Sigtuna kommun delar i allt väsentlig planens vision med angivna mål och strategier. Sigtna ansluter vidare till vad som framförs i Arlanda-regionens gemensamma yttrande.

Oavsett planbild – alternativen Fördelad eller Tät – anser Sigtna att Arlanda-regionen måste betecknas som en regional kärna i RUFSS 2010. Kommunen förordar inte entydigt något av alternativen, men anser att den geografiska avgränsningen av den regionala kärnan måste förtydligas i RUFSS och omfatta såväl de centrala delarna av kommunens centralort Märsta inklusive Arlandastads arbetsområde som flygplatsområdet.

Utökad trafikering med pendeltåg till Uppsala/Arlanda får inte leda till en utglesad tågtrafik och minskad turtäthet i pendeltågtrafiken via Märsta. På sikt måste ytterligare ett dubbelspår byggas mellan Stockholm C och Uppsala så att 10-minuterstrafik för tågen på Märstalinjen kan införas.

Mot bakgrund av ett ökat fokus på miljö- och klimatfrågor samt den globala konjunkturnedgången finns anledning att ställa frågan kring aktualiteten i RUF5 2010. Beaktar och fångar planen i tillräcklig grad upp de kraftiga omvärldsförändringar som nu inträffar och i vilken omfattning påverkar de planens innehåll?

Sollentuna kommun

Sollentuna ställer sig bakom planens vision, mål och strategier och anser att planens målstyrningsmodell samt ”Planeringsmål och åtaganden” är tydliga och bra. Att Stockholmsförhandlingen ligger till grund för planens förslag på infrastruktur anses vara en riktig utgångspunkt. Däremot kunde planen i större utsträckning beskriva systemeffekter av de investeringar som ligger bortom tidshorisonten 2019.

Kommunen stöder innehållet kring miljö, långsiktiga antaganden om bostadsbyggande, föreslagen näringspolitik och utveckling av en regional kärna i Kista-Häggvik. Kommunen instämmer i behovet att skapa mötesplatser och förutsättningar för trygghet samt vikten av attraktiva och varierade boendemiljöer som också inkluderar landmärken och evenemang i kärnorna.

Kommunen förordar Sollentuna-alternativet för station Stockholm Nord samt tvärspårvägens förlängning via Sollentuna centrum. Det är den dragning som överensstämmer bäst med utbredningen av den regionala kärnan där spårvägen kan bli ett viktigt strukturbildande inslag.

Några avsnitt behöver dock förtydligas. Det är svårt att följa hur resonemangen i kapitel 3 har resulterat i den redovisade fysiska planbilden. Planen ger intryck att vara en sammanställning av kommunala planer och regionala infrastrukturprojekt där de senare verkar vara lite slumpmässigt sammanslagna. Det är också viktigt att markanvändningskonflikter lyfts fram och diskuteras.

Solna stad

I huvudsak delar Solna stad de bedömningar som görs i planen av den framtida utvecklingen i regionen och den centrala regionkärnan samt de insatser som kommer att krävas för att regionen ska utvecklas till Europas mest attraktiva storstadsregion. Utvecklingen i Solna och i nordvästsektorn – Sundbyberg, Kista, Barkarby – har hittills gått framåt i en snabbare takt än som förutses i RUF5 tätaste alternativ. Denna utveckling är i enlighet med stadens önskemål, men den kraftiga förtätningen ställer stora krav på hur infrastruktur och andra frågor hanteras av regionen för att problem inte ska uppstå.

Solna stöder alternativet Tät eftersom det bäst motsvarar den utveckling som pågår i kommunen och de krav som en hållbar utveckling ställer, men anser också att ett tätare alternativ bör studeras utifrån utvecklingen i bl.a. Solna.

De föreslagna infrastrukturprojekten tillstyrks, i synnerhet en Huvudstaled, som erfordras oavsett alternativ. Genomfartstrafiken måste minska i Solna för miljöns och utbyggnadsmöjligheternas skull. Den gällande ansvarsfördelningen mellan stat, landsting och kommun för bl.a. finansiering av infrastrukturprojekt ska bibehållas och tydliggöras. Åtgärder som minskar planeringstiden måste vidtas.

För att klara det ökande bostadsbyggandet föreslår RUF5 en ökad samordning av planprocesserna för bostadsbyggande och infrastruktur, god planeringskompetens etc. Detta är önskvärt och lovvärt, men det framgår inte hur det ska gå till. Det krävs sannolikt en ny typ av samarbete och även lagändringar, vilket bör tydliggöras. Den regionala samordning, som sker och har skett via Stockholmsöverenskommelsen, En bättre sats m.m. behöver därför analyseras och vidareutvecklas i någon form. Viktigt är att alla kommuners intressen tillvaratas.

RUF5 bör tydligare redovisa de målkonflikter som finns och så långt som möjligt beskriva de ställningstaganden som behövs för att lösa dem. I hållbarhetsperspektivet bör den sociala delen betonas mer.

Johanna Graf anmälde för (S) reservation till förmån för eget svar.

Leena Nystrand anmälde för (MP) och *Thomas Magnusson* för (V) reservationer mot beslutet till förmån för eget förslag.

Stockholm Nordost

Nordostkommunerna (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker) ställer sig bakom samrådsförslagets vision, mål och strategier, dock med tillägget att RUF5 2010 kompletteras med en utmaning och strategi för landsbygd och skärgård.

Kommunerna inom Stockholm Nordost står bakom den ”Vision Stockholm Nordost 2030” som man gemensamt antog år 2005 och som innebär att målet är att mellan år 2000 och 2030 växa med 100 000 invånare och 50 000 nya arbetsplatser. Denna expansion ska åstadkommas genom utveckling av:

- en gemensam regionkärna Täby C-Arninge/Rosenkälla,
- tätare stadsbygd i Danderyd och Täby,
- utveckling av befintliga och nya stadsmiljöer i Norrtälje, Vaxholm, Österåker (Åkersberga) och Vallentuna,
- en väl utvecklad infrastruktur med bl.a. Roslagspilen.

För att kunna ta ansvar för en hållbar och fortsatt hög tillväxt i enlighet med visionen krävs stora infrastrukturella satsningar, både på kollektivtrafik och på vägnät. Idag är infrastrukturen kraftigt underdimensionerad och investeringsnivåerna i samrådsförslaget är otillräckliga. Det gäller för östra Mellansverige, för Stockholmsregionen och framförallt för nordostsektorn. Nordostkommunerna anser att det är oacceptabelt att trängseln i transportsystemet beräknas öka fram till år 2030. Andelen resande med kollektivtrafik måste öka både för att minska den klimatpåverkan som trafiken idag medför och för att det ska vara möjligt att praktiskt hantera det ökade antal transporter som förutses i RUF5 2010 och Vision Stockholm Nordost.

Stockholms stad

Stockholms stad anser att samrådsförslagets bedömning av regionens framtida utveckling väl överensstämmer med Vision 2030 och Framtidsutredningen. Även bedömningen av vilka insatsområden som är särskilt viktiga för att bevara och stärka regionens konkurrenskraft överensstämmer med stadens analys.

Staden anser att samrådsförslaget har tagits fram med utrymme för stor delaktighet för regionens kommuner. Det ger förutsättningar för att RUF5 2010 kan bli ett sektorsövergripande dokument som kan ligga som grund för de regionala aktörernas gemensamma eller enskilda planering.

Staden välkomnar att RUFSS 2010 tar upp viktiga sociala aspekter i väsentligt högre grad än RUFSS 2001. Det är också positivt att samspelet över länsgränserna i ett vidare östra Mellansverigeperspektiv har fått en stor plats och att spårtrafiken föreslås bli det strukturerande trafikslaget som länkar samman regionens städer i det storregionala perspektivet. Det möjliggör regionförstoring samtidigt som klimatpåverkan minimeras. Målbilden Storstäder förordas då denna struktur är tätare och därmed gör det lättare att bygga upp ett välfungerande kollektivtrafiknät både inom, mellan och in till Stockholm.

Enligt stadens uppfattning bör alternativ Tät prioriteras med en större del av bostads- och arbetsplatstillskottet i regioncentrum. Den täta strukturen ger sannolikt bäst förutsättningar för att de föreslagna målen för regionens utveckling ska uppnås. Den utformning som den centrala regionkärnan har i alternativet Tät stämmer relativt bra med den planering som pågår i Stockholms stad. Dock utgår staden från att den regionala stadskärnan snarare kommer att växa i riktning mot sydväst (Aspudden, Telefonplan) än mot Västberga.

Hur alternativen Tät respektive Fördelad kan komma att påverka den regionala grönstrukturen bör dock ytterligare belysas. Staden efterfrågar vidare en tydligare koppling mellan antagandena om demografisk och ekonomisk utveckling i de två scenarierna Hög respektive Låg samt den rumsliga utvecklingen i alternativen Fördelad och Tät.

Staden delar uppfattningen att Stockholmsregionen bör utvecklas mot att bli mer flerkärnig. Det är viktigt att det finns goda kommunikationer mellan kärnorna så att dessa kan fungera i ett gemensamt sammanhang och utgöra komplement till varandra. Staden understryker att de gröna sambanden i de regionala kilarna är mycket viktiga kvaliteter för invånarna i Stockholm.

Staden anser att det är angeläget att inför utställningen av förslaget närmare analysera möjligheter och åtgärder för att klara det angivna klimatmålet. En förutsättning för att staden ska kunna uppnå det långsiktiga målet att vara fossilbränslefritt år 2050 är att regionens struktur och transporter bidrar till det. Staden kan inte ensam klara målet.

Staden instämmer i behovet av ett handlingsprogram som ligger utanför den formella planen och anser att RTK bör ha ett ansvar för att ta initiativ till dessa. Dock konstaterar staden att strategierna för att uppnå mål för det långsiktiga perspektivet – till år 2050 – är vaga och inte tillräckliga. Staden efterlyser också en diskussion kring finansieringen och då i synnerhet genomförandenaspekterna.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd föreslår att man i detalj utreder möjligheten att gräva ned och överdäcka Essingeleden över Kungsholmen. Förvaltningen menar att en långsiktig lösning av miljöstörningar från vägtrafiken på Essingeleden möjliggör befolkningstillväxt, bidrar till förbättrad miljö och bättre hälsa samt minskad klimatpåverkan (utmaningarna i RUFSS). Åtgärden stödjer planens mål om god livsmiljö. Dessutom kan ett sådant projekt bidra till möjligheten att utveckla näringslivet i regionen, inte minst genom nya och innovativa sätt att bygga vägar och hantera miljöstörningar från vägtrafiken.

Sundbybergs stad

Sundbybergs stad är i grunden för alternativ Tåt men poängterar att Målarbanan och Huvudstaleden ska ingå. En utbyggnad av Målarbanans spårkapacitet i befintlig korridor är absolut nödvändig och ger de bästa effekterna för kollektivtrafikresandet och den kortaste restiden mellan Stockholm och regionens yttre delar. De radiella tunnelbane- och pendeltågslinjerna behöver kompletteras och sammanbindas med tvärspårväg. För stora delar av Sundbybergs och nordvästra Stockholms framtida utveckling är utbyggnad av tvärspårvägen från Alvik, via Rissne och Stora Ursvik till Kista och vidare till Sollentuna av avgörande betydelse.

Sundbyberg lyfter särskilt fram att all storstadsplanering måste utgå från att daglig arbets- och skolpendling ska kunna ske till fots, med cykel och/eller kollektivtrafik och inte ha bilen som utgångspunkt. Staden ska präglas av balans mellan bostäder, arbetsplatser och grönsstruktur. En viktig princip är en bostad – en arbetsplats. Bostadsområden ska planeras så att människor med olika bakgrund ska kunna mötas och samtliga stadsdelar ska vara likvärdigt attraktiva. Bostadsutbudet ska vara varierat med olika upplåtelseformer, storlekar och hyresnivåer. Staden är av den bestämda uppfattningen att den regionala utvecklingsplanen måste stödja en sådan utveckling i hela länet.

Sundbyberg anser att ett utökat samarbete inom regionen kring gymnasial utbildning, särskilt den yrkesinriktade, vuxenutbildningen samt KY-utbildningen är nödvändigt. En utbyggnad av högskola och universitet, liknande Södertörns högskola, behövs också på Stockholms norra sida.

Tillgängligheten till och tryggheten i sammanhängande kilar, grönområden och parker behöver öka väsentligt och de ska kunna nås med kollektivtrafik.

Sundbyberg understryker att energieffektiviseringsplaner för bebyggelsebeståndet bör tas fram. Staden betonar vidare att en sammankoppling av systemen för fjärrvärme och fjärrkyla i regionen bör utredas för att motverka monopol och skapa förutsättningar för konkurrens.

M, Fp, Kd och C bifogade särskilda yttranden. *Nina Lundström* (FP) anmälde särskilt yttrande.

Södertälje kommun

Södertälje anser att regionen formulerat en ambitiös vision att bli Europas mest attraktiva storstadsregion. Det är en högt prioriterad fråga att Södertälje utvecklas vidare och stärks som kärna. Det är positivt att RUF5 2010 kvarstår vid en flerkärningstruktur. RUF5 borde ha en tydligare strategi för att överbygga klyftan mellan de södra och norra länsdelarna. Kommunen anser att planbilden Fördelad skapar bäst förutsättningar, sett till regionen som helhet. Ett utökat samarbete med övriga östra Mellansverige kommer att skapa bättre förutsättningar för tillväxt för regionen.

En viktig fråga för regionens utveckling är goda kommunikationer och väl fungerande infrastruktur för samtliga transportslag. Det krävs en satsning på kollektivtrafiken för att få fler av dagens bilister att börja använda kollektivtrafiken. Byggandet av dubbelspåret mellan Södertälje Hamn – Södertälje Centrum är högt prioriterat liksom Citybanan. Stockholms län bör prioritera projekt som Ostlänken och utbyggnad av Svealandsbanan till dubbelspår. Genom att utveckla sjöfarten och befintlig landinfrastruktur skapar man goda förutsättningar att minska andelen gods som transporteras på väg.

Södertälje anser att det är positivt och av stor vikt att mångfalds- och integrationsfrågorna behandlas i RUFSS 2010 i större utsträckning än tidigare; frågan kan dock utvecklas ytterligare. Kommunen menar att regionen och även staten borde ta ett större ansvar för miljonprogramsområdena. Det är viktigt att främja internationella utbyten inom utbildningssektorn.

Enligt förslaget till miljökonsekvensbeskrivning bedöms utsläppen av klimatgaser öka oberoende av vilket strukturalternativ som väljs. Detta anser kommunen är allvarligt.

Med den förväntade expansionen av Stockholmsregionen måste grönstrukturen i länet skyddas. Kommunen är medveten om efterfrågan på exploaterbar mark och vill bidra till att främja tillväxten i länet. Det får dock inte ske på bekostnad av skyddsvärda kultur- och naturmiljöer.

Södertörnskommunerna

Vision, mål och strategier i RUFSS 2010 är principiellt sett bra utformade och väl i linje med Södertörnskommunernas uppfattningar enligt *Regionalt utvecklingsprogram för Södertörn*. Det gäller också inriktningen att tydligare koppla utvecklingen i Stockholms län till den i östra Mellansverige. Upplägget och innehållet har utvecklats på ett bra sätt i förhållande till gällande RUFSS 2001.

RUFSS håller fast vid en flerkärnig struktur – detta överensstämmer också bra med Södertörnskommunernas uppfattning. Kommunerna ser de fyra regionala kärnorna på Södertörn som tillväxtmotorer, var och en med sina specifika utvecklingsförutsättningar, och med Flemingsberg som nationellt nav inom utbildning och forskning. För Södertörnskommunerna är det mycket viktigt att mer högre utbildning också framöver lokaliseras till Södertörn. Det är också viktigt att en sådan utbyggnad även innehåller forskarutbildning kopplat till innovationsmiljöer. Södertörns Högskola bör ges universitetsstatus och campusmiljöerna i Haninge och Södertälje bör utvecklas i nära samverkan med näringslivet.

Investeringar som utvecklar och binder samman de regionala kärnorna och andra målpunkter i den södra delen av regionen måste få större prioritet. Det är viktigt att fördela investeringarna i infrastruktur, så att tillväxten balanseras i regionen. Regionalpendel bör omfatta både sydöstra och sydvästra regiondelarna, så att regionala stadskärnor och andra viktiga målpunkter på Södertörn binds samman effektivt med till exempel Arlanda och Uppsala.

Det är allvarligt att klimatmålen för år 2030 inte uppnås i något av de scenarier som RUFSS skisserar. Syftet med RUFSS måste vara att visa vägen och föreslå åtgärder som leder till målluppfyllelse och kommunerna förutsätter att slutversionen av RUFSS 2010 behandlar klimatförändringarna på ett tydligare sätt.

Tyresö kommun

Tyresö kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet från Södertörnskommunerna.

Inger Gemicioglu (V) och Maria Åkesdotter (MP) lämnade ersättaryttrandet.

Täby kommun, se Stockholm Nordost

Upplands-Bro kommun

Upplands-Bro kommun stödjer den vision och de fyra mål för attraktivitet som finns i samrådsförslaget. Kommunen förespråkar även en utveckling mot en flerkärnig region.

Kommunen stödjer idén om en ”regionpendel” under förutsättning att det inte sker på pendeltågens bekostnad och att pendeltågstrafiken fortsätter med ökad turtäthet även till Bro.

Upplands-Bro kommun framför ett antal önskemål:

- Utbyggnad av Bro station.
- En ny trafikplats på E 18 öster om Bro.
- Ombyggnad av Kungsängens trafikplats.
- Att den nya Upplands-Broleden ritas in och markeras som regional vandringsled i RUFSS.

Upplands Väsby kommun

RUFSS 2010 föreslår ett klart lägre bostadsbyggande för Upplands Väsby kommun, oavsett alternativ Tät/Fördelad eller låg/hög. Kommunens ambition är att befolkningsutvecklingen ska ligga på ungefär samma nivå som för Stockholms län d.v.s. ca en procent per år i snitt med en planberedskap för ett bostadsbyggande på ca 300 bostäder/år i genomsnitt fram till år 2020. Kommunen, som anser att flerkärnigheten är en bra idé, kommer att arbeta vidare med denna fråga oavsett vad RUFSS anger.

Ur hållbarhets- och miljöperspektiv är det nödvändigt att satsa på nya miljövänliga och konkurrenskraftiga kollektivtrafiksystem inom hela Storstockholms- och Mälardalsområdet. Detta bör ytterligare belysas i utställningsförslaget. Vad gäller spårtrafiken har Citybanan prioritet 1 och Ostkustbanan prioritet 2 för kommunen, som därutöver står bakom Arlandaregionens gemensamma prioriteringar. Också väginvesteringar måste ökas; även här står kommunen bakom Arlandaregionens gemensamma prioriteringar.

Upplands Väsby delar bedömningen att det behövs fler utbildningsplatser men anser att det är mycket viktigt att kvaliteten på utbildningarna är hög om regionen ska bli Europas attraktivaste storstadsregion. Kommuner som Upplands Väsby och Sigtuna bör särskilt uppmärksammas, eftersom de hittills haft färre ungdomar som gått vidare till högskoleutbildning än Stockholmsregionen i övrigt.

Kommunen anser att miljöfrågorna behandlats på ett mycket bättre sätt i RUFSS 2010 än i den gällande RUFSS 2001. Miljöfrågorna, främst avseende strategier för vad som mer konkret måste göras för att minska miljöpåverkan och effekterna av växthuseffekten, kan dock mycket väl lyftas fram ytterligare i det fortsatta arbetet med RUFSS 2010.

Vallentuna kommun

Vallentuna kommun ställer sig bakom de gemensamma yttrandena från Stockholm Nordost respektive Arlandaregionen. Kommunen framför dessutom att en hållbar utveckling avseende kulturmiljöer och lantbruk behöver förtydligas i RUFSS 2010 samt att regionplanen bör beskriva på vilka olika sätt kulturmiljön är en viktig resurs för en regions utvecklingsmöjligheter.

Vaxholms stad

Vaxholms stad ställer sig bakom det gemensamma yttrandet från Stockholm Nordost.

Värmdö kommun

Värmdö kommun är positiv till att en plan ligger som grund för ett gemensamt synsätt på regionens utveckling, men samsyn förutsätter att hela regionens förutsättningar och företräden fångas in. Ostsektorns värden, betydelse och snabba utveckling har en för svag framtoning i samrådsunderlaget. I de principiella regionala strukturbilder som redovisas saknas nästan genomgående Nacka och Värmdö. Värmdö kommun kräver att ostsektorn får en tydligare belysning i RUFSS 2010 i nivå med nord-sydaxeln och östra Mälardalen.

Kommunen anser att RUFSS prognoser bör beakta den snabba permanentning av fritidshus som sker oberoende av kommunala eller regionala planeringsinsatser. Tillsammans med den kraftiga utbyggnad som skett och väntas fortsätta blir befolkningsutvecklingen kraftigare i Värmdö än vad som redovisas i RUFSS.

Värmdö anser att skärgården, som är ett av regionens större sammanhängande och unika områden, fått en närmast marginell belysning i RUFSS. Skärgården som glesbygd och riksintressant naturmiljö måste belysas bättre.

Ostsektorns tillgänglighet måste förbättras och Värmdös invånare garanteras bra kollektiv och direkt tillgänglighet till Stockholm. Frågan om ytterligare förlängning av den spårbundna trafiken måste belysas, liksom båttrafikfrågorna som överhuvudtaget inte nämns i förslaget. Fler cykelvägar bör byggas inom och mellan kommuner till t.ex. skolor och förskolor.

Värmdö anser att företagarnas – speciellt de många små företagens – betydelse för samhällets utveckling bör synliggöras. Turismens roll som motor i utvecklingen bör belysas bättre.

Kommunen anser att det är av största vikt att vatten- och avloppsfrågan belyses ur ett hållbarhetsperspektiv.

Österåkers kommun

Österåkers kommun ställer sig bakom Stockholm Nordosts yttrande. Därutöver förordar kommunen att en sträckning av Roslagsbanan till Stockholm C utreds.

Kommuner utanför Stockholms län

Arboga kommun

Arboga kommun anser att RUFSS 2010 har många bra förslag men ställer sig tveksam till målbilden Storstäder eftersom det alternativet kan innebära viss utarmning av utanförliggande kommuner. Kommunen anser att planeringen bör inriktas på alternativet Städer, åtminstone i ett kortare perspektiv. Anledningen är dels att människors flyttbeteenden inte är helt enkla att styra, dels att det i Stockholm-Mälardalenregionen finns flera mindre städer med pendlingsavstånd till större städer. Förutsatt att det finns goda kollektiva förbindelser har även de mindre städerna möjlighet att växa.

Det är mycket viktigt att stadsstrukturen utvecklas med spårtrafiken som grund. Det är därför viktigt att inte bara förbättra järnvägsförbindelserna utan också att avskaffa administrativa gränser i form av operatörer och taxor som hindrar rörligheten. Kommunen anser att en snabbare regionalstågstrafik även ska inkludera Örebro, som är ett naturligt centrum i västra Mälardalen.

Askersunds kommun

Askersunds kommun beskriver RUFSS-processen som ett ambitiöst och långsiktigt arbete för regionens utveckling och ser fram emot att finnas med i den geografiska utkanten av detta sammanhang. Kommunen påpekar att Riksväg 50 söderut från E 20 är en fullt jämförbar transportled för gods mot E 20 västerut. Därför bör Riksväg 50 finnas med på kartan över viktiga godsstråk i Mellansverige. Kommunen saknar åtminstone grovt utpekade områden för etablering av vindkraftparker, vågkraftanläggningar och liknande produktionsanläggningar för förnyelsebar energi.

Enköpings kommun

Det är bra att RUFSS 2010 studerar scenarier för hela östra Mellansverige för att på så sätt skapa bättre förutsättningar för en väl genomarbetad plan för Stockholms län. I RUFSS 2010 bör det dock tydligt framgå att mål, planer eller visioner gäller Stockholms län, inte hela regionen.

I resonemang kring det framtida transportsystemet i östra Mellansverige bör det tydligare framgå att inte alla transporter har Stockholm som start eller mål.

Enköpingsbanan (Uppsala – Enköping) bör finnas med i alla scenarier i RUFSS 2010 samt tidsättas närmare år 2030 än år 2050. Behovet av Riksväg 55, som är en av få som korsar Mälaren, samt dess upprustning bör framhävas bättre i scenarierna.

Vägen mellan Bålsta och Sigtuna är och kommer att vara en viktig länk i vägsystemet som kopplar samman delar av regionen med Arlanda, där vägtrafiken inte ska behöva ledas via ett redan trafiktätt Stockholm. Leden behöver förbättras och bör därför finnas med i RUFSS. Kommunen vill därtill att förslaget tydligt lyfter fram att följande projekt bör genomföras inom en snar framtid: Mälärbansans utbyggnad in mot Stockholm, Citybanan, Förbifart Stockholm samt E 18 Hjulsta – Kista.

För kommunen är det av stor vikt att avtappningskapaciteten för Mälaren ökar och att åtgärder därför vidtas vid slussarna i Stockholm och Södertälje. Kanalen genom och slussen i Södertälje måste förbättras för att säkra den framtida viktiga sjögodstrafiken på Mälaren. Planen bör tydligt peka på att förutsättningarna för godstransporter på Mälaren måste bibehållas och förbättras.

Eskilstuna kommun

Eskilstuna kommun bedömer att RUFSS 2010 innehåller en rimlig och genomtänkt vision, övergripande mål och strategier för östra Mellansverige. Den föreslagna regionala rumsliga målbilden bör dock diskuteras ytterligare med de aktuella aktörerna i Mälardalen. Några av kommunens synpunkter är:

- att regionbegreppet behöver förtydligas,
- att det är inkonsekvent att vissa strategier ur ett rumsligt perspektiv enbart hanteras med avseende på Stockholms län medan andra frågor hanterar hela den storregionala geografin,
- att fördjupade analyser bör göras av hur regionens bostadsbehov kan tillgodoses utanför Stockholms län; trots allt bedöms 40 procent av tillkommande bostäder komma att byggas utanför länet,
- att vattnet i Mälaren och Östersjön som ekologisk nisch och grund för hållbar utveckling framhålls när RUFSS betonar hela Stockholm-Mälareregionens utvecklingspotential.

Därtill vill kommunen särskilt framhålla att man inte okritiskt ska hävda att den högre utbildningen behöver byggas ut; det är viktigt att först ställa sig frågan hur

redan befintliga resurser kan utnyttjas effektivare än idag och vilka konsekvenser en expansion kan ha för kvaliteten i utbildningen. Kommunen anser vidare att det vore värdefullt att fördjupa analysen av stadssammanslutningen Eskilstuna-Västerås så som det beskrivs i alternativet Storstad.

Björn Lyman (MP) avstod från att delta i beslutet och lämnade ett särskilt yttrande.

Fagersta kommun

Fagersta kommun menar att planeringen måste spegla det faktum att regionen blir allt mer integrerad på olika plan. Det finns dock en besvärande diskrepans mellan denna verklighet och planerarnas ambitioner å ena sidan och politikens eftersläpning i Mälardalen å andra sidan. Tyvärr finns det ledande krafter inom politiken i Stockholm som blockerar förverkligandet av regionkommuntanken.

Flens kommun

Flens kommun anser att förslaget till RUF5 2010 är gediget och välformulerat och innehåller en rimlig vision med i allt väsentligt genomtänkta övergripande mål och logiska strategier. Strategierna är i huvudsak inriktade på Stockholms län, men genomförandet både påverkar och är beroende av hela östra Mellansverige. Därför är det önskvärt med fortsatt dialog om hur regiondelar utanför Stockholms län ska kunna bidra till en utveckling enligt vision, mål och strategier. Förslaget är inte helt konsekvent när vissa strategier enbart har Stockholms län som rumsligt perspektiv medan andra omfattar hela östra Mellansverige. Frågor som rör infrastruktur och bostäder är väl beskrivna i den större geografin (östra Mellansverige). Däremot har frågor som exempelvis integration och näringslivsutveckling ett snävt Stockholmsperspektiv.

De alternativa målbilderna för östra Mellansverige uppfyller sitt syfte på ett mycket tydligt sätt. Flens kommun är mest tilltalad av alternativet Städer men konstaterar att båda alternativen måste analyseras ytterligare. Alternativen står inte i motsats till varandra, utan både städer och storstäder kan – vid sidan av Stockholm – främja stark tillväxt i regionen.

Enligt kommunens uppfattning tillvaratas utvecklingspotentialen i de sörmäländska kommunerna bäst genom fortsatt starka radiella stråk mot Stockholm, kompletterade med nord-sydliga tvärförbindelser som TGOJ-banan, Mälardiagonalen, Råta Linjen och Riksväg 53. Särskilt persontrafiken på hela TGOJ-banan är viktig om en flerkärnig och tät region ska vidareutvecklas i Södermanland.

Varken Flen eller övriga kommuner i västra Södermanland nämns direkt i RUF5. Planen behandlar ändå flera faktorer som är mycket viktiga för Flen. Kommunen poängterar särskilt att Flen bör finnas med på kartan under målbilden Städer, då kommunen på ett positivt sätt bidrar till visionen "Europas mest attraktiva storstadsregion". Flen kan nås inom en timme från Storstockholm och Flens exklusiva naturmiljö borde tillföra regionen ett mervärde.

Gnesta kommun

RUF5 2010 har en stark tillväxtprofil där strategierna ska stärka regionens internationella konkurrenskraft. Gnesta tycker det är bra att RUF5 även inkluderar de omgivande länen på ett mycket bättre sätt än tidigare utvecklingsplaner. Detta är särskilt viktigt för en kommun som Gnesta, som gränsar till Stockholms län och

under flera decennier tillhört Stockholms bostads- och arbetsmarknad. Redan idag bidrar Gnesta genom den stora utpendlingen till Stockholms län. För att Gnesta även fortsättningsvis ska kunna göra detta krävs förbättrade kommunikationer. Utvidgningen av planen går att utveckla ytterligare, vilket beskrivs av Regionförbundet Sörmland i dess yttrande över samrådsförslaget vilket Gnesta kommun tillstyrker.

Gnesta anser att väg 57 måste få en högre standard för att kunna fungera även för dem som pendlar med bil från Gnesta och mellersta Sörmland. Sträckan från Järna via Gnesta ända till Flen har en mycket låg standard och är olycksdrabbad och måste vara ombyggd senast år 2021; detta objekt ska finnas med i utvecklingsplanen.

Gotlands kommun

Stockholm-Mälarenregionens storlek och breda verksamhetsfält gör det värdefullt med en gemensam plan för samverkan kring viktiga utvecklingsinsatser. Resurserna måste utnyttjas effektivt om regionen ska kunna nå visionen att vara Europas mest attraktiva storstadsregion och de därtill hörande målen.

Tillgängligheten till Stockholmsområdet är av central betydelse även för regionerna utanför området. Åtagandena, som föreslås för att förbättra tillgängligheten, är bl.a. förbättrad pendeltågstrafik, förbättringar av vägnätet med anknypning till Nynäshamnsområdet som Södertörnsleden och väg 225 samt en förbättrad tillgänglighet till Arlanda. Dessa åtaganden är enligt kommunens mening mycket angelägna.

Behovet av goda förbindelser till Nynäshamn förstärks genom att RUFSS 2010 pekar ut Nynäshamn/Norvik som en av stödjepunkterna för handel över Östersjön. I planen föreslås vidare att Stockholmsregionen ska utvecklas som besöksdestination, något som kommunen instämmer i. Kommunen anser vidare att de åtaganden som föreslås för att skydda Östersjöns miljö är mycket angelägna. Det gäller både att minska miljöbelastningen i de egna vattenmiljöerna och att verka för att även andra aktörer runt Östersjön agerar.

Hallsbergs kommun

Hallsbergs kommun anser att RUFSS 2010 redovisar en sammanhängande struktur mellan Vision> Mål> Strategier och är tydligt genomförandeinriktad. Visionen att Stockholmsregionen ska vara "Europas mest attraktiva storstadsregion" präglar hela planen.

Kommunen noterar att Örebroregionens utveckling, regionförstoringen genom snabbare tågtrafik mot Stockholm eller framtida utbyggnad av Nordiska triangeln (högstighetståg Oslo – Stockholm – Köpenhamn) inte har lämnat något avtryck i de målbilder RUFSS 2010 har redovisat för östra Mellansverige.

RUFSS redovisar perifert att Hallsberg är en viktig nod för järnvägstrafiken och viktig terminal i östra Mellansverige. Hallsberg – en av Sveriges tre viktigaste tågbyggingsorter – är av nationell betydelse för långsiktigt hållbara transporter. Här finns Sveriges snabbast växande kombiterminal och Sveriges första torrhamn, där förtullat gods kan kvarligga utan att få förtida kostnader för skatter etc.

Kommunen anser att RUFSS i sin analys av den framtida godsförsörjningen och i mål- och systembilderna för Stockholmsregionen på lång och medellång sikt inte har redovisat trovärdiga lösningar. Redovisningen i avsnittet 3:1 och karta 4. Överordnade godstransporter, östra Mellansverige bör således kompletteras.

Heby kommun

Heby kommun bedömer att en utveckling mot en flerkärnig region med städer i nätverk och en levande landsbygd däremellan är både mer funktionell och mer realistisk och kräver mindre styrmedel än en koncentration till tre storstadsgrupperingar. Alternativet Storstäder riskerar att bli en haltande konstruktion med tanke på den mycket ojämna balansen mellan Stockholm och de övriga små ”storstäderna”. Planen behöver en djupare analys av landsbygdens förutsättningar i storstadsregionens utveckling. Också Dalastråkets betydelse i ett mellansvenskt perspektiv bör uppmärksammas.

Hofors kommun

Hofors kommun är positiv till samrådsförslaget och välkomnar dess ambitiösa vision. I arbetet med att utveckla Stockholmsregionen till Europas mest attraktiva storstadsregion är det önskvärt att möjligheter till samverkan med omgivande och närliggande regioner beaktas. Kommunen framhåller att Gävleborg måste inlemmas i Stockholmsregionens omvärldstänkande.

Håbo kommun

Den politiska statusen för de storregionala målbilderna, alternativen Städer och Storstäder, är oklar. Resonemangen och skisserna är också så pass schematiska och förenklade att beslutande organ i området svårligen kan vikta alternativen mot varandra.

Behovet av samplanering är störst med närområdet runt Stockholmsregionen. Fokus i den fortsatta planeringsprocessen bör vara att tydligare söka sammanbinda Uppsala län och Sörmlands län med Stockholmsregionen.

Kopplingen mellan det s.k. ABCU-stråket och ABC-stråket måste förstärkas både inom Stockholmsregionen och utanför i Uppsala län. Arlandaleden bör finnas med i alla scenarier i RUF5 2010. En spårbunden koppling Barkarby–Kista måste prioriteras tidsmässigt. En ny järnväg mellan Enköping och Uppsala är också viktig för framtiden.

För kommunen är det av stor vikt att avtappningskapaciteten för Mälaren ökar och att åtgärder vidtas vid slussarna i Stockholm och Södertälje. Södertälje kanal och slussen i Södertälje måste förbättras för att säkra den framtida godstrafiken på Mälaren.

Katrineholms kommun

Katrineholm är och kommer i allt högre utsträckning – genom korsande vägar och järnvägar – att bli en modern knutpunkt i östra Mellansverige. Det är då betydelsefullt att resurser inte enbart koncentreras till de så kallade storregionala kärnorna. ”Systemet för flerkärnighet”, vilket de facto är en kombination av alternativen Storstäder och Städer, bör stärkas genom väl definierade och avvägda systemsatsningar som gynnar både storstäder och städer. De nord-sydliga element i ett system för flerkärnighet som behöver synliggöras är: riksväg 56 (Räta Linjen 3) Norrköping–Gävle, riksväg 55 (Mälardiagonalen 4) Norrköping – Uppsala, järnvägstrafikeringen UVEN (Uppsala–Västerås–Enköping–Norrköping) nord-sydligt via Södra stambanan och delar av TGOJ-banan.

Knivsta kommun

Knivsta kommun ställer sig bakom vision, mål och strategier i samrådsförslaget. Kommunen understryker att det är positivt att förslaget behandlar hela östra Mellansverige och bedömer att den utvecklingsplan som nu växer fram kan bli ett viktigt styrinstrument inte bara för Stockholms län utan för hela östra Mellansverige.

Kommunen stöder tanken att alla de regionala försörjningssystemen i högre grad bör kopplas samman, liksom åtgärdsförslaget att regionen bör effektivisera energiförsörjningen och ställa om till förnyelsebara energikällor.

Kommunen stöder också tanken på en flerkärnig och tät region med en regionförstoring baserad på utbyggd konkurrenskraftig spårbunden trafik. Kommunen sympatiserar med målbilden Storstäder och planbilden Tät eftersom denna utveckling blir mer konkurrenskraftig än målbilden Städer och planbilden Fördelad.

När det gäller regionens miljöpåverkan delar kommunen den uppfattning som kommer till uttryck i samrådsförslagens miljökonsekvensbeskrivning. Planens mål och intentioner är goda, men behovet av kraftfulla åtgärder och anpassningar förefaller ha underskattats, framför allt i planens mer konkreta delar.

Behovet av konkurrenskraftiga utbildnings- och forskningsresurser i regionen kan inte nog understrykas, och kommunen vill därtill understryka behovet av väl utbyggd digital kommunikation även på landsbygden.

Kommunen hänvisar därutöver till och ställer sig bakom yttrandet från Regionförbundet Uppsala Län samt till gemensamt yttrande från Arlandaregionens kommuner.

Kumla kommun

Kumla kommun ser positivt på ambitionen i RUF5 2010 att uppnå en hög marknadsandel för kollektivtrafiken. Det är viktigt att järnvägens spårkapacitet byggs ut i en omfattning som medför att förbindelserna mellan Kumla och Stockholm respektive Kumla och Göteborg blir goda. Det är också viktigt med täta förbindelser mellan Kumla och Örebro samt mellan Kumla och Hallsberg av hänsyn till pendling till arbetsplatser, gymnasieskolor och Örebro universitet.

Det är väsentligt att investeringar som rör Stockholmsregionens järnvägsnät även görs med hänsyn till behoven i den övriga Mälardalsregionen. Kommunen efterfrågar ombyggnad av Kumla bangård och ett nytt resecentrum i Kumla. Anpassning av sträckningen Hallsberg – Kumla – Örebro till höghastighetståg är en för Kumla betydelsefull åtgärd. Det är även angeläget att förutsättningarna för pendling över länsgränser kraftigt förbättras. Att Örebro flygplats har uppmärksamats i RUF5 2010 är mycket positivt.

Kungsörs kommun

Kungsörs kommun anser att samrådsförslaget överlag har många förtjänster.

Kommunen anser att ett snabbare regionaltågsalternativ för orter som Eskilstuna, Västerås och Nyköping riskerar att utarma orter som ligger utanför dessa större centra. Möjligheter till tågstopp även i mindre kommuner utmed olika järnvägslinjer bör därför säkerställas. Det är också olyckligt att den kollektiva trafiken är organiserad med länen som utgångspunkt. Det är oacceptabelt att biljettsystemet inte fungerar så att resenärer har samma förmåner oavsett man åker i det "egna" länet eller passerar en länsgräns.

Kommunen vill också att planeringen ska säkerställa att människor i små kommuner får möjlighet till adekvat utbildning.

Köpings kommun

Med tanke på det långa tidsperspektivet ställer Köpings kommun sig undrande till att endast två alternativ, Städer respektive Storstäder, diskuteras. Det finns risker med att långtidsplanera utifrån föreställningen att utvecklingen kommer att fortsätta längs samma banor som hittills. Det kan ifrågasättas om den framtida utvecklingen i Stockholm-Mälardalsområdet kommer att vara knuten till en allt högre koncentration av företag, arbetstillfällen och ekonomisk aktivitet till de allra största kommunerna/städerna. Det är fullt möjligt att vi inom en relativt snar framtid har nått en punkt där avstånden och restider mellan bostäder och arbetsplatser blir så stora att tillväxtpotentialen och livskvaliteten sjunker och koncentrationsströmmarna upphör.

Det finns starka skäl att i analysen inkludera att Stockholm också är beroende av den omgivande storregionen. För en realistisk framtidsplanering för östra Mellansverige, inte minst för Stockholm, behövs ett anslag i RUF5 2010 som har ett vidare perspektiv än det nuvarande närregionala.

Malmö stad

Malmö stads svar berör främst miljö- och klimatfrågorna och staden anser att samrådsförslaget är väl genomarbetat och på ett övergripande sätt behandlar dessa frågor. RUF5 2010 kommer att utgöra en viktig grund för det fortsatta arbetet för en hållbar utveckling i regionen.

Malmö anser att miljöhälsostudier av befolkningen bör genomföras som underlag för den fortsatta planeringen, inte minst för att relevanta miljö kvalitets- och folkhälsomål ska kunna uppnås. Vidare bör ytterligare förslag till åtgärder tas fram inom transport- och energisektorn.

Stockholms stad har en begränsad andel grönytor i förhållande till andra storstäder i Norden. Ett mål bör vara att öka denna andel. Utbyggnad av staden motverkar också tillgången på "tysta områden".

Beredskap för en höjd havsnivå bör prioriteras i planeringsprocessen.

Motala kommun

En gynnsam utveckling av Stockholmsregionen har betydelse för Motalas och Östergötlands utveckling. Motala gynnas av en gemensam strategi för Östergötland i förhållande till Stockholm vilken finns uttryckt i Regionförbundet Östsams yttrande över RUF5 2010.

Norrköpings kommun

Norrköping förordar tydligt alternativet Storstäder och poängterar särskilt vikten av att utveckla Nordiska triangeln och att stärka kapacitet och kvalitet på de nationella stråken där ett förverkligande av Ostlänken är av särskilt stor betydelse. Kommunen delar uppfattningen att det är avgörande med rationella system och samordnade flöden av containrar och gods, vilket ställer krav på samordnad logistik, infrastruktur och strategiska terminaler. Det är dock av stor vikt att perspektivet för planeringen för bättre godstransporter avser hela östra Mellansverige.

Norrköping betonar särskilt vikten av att stimulera kunskapsintensiva miljöer, utveckla regionens internationella profil och att stärka regionens position i globala nätverk.

Nyköpings kommun

En väl genomtänkt vision, övergripande mål och strategier redovisas. En generell synpunkt på samrådsförslaget utifrån ett sörmländskt perspektiv är att användandet av begreppet *region* måste bli mer stringent. Det finns en inkonsekvens i RUFSS 2010 när vissa strategier, ur ett rumsligt perspektiv, enbart rör Stockholms län medan andra frågor hanterar hela den storregionala geografien.

Det vore bra om RUFSS kunde tydliggöra hur omkringliggande län kan bidra till utvecklingen. Önskvärt vore att arbetet med handlingsplanerna tar hänsyn till och i lämplig omfattning samordnas med den planering som pågår dels i omgivande län, dels med övriga planeringsprocesser t.ex. energiplaneringen och infrastrukturplaneringen. Dialog och processer med berörda aktörer behövs vad gäller ansvar för åtaganden. Det behövs ett vidareutvecklat planeringsdokument där alla angränsande län i storregionen behandlas i varje sakfråga. De strukturella samband som finns tydligt beskrivna i samrådshandlingen påvisar ett sådant behov.

Kommunen anser att alternativ Storstäder är det mest gynnsamma alternativet för Sörmland och Nyköping.

Även om trängseln på vägarna inte är lika påtaglig i Sörmland som i Stockholm torde det vara viktigt att undersöka den samhällsekonomiska kostnaden för bristande tillgänglighet i storregionala relationer. Restiden mellan Nyköping och Stockholm bör förkortas. Tillväxten – både i termer av befolkning och ekonomi – ökar behovet av långsiktigt hållbara godstransporter. Miljöpåverkan stannar inte vid länsgränsen och det är därför viktigt att redan nu utveckla ett samarbete i hela den större regionen. Vad gäller boendemiljöer finns behov av variation inom en stad, men det behövs också alternativ till staden. Här kan Sörmland och andra omgivande län fylla ett behov.

Sandvikens kommun

Sandvikens kommun ser positivt på den vision, mål och strategier som redovisas i RUFSS 2010. Kommunen instämmer i utvecklingsplanens beskrivningar av forskning och utveckling. Den högre utbildningen i Stockholm/Uppsala kan bli av ännu större betydelse för regionen och Stockholm/Uppsala har ett särskilt ansvar för den högre utbildningen och forskningen men också för den företagsnära utbildningen. Tillverkningsindustrins brist på arbetskraft med rätt kompetens är ett växande problem.

Med nuvarande och kommande utveckling av transportinfrastrukturen är Gävle/Sandviken lika intressant för bostadsbyggande i attraktiva miljöer som andra städer som redovisas i planen. Därför anser kommunen att Gävle/Sandviken förtjänar att nämnas jämsides med övriga städer.

Det kommer under de närmaste åren att skapas fler transportkorridorer då gods i allt större utsträckning kommer att flyttas från fartyg till tåg. Det krävs ett väl fungerande nätverk av strategiska hamnar och terminaler där Gävle Hamn ingår och där Sandviken/Storvik kan vara en viktig del. En ny väg, E 16 mellan Gävle och Oslo, skulle medföra positiva effekter för såväl östra Mellansverige som för Stockholmsregionen.

Kommunen förordar alternativet Städer. En analys av konsekvenserna vad gäller framväxten av nya storregioner saknas dock.

Strängnäs kommun

Strängnäs bedömer att flera av de infrastrukturprojekt som berörs i rapporten är av stor vikt för kommunen. Främst gäller det de projekt som bidrar till att förbättra det storregionala vägnätet samt spårtrafiken, där den viktigaste satsningen för Strängnäs är en förstärkt kapacitet på Svealandsbanan.

De långsiktiga målbilderna för utvecklingen i östra Mellansverige innehåller flera inslag som är positiva för Strängnäs. Kommunens roll som en del i Stockholms funktionella arbetsmarknadsregion blir tydligare och en gemensam arbets- och bostadsmarknad växer fram. Detta ligger väl i linje med kommunens egen utvecklingsstrategi.

Tierps kommun

Tierps kommun ställer sig bakom yttrandet från Regionförbundet Uppsala län.

Trosa kommun

Samrådsmaterialet ger i allt väsentligt en bred och relevant beskrivning av de viktigaste utvecklingsfrågorna för Stockholmsregionen som helhet. Trosa kommun deltar med stort intresse i regionalt utvecklingsarbete i form av snabbjärnvägen Ostlänken, ABD-samarbetet och inte minst i arbetet med den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län. Kommunen anser att förstoringen av den funktionella Stockholmsregionen är en avgörande faktor för att regionen även fortsättningsvis ska vara konkurrenskraftig. Trosa upplever dock att det finns en inkonsekvens i RUFSS 2010 när vissa strategier enbart hanteras ur ett rumsligt perspektiv utifrån Stockholms län medan andra frågor hanterar hela den storregionala geografin. Samrådshandlingen skulle vinna på ett tydliggörande även i det kommande genomförandet och därmed skapa större kraft kring respektive fråga.

Uppsala kommun

Uppsala kommun ser de sex strategier som behandlas i RUFSS 2010 som väl avvägda och anser att de bör kunna ligga till grund för utvecklingen de närmaste åren. Många av de utmaningar som Stockholmsregionen står inför bör lösas gemensamt med omgivande regioner. Det gäller särskilt den ökande arbetspendlingen och den sammanväxande bostadsmarknaden. Det gäller även avrinningsområdet och ökade översvämningrisker som framtvingar gemensamt agerande för att de ska kunna lösas effektivt. Också Stockholm-Mälardalensregionens grönstruktur, där flera viktiga rekreativsområden och områden av stor betydelse för fauna och flora ligger på gränsen mellan länen, är i växande omfattning en gemensam angelägenhet. Uppsala framhåller att de åtaganden som redovisas – med ett väsentligt undantag för infrastruktur och transporter – fortfarande behandlar frågorna ur Stockholms läns perspektiv. Uppsala anser att RUFSS 2010 ytterligare bör utveckla samverkansområden som gynnar såväl storregionens konkurrenskraft som hållbar utveckling.

Uppsala betonar särskilt behovet av ökad spårkapacitet längs Ostkustbanan, vilket skulle underlätta pendlingen i landets tyngsta pendlingsstråk och ha stor betydelse för såväl klimatmålen som integrationen av arbetsmarknaden. En förstärkning av spårkapaciteten är också av utomordentlig betydelse för att Arlanda inte ska överskrida tillåtna nivåer för koldioxidutsläpp.

Uppsala anser att de två målbilderna för storregionens struktur är oklara till syfte och innehåll. En målbild skulle underlätta en gemensam prioritering av framtida

infrastruktur och underlätta samspelet mellan infrastrukturutbyggnad och bebyggelseutveckling. Men för att detta ska uppnås måste analysen av vilka krafter som verkar för vilken målbild förtydligas och strategier för att främja eller hämma sådana krafter utvecklas. Detta kräver i sin tur en mer omfattande politisk process.

Uppsala saknar en redovisning för hur en samverkan mellan städer kan utvecklas i andra relationer än de gentemot Stockholm. En utbyggd Enköpingsbana är ett exempel på infrastruktur som skulle stärka en flerkärnig region.

Storregionens roll i Östersjöområdet belystes på ett intressant sätt i underlaget inför aktualitetsförklaringen och analysen öppnade mot en ny och mer målinriktad internationell strategi för Stockholm-Mälarenregionen. I detta avseende har RUF5 2010 inte fullföljt ansatsen från det tidigare arbetet. Det är en brist som bör åtgärdas i det slutliga förslaget.

Vingåkers kommun

Vingåkers kommun ställer sig bakom Regionförbundet Sörmlands och länsstyrelsens yttrande. Regionförbundet och länsstyrelsen konstaterar att den tidigare Sörmlandsstrategin visar att Sörmland redan är en del av den större Stockholm-Mälarenregionen. Kommunerna i länet har olika förutsättningar att dra nytta av de möjligheter som regionförstoringen innebär. Både sysselsättning och befolkningstillväxt har under de senaste decennierna utvecklats bättre i de delar av Sörmlands län som ligger nära Stockholms län. Vidare anser regionförbundet att regionbegreppet måste definieras. Vingåker vill till Regionförbundet Sörmlands och länsstyrelsens yttrande tillägga att västra Sörmland med Flen, Katrineholm och Vingåkers kommuner omfattas högst perifert av de utvecklingslinjer med plan- och målbilder som beskrivs i planen.

Västerås stad

Västerås stad anser att samrådshandlingen ger en god inblick i förutsättningarna för den rumsliga utvecklingen av Stockholms län vid olika ambitioner för samverkan med en större omgivning. Staden anser att det ökande samarbetet mellan Västerås och Eskilstuna och en etablerad utvecklingstrend i Västmanland bäst beskriver en storregional utveckling baserad på alternativet Storstäder.

Västerås anser, i enlighet med RUF5 2010, att spårtrafiken ska utgöra stommen i framtidens trafiksystem. Staden förutsätter en fortsatt målmedveten utbyggnad av transportinfrastrukturen i enlighet med överenskommelserna inom "En bättre sats" och rörande Citybanans finansiering. Väsentligt är att Mälarenbanan kan byggas ut mellan Kallhäll och Tomtebodan utan förseningar, så att ett trafikeringssupplägg med regionpendel kan startas snarast efter Citybanans öppnande. Frågan om en gemensam trafik huvudman för tågtrafik för en mer effektiv trafikering i Mälardalen måste vara löst till dess Citybanan öppnar. Kollektivtrafikens taxor måste samordnas mellan länen. Staden anser att en förbättring av järnvägen mellan Västerås och Eskilstuna måste prioriteras i det framtida järnvägsnätet.

Västerås anser vidare att Mälarsjöfarten måste tryggas genom en utbyggnad av slussen i Södertälje så att större fartyg kan trafikera Mälaren. RUF5 bör därför ange fortsatt utveckling av miljövänlig sjöfart på Mälaren som ett planeringsmål.

Staden anser vidare att E 18 norr om Mälaren i sin helhet ska utvecklas till motorvägsstandard samt att utbyggnad av riksväg 56 mellan Gävle och Norrköping

via Västerås–Eskilstuna, i enlighet med intentionerna i samverkansprojektet "Räta Linjen", ska ingå i en plan som omfattar vägar utanför Stockholms län.

Västerås understryker att genomförandet av RUFSS 2010 tillsammans med andra regionala och lokala utvecklingsprogram underlättas av en fortsatt bred samverkan kring prioriteringar av och överenskommelser om medfinansiering av statliga satsningar på t.ex. transportinfrastrukturen.

Örebro kommun, näringslivskontoret

Näringslivskontoret delar de synpunkter som lämnats av Örebro kommun (Regionförbundet Örebro) men förtydligar några ytterligare punkter:

- Näringslivskontoret noterar att de sju länen i östra Mellansverige inte redovisas i sin hela omfattning i kartmaterialet i RUFSS 2010. I dokumentet "slutar" Örebro län vid Örebro och städer som t.ex. Karlskoga saknas helt.
- Näringslivskontoret understryker ytterligare vikten av infrastrukturens satsningar för E 20 och Riksväg 50 samt utökade möjligheter till frakt av järnvägs gods till Göteborg.
- Näringslivskontoret understryker vikten av väl fungerande tågförbindelser mellan Örebro och Arlanda.

Kommunala samarbetsorgan

Kommunförbundet Stockholms län, KSL

KSL ställer sig bakom vision, mål och strategier i RUFSS 2010. Det är bra att förslaget anlägger ett regionöverskridande perspektiv där hela Mälardalen görs synlig. Denna funktionella region måste få växa och rörlighet och tillgänglighet vara hög.

KSL efterlyser inom några områden bättre beskrivningar av pågående arbete i regionen: resurshushållning och försörjningssystem, klimat, energi och transporter, utbildningssystemet och området att frigöra livschanser.

En styrka i RUFSS 2010 är att utvecklingsplanen har utarbetats i dialog med kommuner och många andra aktörer. Det är också en styrka att den omfattar länsstyrelsens uppdrag rörande regional utvecklingsplan (RUP).

KSL framför ett antal förbättringsförslag:

- Klimatfrågan bör få en tydligare plats i RUFSS 2010.
- Frågor om terminalkapaciteten i regionen bör lyftas fram tydligare.
- Såväl folkhälsoperspektivet som EU-perspektivet bör förstärkas.
- Kunskapsunderlagen kring utbildning, omsorg och socialtjänst är inte tillräckliga som utgångspunkt för länets utvecklingsarbete.
- Nya verksamhetsformer med flera aktörer som utförare av offentliga tjänster kräver nytänkande när det gäller samverkanslösningar.
- Utvecklingsplanen är till viss del för allmänt hållen; i genomförandet bör det Stockholmsspecifika förtydligas.

Käppalaförbundet

Enligt RUFSS 2010 är det tveksamt om den utveckling som förutses i Stockholms län är i samklang med uppsatta miljömål både när det gäller vattenmiljö, folkhälsa och klimatpåverkan. Förbundet ser inte att det i RUFSS föreslås konkreta och genomförbara åtgärder som på ett kraftfullt sätt ändrar utvecklingen i en mer miljöanpassad inriktning. Förbundet förordar alternativet Tät, då kortare vatten- och avloppsled-

ningarna per anslutet hushåll leder till minskat ut-/inläckag. Förbundet noterar att avloppsrening idag innebär att energi både används och produceras. En ökad konkurrens och en lagstiftning som tvingar nätägarna att släppa in alternativa värmeleverantörer skulle öka möjligheten för samhället att ta till vara den stora värmekälla som avloppsvattnet från Käppalaverket utgör.

Förbundet strävar efter att minimera transportsträckorna för slam vilket förutsätter att fler ytor avsätts inom länet.

Norrvatten

I RUF5 2010 framförs en rad åtgärdsförslag för att nå de uppställda målen. De är dock i vissa fall för vaga och otillräckliga. EU:s ramdirektiv för vatten slår fast att målet för alla vatten, inklusive Mälaren, är att de ska ha uppnått god ekologisk status senast år 2015. För vattentäkter gäller ännu hårdare krav. Utsläppen av störande ämnen måste lösas uppströms i ”vattenkedjan” och helst redan vid källan. Det är viktigt att lyfta upp ansvarsfrågan. En huvudregel bör vara att det är ”förorenaren” som ska svara för och bekosta motåtgärder och inte dricksvattenproducenterna kring sjön. Vilka bindande regler som måste till liksom vilka ekonomiska styrmedel som krävs måste tydliggöras.

Den omfattande båttrafiken på sjön, både den yrkesmässiga och fritidsbåtarna, utgör ett potentiellt hot mot Mälaren som vattentäkt. Här bedöms det kemiska hotet, och då bränsleutsläppen från fritidsbåtar, vara den största risken mot regionens dricksvattenförsörjning.

Reservvattenförsörjningen är som påpekats i rapporten i nuläget otillräckliga. Potentiella reservvattentäkter såsom yt- och grundvattenmagasin inom länet bör ges ett långsiktigt skydd. Grundvattentäkter som exempelvis ”Stockholmsåsen” är ständigt föremål för påverkan från bebyggelse, och ständiga intrång som pågår i de primära skyddsområdena utarmar långsiktigt möjligheten att utnyttja dessa värdefulla tillgångar.

Tillgången på vatten är idag obegränsad och är därmed ingen begränsande faktor för bostadsbyggandet eller en ökande befolkning. Kapaciteten vid Görvälnverket bedöms räcka till även i händelse av en kraftig befolkningstillväxt i regionen. Vissa processteg behöver sannolikt förstärkas.

Flera kommuner får idag vatten via överföringsledningar utan att ha tillgång till reservledningar. Det innebär stora risker och kan vid störningar i huvudvattensystemen innebära att de under lång tid blir helt utan vatten. Även flera kopplingspunkter mellan huvudsystemen hos Norrvatten och Stockholm vatten bör komma till stånd för att minska sårbarheten. Norrvatten instämmer i att det krävs ökad regional samverkan i vattenfrågor, så att alla delar av länet får sin dricksvattenförsörjning säkrad.

Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län

Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län anser att samrådsförslaget redovisar en rimlig och väl genomtänkt vision, övergripande mål och strategier. Det saknas dock en uttalad ambition att utveckla samarbetet med kringliggande län och det är önskvärt att RUF5 2010 tydliggör hur omkringliggande län kan bidra till utvecklingen gentemot vision, mål och strategier och hur dialogen och processen kan fortsätta.

En generell synpunkt är att användandet av begreppet *regionen* måste bli mer stringent. Det är många gånger otydligt om man med termen menar Stockholms län eller den större geografien och vad som ingår i begreppen. Det är också otydligt vilken rumslig dimension som avses i strategin *Utveckla idéer och förnyelseförmåga* och de åtaganden som finns för att uppnå målen.

Det viktigaste i samrådshandlingen ur ett sörmländskt perspektiv är de långsiktiga mål- och planbilderna för regionens rumsliga struktur. Det finns en inkonsekvens i RUF5 när vissa strategier enbart rör Stockholms län medan andra hanterar hela den storregionala geografien. RTK borde i den fortsatta processen se hela Sörmlands potential och ta till vara den i olika hänseenden. Ett vidareutvecklat planeringsdokument där alla angränsande län i storregionen behandlas i varje sakfråga behövs.

Mycket tyder på att alternativ Storstäder kan vara det mest gynnsamma alternativet för Sörmland. Men det krävs ytterligare fördjupade analyser av vad detta alternativ får för konsekvenser samt hur Sörmland bäst ska kunna ta tillvara länets utvecklingspotential. Alternativ Storstäder medför också en mera resurseffektiv fördelning av bostäder och arbeten, men båda alternativen Städer och Storstäder medför enligt RUF5 en fördubbling av trafikarbetet. Detta, i kombination med Sörmlands ambition att 50 procent av alla pendlingsresor ska ske kollektivt om 20 år, kommer att ställa stora krav på infrastrukturinvesteringar i regionen.

Regionförbundet Uppsala län

Regionförbundet Uppsala län sammanfattar sina synpunkter i sex punkter:

- Initiativet till dialog med östra Mellansverige är mycket bra.
- Uppsalaregionen bidrar till att stärka Stockholmsregionen framförallt genom de innovationssystem som finns i regionen och som tillsammans med innovationssystemen i Stockholmsregionen skapar en betydligt större ”massa” och därmed ytterligare konkurrenskraft. Samarbete och samverkan måste dock förbättras.
- Integrationen mellan Uppsala- och Stockholmsregionerna behöver fördjupas bland annat genom de stråksamarbeten som finns och utvecklandet av en mer ändamålsenlig kollektivtrafik. Tillväxt måste möjliggöras där den finns.
- Båda målbilderna har poänger; det viktiga är att huvudstadsregionens unika egenskaper stärks samt att flerkärnighet utvecklas med ett nätverksperspektiv. Målbilderna och dess status behöver tydliggöras på flera sätt.
- Det är nödvändigt ur såväl ett miljöperspektiv som ur ett tillväxtperspektiv att utveckla täta stadsstrukturer förbundna med effektiv och attraktiv spårbunden kollektivtrafik.
- Arlandas navfunktioner måste utvecklas.

Regionförbundet Örebro

Regionförbundet Örebro stödjer visionen och de mål som ligger till grund för förslaget till regional utvecklingsplan och har följande synpunkter kring strategierna:

Strategi 3:1 Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn

- Det saknas en redovisning av hur de resurser som finns inom östra Mellansverige skulle kunna bidra till att tillgodose det utbildningsbehov som finns i Stockholms län.

- Strategierna för Stockholmsregionens roll i ett nationellt transportsystem skulle kunna utvecklas mera.
- Det finns stora behov av god tillgänglighet mellan de nationella godsstråken, de större godsnoderna i östra Mellansverige och terminalområden i Stockholms län.
- Arlandas tillgänglighet är viktig för Örebroregionen; Örebro flygplats är en resurs för s.k. ad hoc-frakt för Stockholmsregionen.
- Stockholms läns landsting bör arbeta för att Mäljarbanan och/eller Svealandsbanan samt E 20/Västra Stambanan till Göteborg ska ingå som delar av Nordiska Triangeln i den översyn av TEN-nätverket som nu pågår.

Strategi 3:4 Utveckla en flerkärnig och tät region

- Regionförbundet anser att även Örebro med bland annat universitet och universitetssjukhus bör lyftas fram i detta sammanhang.
- De regionala stadskärnorna är viktiga målpunkter eftersom det är viktigt med tillgänglighet till andra ställen än centrala Stockholm.

Regionförbundet anser att det inte är tydligt vad de s.k. målbilderna för östra Mellansverige har för status. För att kunna ta ställning till förslagen anser regionförbundet därför att skillnaden i status mellan planbilder för Stockholms län och målbilderna för östra Mellansverige behöver förtydligas samt att vissa begrepp behöver definieras.

Regionförbundet Östsam

Regionförbundet menar att visionen bör uttrycka vilka kvaliteter Stockholmregionen ska få under planperioden eller ha vid planperiodens slut och att de föreslagna målen är naturliga och relevanta. Intressant vore att i måltermer säga något om omlandet, d.v.s. regionerna omkring Stockholmsregionen inkl. Östergötland i samspel med Stockholmsregionen.

Regionförbundet ser mycket positivt på att förstärkningar inom högre utbildning och forskning i Stockholmsregionen lyfts fram i samrådsförslaget. Planeringsmålet ”tillgängligheten till regionen och inomregionalt har ökat, och framkomligheten i regioncentrum och övriga stadskärnor är hög” fångar mycket av det som är av särskilt intresse ur ett östgötskt perspektiv. Stockholmregionen är, eller kan i framtiden bli, en del av Östergötlands arbetsmarknad och en del av den marknad som t.ex. tjänsteföretag kan arbeta på – något som skärper kraven på tillgänglighet.

Det är av yttersta vikt att perspektivet avser hela storregionen när man planerar för bättre godstransporter. I en storregion kan Östergötland både dra nytta av Stockholmsregionens tillgångar när det gäller innovationsklimat och ekonomisk förnyelseförmåga och verkningsfullt bidra till att den förstärks. Att Stockholmregionen blir framgångsrik är således av vikt även för Östergötland.

Både Sveriges och östra Mellansveriges ekonomi gynnas av att samspelet inom storregionen är effektivt. En utvecklad tågtrafik och en stadsplanering som är anpassad till tågets förutsättningar kan länka samman regionens städer. Intentionen att förtäta bebyggelsestrukturen inom Stockholmsregionen och knyta samman de delregionala kärnorna gynnar tillgängligheten till olika funktioner även för tillresande. Enligt regionförbundets mening är alternativet Storstäder det som idémässigt bäst stödjer den storregionala utvecklingen i östra Mellansverige.

Behovet att öka kapaciteten för järnväg och båt är stort, särskilt när det gäller att skapa intermodalitet genom bättre omlastningsmöjligheter mellan transportslagen.

Sverige som nation har ett utomordentligt starkt intresse av att Östersjön är långsiktigt hållbar. Därför måste vi hantera de allvarliga problem som finns idag samt de många intressekonflikter som finns eller kan komma att finnas kring Östersjön.

Region Gävleborg

Region Gävleborg instämmer i stora delar i samrådsförslagets analyser och slutsatser och tillstyrker i huvudsak planens inriktning. Region Gävleborg anser att i valet av målbild för östra Mellansverige ska Städer prioriteras. Den bilden ökar långsiktigt möjligheterna för utveckling av hela östra Mellansverige.

Östra Mellansveriges roll för Stockholmsregionens kompetensförsörjning bör ytterligare belysas.

Gävle hamn utgör en kraftfull möjlighet för en hållbar utveckling av godstransporter där Gävleborg är en viktig nod. För att ytterligare stärka möjligheterna för besöksutveckling nationellt och internationellt bör samverkan i östra Mellansverige förstärkas och vara en väsentlig del i planeringen av transportinfrastrukturen.

Region Skåne, regionala tillväxtnämnden

Region Skåne anser att det är viktigt med erfarenhetsutbyte kring infrastruktur, näringsliv och övriga strategiska frågor som storstadsregionerna har gemensamt.

De offentliga planeringsorganen bör uppmärksammas på var nya innovativa områden, kluster eller näringar växer fram och stödja dessa. Satsningar på utveckling av innovationer bör inkludera små och medelstora företag utanför den traditionella forskningsvärlden. Satsningar på befintliga företag inom mer traditionella sektorer kan också vara ett sätt att öka den hållbara tillväxten i en region.

Region Skåne instämmer i att en tät bebyggelsestruktur ger förutsättningar för att utveckla både urbana värden, naturvärden och en effektiv kollektivtrafik och menar att det behövs en bred planering där effektiv kollektivtrafik lokaliseras tillsammans med verksamheter och bostäder.

Region Skåne anser också att det är positivt att regionens kulturliv avses marknadsföras internationellt men att kulturens roll i besöksnäringen borde betonas kraftigare.

Stockholm-Arlandaregionen

Stockholm-Arlandaregionen (Knivsta kommun, Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun, Vallentuna kommun och Arlanda flygplats) ser positivt på en befolkningstillväxt i regionsektorn. De har som ambition att ha en planberedskap för ett bostadsbyggande på i snitt ca 300 bostäder/år och kommun åtminstone fram till år 2020, vilket motsvarar en årsproduktion av totalt ca 1 200 bostäder i Arlandaregionen. Kommunerna anser att en flerkärnig struktur är en bra idé som bör utvecklas vidare, oavsett vilka alternativ man väljer för att bygga ut regionen i framtiden.

Arlandaregionen har ett allmänt intryck av att det finns alldeles för lite pengar till infrastruktursatsningar särskilt i Stockholm-Mälarenregionen och att de få åtgärder som ska genomföras oftast ligger alldeles för sent. En förutsättning för en fortsatt stark utveckling för regionens och landets bästa är att tillgängligheten i ABC-stråket och till Arlanda flygplats säkras genom utökad spårkapacitet och förbättrad trafike-

ring. Kommunerna anser även att det är angeläget att staten i kommande infrastrukturplaner ser utvecklingen av Arlanda och Kapellskär samt en utbyggnad av en kombiterminal Nord i Rosersberg som ett sammanhängande system.

Det största problemet är att veta om RUF5 2010 blir ett regionalt styrdokument som kommer att genomföras. Kommunerna föreslår därför att staten och Stockholmsregionen tecknar någon form av långsiktigt avtal (till år 2030) för infrastrukturen inom såväl transport- som forsknings- och utbildningssystemet d.v.s. vidareutvecklar Stockholmsförhandlingens modell. RUF5 2010 skulle kunna vara en bra plattform för detta avtal.

Västmanlands Kommuner & Landsting, VKL

De i RUF5 2010 utpekade strategierna utgör ett bra underlag för fortsatt samarbete inom Stockholm-Mälarenregionen. För att ge hela regionen tillväxt är goda och välutbyggda kommunikationer en avgörande faktor. Transporter kommer att ha en avgörande betydelse för hur väl Stockholm-Mälarenregionen kommer att lyckas med att uppnå den uppställda visionen. En förutsättning för att hela regionen ska få långsiktig tillväxt är att det finns en kärna, som i samverkan med andra närgränsande kärnor kan bidra till en ökad tillväxtpotential för hela regionen.

VKL hyser stor oro för Mälarens tillrinning och avrinning. Länet är beroende av samverkan med andra, särskilt beträffande utbyggnaden av Södertälje kanal och ombyggnaden av slussen, inte minst för att godstransporterna till och från det inre av Mälardalen samt Bergslagen ska kunna klaras.

Kommunala bolag Stockholm Business Region

Stockholm Business Region anser att samrådsförslagets vision är bra, eftersom den i mycket stämmer överens med bolagets egen vision om att Stockholm ska vara norra Europas största tillväxtregion och främsta besöks- och evenemangsstad. Stockholm Business Region vill se satsningar på infrastruktur och en effektiv och harmoniserad kollektivtrafik. Det är också av största vikt att förbättra innovationsmiljön för att regionen ska kunna bibehålla och förstärka antalet entreprenörer, innovationer och innovativa miljöer. Dessutom måste marknadsföringen av regionen bli bättre och mer enhetlig om regionen ska kunna stärka sin internationella konkurrenskraft.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB stöder visionen, målen och strategierna i RUF5 2010 och vill särskilt framhålla transportsektorns betydelse för att regionen ska kunna bli en ledande tillväxtregion och mer öppen och tillgänglig.

Den nära kopplingen mellan infrastruktur och nya bostadsområden bör bli tydligare i planen och klimatfrågan få en tydligare plats. Av miljöskäl är det mycket angeläget att förbättra möjligheterna för långväga gods till Stockholm/Mälardalen att transporteras med sjöfart och järnväg istället för på lastbil. Det är mycket viktigt att – som utvecklingsplanen gör – lyfta fram att distributionsterminaler bör lokaliseras så nära konsumentmarknaderna som möjligt och betona att kommunerna i länet bör se frågor om mark för framtida distributionsterminaler som en strategisk regional fråga.

Stockholms Hamn AB framhåller, liksom i tidigare yttranden, att Loudens framtid bör avgöras ur ett regionalt perspektiv. Tidigare utredningar om oljeför-

sörjningen i regionen bör då utgöra en viktig grund. Stockholms Hamnar understryker också behovet av dubbelspår på Nynäsbanan med anslutning till Norvikudden. Därutöver behövs Värtabanan med god standard, en upprustning av väg 77 mellan E 4 och Norrtälje samt väg 259, Södertörnsleden. Vägverket måste snarast möjligt åtgärda dagens brister på väg 225 alternativt vidta åtgärder så att den tunga lastbilstrafiken väljer väg 259. På sikt behöver också Österleden byggas och ansluta till Norra länken.

Stockholm Hamn AB anser att miljökonsekvensbeskrivningen visar att alternativ T4t är att föredra av miljöskäl även om det kan finnas skäl för enskilda kommuner att planera på annat sätt för att kunna utvecklas bäst enligt kommunens egna förutsättningar.

Malte Sigemalm, Margarita Pulido, Vivianne Gunnarsson och Anders Djerf reserverade sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Malte Sigemalm, Margarita Pulido Anders Djerf, Ulla Hamilton, Andrea Femrell, Anders Hellström, Madeleine Jacobsson och Inge-Britt Lundin lät göra en särskild anteckning till protokollet.

Stockholms hem

Stockholms hem anser att förslaget fått med de flesta viktiga samhällsutvecklingsfrågorna i Stockholmsregionen och som också behandlats inom Stockholms stad i Vision 2030 och i det pågående arbetet med stadens nya översiktsplan.

För Stockholms hem är det angeläget att kunna producera bostäder i stadens centralare delar genom kompletteringsbebyggelse och genom att utnyttja industrimark och hamnområden. För att kunna begränsa buller och luftföroreningar lokalt vid fortsatt bostadsbyggande är det därför viktigt att större infrastrukturprojekt såsom Förbifart Stockholm kommer till stånd och kompletteras med andra åtgärder som begränsar emissioner från fordonstrafiken.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB anser att förslaget till regional utvecklingsplan i huvudsak överensstämmer med stadens intentioner och bedömningar om utveckling i Vision 2030. Stockholms Stadshus AB bedömer dock att bostadsutbyggnaden måste motsvara den höga befolkningsprognosen i scenariebeskrivningen.

Stockholms Stadshus AB anser att den föreslagna förstärkta anknypningen mellan Barkarby–Häggvik kommer att gagna utvecklingen kring Järva. I Vision Järva 2030 pekar stadens bolag och stadsledningskontoret på att anslutningarna till Järvafältet från kringliggande områden bör förbättras samt att aktiviteterna i och kring Järvafältet bör förstärkas. Stockholms Stadshus AB ser positivt på de föreslagna förstärkta sambanden i söderort men är negativt till att Ulvsunda utpekats som terminalområde.

Stokab

Visionen för den digitala kommunikationen bör förtydligas med avseende på hur den fysiska IT-infrastrukturen ska byggas ut i Stockholmsregionen. Kapacitetsnivån 100 Mbit bör vara vägledande. Hur medborgare och företagare ska ges likvärdiga förutsättningar att delta i informationssamhället behöver analyseras närmare. Avsaknaden av en vision för hur infrastrukturen för elektronisk kommunikation ska moderniseras riskerar att leda till en betydligt längre och dyrare färd innan gamla

tekniker, främst kopparnäten, ersatts av fibernät. Stokab poängterar också att staten har en viktig roll för effektiviteten i beslutsprocesserna kring IT-infrastrukturen.

Svenska Bostäder

Svenska Bostäder konstaterar att det är positivt med en gemensam plattform för regionens utveckling och att RUF5 2010 innehåller många goda mål och strategier. Ett gemensamt handlingsprogram bör följa på RUF5, även om det finns uppenbara svårigheter i att upprätta ett sådant gemensamt program.

Ett stabilt bostadsbyggande i alla regionens delar är av stor betydelse för regionens utveckling och attraktivitet; det finns en stor efterfrågan på hyresbostäder. Det är en angelägen, gemensam uppgift att förnya miljonprogrammets stadsdelar.

En förstärkning av Stockholms ytterstad, där resurser i ytterstadens stadskärnor tas tillvara, samt nya tvärförbindelser har stora fördelar för den regionala tillväxten och regionens attraktivitet.

Vissa av de i RUF5 2010 utpekade regionala kärnorna har sannolikt svårt att uppnå en täthet och variation som gör att det är rimligt att benämna dem regionala kärnor.

SÖRAB

För att regionen ska nå den gemensamma visionen att vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa är det viktigt att hanteringen av avfallet sker på ett hygieniskt och miljömässigt bra sätt. Att avfallsmängden bör reduceras och att avfall ska användas som resurs stämmer helt med målen i SÖRAB-kommunernas förslag till avfallsplan, liksom att lämpliga lokaliseringar för avfall ska identifieras och skyddas och att även små platser för avfallshantering ska inkluderas. SÖRAB ställer sig dock mer frågande till förslaget att etablera nya deponier i förbrukade bergtäkter.

Upplands lokaltrafik

Upplands lokaltrafik anser att RUF5 utblickar mot östra Mälardalen är till gagn för både Stockholms län och östra Mälardalen som helhet. Delar av trafikbolagets trafikområde är väl integrerat i Stockholms län (Håbo och Knivsta kommun, delar av Uppsala kommun). Det blir allt mer uppenbart att det kommer att krävas en länsövergripande planering i detta gränsland. Upplands Lokaltrafik vill också uppmärksamma att infrastrukturen utanför Stockholms län är av betydelse för länets utveckling. I övrigt hänvisas till Regionförbundet i Uppsala läns yttrande.

Förvaltningar, bolag och stiftelser i Stockholms läns landsting

Centrum för folkhälsa

Centrum för folkhälsa, CFF, anser att folkhälsa som område generellt bör tydliggöras i RUF5 2010. Många dimensioner av RUF5 påverkar människors möjligheter att vara fysiskt aktiva på ett positivt sätt och samrådsförslaget stöder utvecklingen för ökad fysisk aktivitet. Åtgärder kan däremot få olika effekt på olika grupper och generellt saknas sådana analyser.

Den fysiska miljöns påverkan på hälsan och de olika regionala miljömålen med relevans för befolkningens hälsa (giftfri miljö, god bebyggd miljö etc.) bör i högre grad beaktas i planen.

Regional samverkan kring folkhälsa bör utvecklas och RUFSS skulle kunna peka ut aktörer i detta arbete. Relationen mellan begreppen hälsa och hållbar utveckling bör också beskrivas i samrådsförslaget.

Hälso- och sjukvårdsnämnden

Nämnden understryker att det i RUFSS 2010 uppsatta målet om en region med god livsmiljö kräver att utvecklingsplanen belyser hur människan påverkas i de olika scenarierna. Nämnden efterlyser hälsokonsekvensbeskrivningar liksom bedömningar av miljömedicinska hotbilder. De klimatförändringar som förutspås kan få stora konsekvenser för folkhälsan i länet. Det är viktigt att tillgång till rent vatten säkerställs när planen genomförs. Det varmare klimatet ökar risken för vattenproblem som virus, bakterier och sämre lukt och smak av vattnet. Nämnden understryker de gröna kilarnas vikt för en hög folkhälsa. Smittskyddet bör fortsätta att genomföra de framgångsrika vaccinationsprogrammen inom regionen.

Stockholmsregionen behöver en kraftig upprustning av utbildning och infrastruktur. Vårdsektorn utgör en viktig del av arbetsmarknaden i regionen. Högskoleutbildning inom vårdsektorn måste utökas för att avhjälpa bristen på både läkare och sjuksköterskor. Hälso- och sjukvårdens samverkan med högskolorna är avgörande för forsknings- och utvecklingsarbetet. Vikten av att kunna rekrytera personal ur olika etniska grupper till sjukvården kommer att öka.

Karolinska Universitetssjukhuset

Karolinska Universitetssjukhuset anser att RUFSS 2010 saknar en beskrivning av den framtida hälso- och sjukvården i regionen. Stockholms läns landsting genomför för närvarande en utredning om hälso- och sjukvårdens framtid för att belysa de utmaningar som regionen står inför fram till år 2025. Karolinska Universitetssjukhuset föreslår att en referens till detta arbete förs in i RUFSS.

Hälso- och sjukvårdsfrågorna berör i hög utsträckning både utbildning, boende och (kollektiv)trafik och borde utvecklas i avsnittet om planbilder för Stockholmsregionen år 2030.

Kulturförvaltningen

RUFSS 2010 tar upp många intressanta frågor som rör kultur, men för att befästa kulturens viktiga del i regionplaneringen bör kulturfrågorna markeras på ett tydligare sätt genom att utgöra ett eget målområde.

Kulturen spelar en viktig roll för att en region ska vara attraktiv för människor att bo och verka i samt för att locka till sig nya besökare och företag. Förvaltningen anser att kulturen är viktig i utvecklingen av de regionala yttre stadskärnorna men är helt övertygad om att också de andra delarna av länet har ett stort behov av olika kulturella arenor. När det gäller den fysiska miljön är det angeläget att planeringen av den konstnärliga utsmyckningen kommer in i ett tidigt skede.

Skärgårdsstiftelsen i Stockholms län

Flera av de generella skrivningarna och åtagandena i RUFSS 2010 är bra och framåt-syftande men det saknas konkretion t.ex. när det gäller bebyggelseutveckling, förslag om markanvändning i strandnära områden samt natur- och kulturmiljöer. Mot bakgrund av det ökande befolkningstrycket i regionen och dess påverkan på luft,

natur och kulturmiljö är det önskvärt med konkreta mål i det översiktliga planarbetet.

Det är mycket angeläget att tillgängligheten till skärgård inte försämras genom att strandskyddet används så att allmänhetens tillträde försvåras. Med tanke på skärgårdsfrågornas komplexitet krävs ett samlat grepp på såväl riksnivå som regional och kommunal beslutsnivå. Ett förslag som väckts i detta syfte är att ersätta två befintliga regionala samrådsorgan med ett "skärgårdsråd".

I RUF5 framgår att om jordbruksmarkernas produktionsförmåga bevaras, finns möjligheter att inom regionen omsätta avloppsslam och kompostavfall utan långa transporter. Detta är i praktiken inte så enkelt. Ännu återstår många problem att lösa när det gäller hanteringen av risker med läkemedelsrester och kemikalieförekomster. Mer forskning inom området är nödvändig.

Storstockholms Lokaltrafik, SL

SL delar helt ambitionen i RUF5 2010 att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och tillgänglig och tycker att det principiella resonemanget om trafikeringen med regionaltåg, regionpendel och pendeltåg är bra, förutsatt att inte turtätheten i pendeltågstrafiken begränsas eller driftsäkerheten minskar. SL tillstyrker förslaget till regionpendel, som innebär att (lokal)pendeltågen ges ett i stort eget spårssystem.

SL poängterar att det finns en risk att RUF5 – utan tydlig prioritering och finansiering – inte blir en viljestark handlingsplan för regionens utveckling.

När det gäller den fysiska strukturen rekommenderar SL starkt alternativ Tåt.

SL anser att områden för fortsatt bostadsutbyggnad inom och i anslutning till länet bättre bör väljas utifrån förutsättningarna för goda kollektivtrafiklösningar. Lokaliseringen av länets arbetsplatser är ett mycket viktigt underlag för SL:s analyser. Det hade varit önskvärt att dessa beskrevs på en mer detaljerad nivå i remisshandlingens.

En fungerande, effektiv och säker kollektivtrafik kräver ytor för linjespår och vägområden för spår- och busstrafik. Utrymme och område för dessa verksamheter redovisas inte i RUF5, vilket SL anser önskvärt.

Ytterligare alternativa strukturer borde prövas med en mer restriktiv vägutbyggnad för biltrafiken eftersom inget av planalternativen – vare sig Fördelad eller Tåt – uppfyller utsläppsmålen. Det är inte självklart att den regionala strukturen med perifera stadskärnor leder till en högre kollektivtrafikandel. SL saknar trafikanalyser av föreslagna kollektivtrafiknät och anser att analysunderlaget borde ha ingått i remisshandlingens.

SL ger bl.a. följande detaljsynpunkter:

- Motivering saknas till att Stockholm Nord lokaliseras till Häggvik i alternativ Fördelad och till Sollentuna i alternativ Tåt.
- Stockholm Väst bör lokaliseras till Barkarby.
- Pendeltågstrafik på Mälardalen bör gå via Sundbyberg.
- Citybanan behöver reserveras för pendeltågstrafik på nuvarande fyra grenar.
- Alternativa lösningar och sträckningar bör prövas för tunnelbanan från Liljeholmen via Fridhemsplan, Odenplan, Universitetet och norrut.

Waxholms ångfartygs AB, WÅAB

Waxholms ångfartygs AB strävar mot den ”mini-RUF5”-standard som styrelsen ställde sig bakom år 2003 med ett planeringsperspektiv till år 2020 och med ett linjenät som utgår från dagens. Bolaget konstaterar att ett samlat grepp behövs för de infrastrukturella åtgärderna för skärgårdstrafiken. För att på längre sikt skapa förutsättningar för en ”levande skärgård året om” krävs tillförlitlighet i kollektivtrafiken från, till och i skärgården.

WÅAB ser ingen potential i en utökad båttrafik i Saltsjön efter hand som sjönära bebyggelse tillkommer och besöksmålen blir allt fler. WÅAB kan av ekonomiska skäl inte idag prioritera denna typ av trafik. Med begränsade resurser måste bolaget först tillgodose skärgårdens behov av trafik, i första hand där ingen parallell landtrafik finns.

WÅABs påbörjade arbete med försök med förnybara bränslen ligger helt i linje med RUF5 2010.

Landsting i övriga Sverige

Landstinget Uppsala län

RUF5 2010 ger landstinget värdefull information för sitt eget arbete inom bl.a. områdena trafik, tillgänglighet, miljö och folkhälsa.

Landstinget anser det mycket värdefullt att RUF5 även behandlar östra Mellansverige. Enligt landstingets uppfattning är det viktigt att det storregionala perspektivet och samsynen lyfts fram, förstärks och vidareutvecklas. Landstinget anser att det är angeläget att de offentliga institutionerna skapar förutsättningar för en ökad samverkan inom regionen. Det regionala ledarskapets betydelse som strategisk framgångsfaktor borde tydligare lyftas fram.

Viktiga objekt för Uppsala län, som gemensamt prioriterats, är exempelvis ökad kapacitet på Ostkustbanan både norr och söder om Uppsala, förbättrad tillgänglighet till Arlanda, investeringar på Dalabanan, Citybanan genom centrala Stockholm och dubbelspår Kallhäll–Barkarby på Mäljarbanan. Landstinget betonar att utvecklingen av Arlanda flygplats är mycket viktig för Stockholms- och Uppsalaregionen, men också för hela östra Mellansverige.

Landstinget Västmanland

Landstinget Västmanland anser att samrådsförslaget överensstämmer med Västmanlands läns regionala utvecklingsprogram och att samrådsförslaget har en bra och tydlig struktur. Infrastruktur vad avser transporter, utbildning och bostäder i Stockholm-Mäljarregionen är särskilt viktigt för Västmanland. Förutsättningarna för en regionpendel behöver utredas noggrant. Det är också angeläget att bygga ut slussen i Södertälje samt att förbättra kommunikationsmöjligheterna från Västmanland till Arlanda.

Örebro läns landsting

Samrådsförslaget belyser många viktiga och prioriterade frågor för att Stockholm-Mälardalsregionens tillgänglighet och attraktionskraft ska utvecklas positivt, vilket är nödvändigt om Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion. Att planeringsmål inom områdena utbildning, transport och bostäder har ett tidsperspektiv på 20 år bedöms som rimligt och nödvändigt för att resultat ska kunna nås. Huvuddelen av utvecklingsplanens åtaganden för att nå planerings-

målen ligger i linje med landstingets visioner om det framtida trafikutbudet och en stark Mälardalsregion.

Landstinget är i princip tveksamt till lösningar som bygger på medfinansiering och förskotts betalning. Ansvarsfördelningen mellan stat och kommun behöver tydliggöras när det gäller planering och finansiering och landstinget framhåller särskilt statens huvudansvar för investeringar i vägar och järnvägar. Det är viktigt att statens prioritering av investeringar inte blir beroende av kommuners och landstings förmåga att medfinansiera projekt utan utgår från en analys av de totala regionala behoven.

De förbättringsförslag som lyfts fram i MKBn bör lyftas in i RUFSS 2010.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen föreslår bland annat att RUFSS 2010 kompletteras med tydliga referenser till den *nationella strategin för konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007–2013*.

Vidare anser länsstyrelsen att en mer handlingsinriktad regional samverkan kring kunskaps- och kompetensförsörjningsfrågor bör komma till stånd. Planen bör kompletteras med beskrivningar och åtgärder för omställning av redan sysselsatta och personer som står långt från arbetsmarknaden.

Östersjöfrågorna bör tydliggöras i flera av strategierna. Det pågående regionala samarbetet kring klimat- och energifrågor bör utvecklas och ett brett förankrat handlingsprogram inom klimat- och energiområdet utformas. Vattenfrågorna bör förtydligas.

Kultur och kulturmiljöaspekterna bör tydligare lyftas fram som en framgångsfaktor för en attraktiv region. Jämställdhet bör skrivas in som en utgångspunkt för RUFSS och den regionala strategin för jämställdhet bör biläggas planen som också bör kompletteras med åtaganden kring flyktingmottagande och introduktion av nyanlända.

Länsstyrelsen anser att Tät bör vara vägledande för utformningen av den slutliga planen. Arlanda bör få funktion som regional stadskärna. Vidareutvecklingen av de olika regionala stadskärnorna, med utgångspunkt från varje stadskärnas speciella förutsättningar, bör analyseras och preciseras i ett handlingsprogram.

RUFSS bör ta hänsyn till eventuella förändringar efter den investeringsplanering som ska genomföras under år 2009. Kompletteringar bör göras kring försvarets intressen, vindkraft, teknisk försörjning, allmänflyget samt landsbygds- och skärgårdsfrågor.

Länsstyrelsen Sörmlands län

(se Regionförbundet Sörmland)

Länsstyrelsen Uppsala län

Länsstyrelsen anser att dokumentet är väl genomarbetat och att planförslaget i huvudsak tar fasta på väsentliga frågor för Stockholmsregionens utveckling.

Länsstyrelsen anser att transporter och transportinfrastrukturen är väl belysta ur ett vidare östra Mälardalen-perspektiv. Dock kan samrådsförslaget utvecklas när det gäller dels energiproblematiken, dels frågor kring vatten- och avloppshantering samt avfallshantering. Även dessa frågor skulle tjäna på att belysas ur ett vidare östra Mälardalen-perspektiv.

Förslaget skulle stärkas av ett avsnitt där ägarskap och ansvar för olika infrastrukturer och utvecklingsåtaganden listades.

Länsstyrelsen Västmanlands län

Förväntningarna kring den storregionala processen skapar en frustration över att verkligheten utanför Stockholms län, trots planförfattarnas ambitioner, har fått en så begränsad påverkan på samrådsmaterialet.

För att hela Västmanland ska bli en integrerad del av Stockholms funktionella arbetsmarknad krävs fortsatt ökad integrering av bostadsmarknad och näringsliv genom en vidareutveckling av transportsystemet i hela Stockholm-Mälardalenregionen. Det råder brist på bostäder i Storstockholmsområdet, vilket gör situationen för ungdomar och nyinflyttade särskilt besvärlig. Samtidigt kan rådande lågkonjunktur få till resultat att nettotillskottet av bostäder i Stockholms län under 2000-talets första decennium inte blir särskilt mycket högre än under 1990-talet. Detta är allvarligt för Stockholmregionens utveckling men även för Mälardalen.

Av de olika strukturbilder som skisseras i RUFSS 2010 förordar länsstyrelsen alternativet Storstäder, men alternativet bör kompletteras med länken Västerås–Gävle. Detta alternativ förutsätter också ett starkt växande samspel med Storstockholm och en förstärkning av samspelet Västerås–Eskilstuna. Det är svårt att få ett grepp om vad analysen för RUFSS omfattar, eftersom detta arbete huvudsakligen redovisas i separata underlagsrapporter. Det som nämns i kapitel 3 och respektive avsnitt innehåller begränsat med fakta om respektive område och det vore lämpligt med övergripande redovisningar för hela Stockholm-Mälardalenregionen.

En fortsatt vidareutveckling av samarbetet mellan universitet och högskolor i östra Mellansverige är önskvärt.

En kraftfull integrationspolitik med fokus på arbete, egenförsörjning och egenansvar är av avgörande betydelse. En icke diskriminerande arbetsmarknad och en väl fungerande integration är avgörande för att kvinnor och män med utländsk bakgrund ska bli den resurs på arbetsmarknaden som krävs för att planens övergripande utvecklingsmål ska kunna förverkligas.

För att åstadkomma en växande storstadsregion behövs ett ökat samspel mellan tätortskärnorna. Detta förutsätter en starkt utvecklad transportinfrastruktur i hela Stockholm-Mälardalenregionen. Regionförbunden i Uppsala, Sörmlands och Örebro län, länsstyrelserna i Stockholms och Västmanlands län, Gotlands kommun och Stockholms Läns Landsting är inom ramen för *Systemanalys Stockholm-Mälardalenregionen och Gotland* överens om behovet av infrastrukturåtgärder i området.

Planens egna mål och miljöintentioner för länets transportsektor förefaller inte ha fått genomslag i de mer konkreta delarna. Transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid ökar, stick i stäv mot såväl planeringsmål som samhällets klimatmål. För att kunna förena målet om en expansiv region med målet att reducera utsläppen av koldioxid behöver kollektivtrafiksatsningar prioriteras starkare än i samrådsförslaget.

Länsstyrelsen Örebro län

Det är tillfredsställande att RUFSS 2010 ser hela östra Mellansverige som en sammanhängande region med internt beroende för tillväxt. Det är oklart vad målbilderna för östra Mellansverige står för och det borde visas tydligare vilka inbördes beroenden som finns i regionen. Örebro bör inkluderas i flera sammanhang som berör östra Mellansverige.

Länsstyrelsen betraktar RUFSS som ett visionsdokument. För att visionen ska förverkligas är det nödvändigt att utarbeta tematiska handlingsprogram som konkretiserar vad regionens aktörer behöver göra i samverkan inom de olika utvecklingsområdena. Länsstyrelsen menar också att ett avsnitt bör visa kopplingen till den nationella handlingsplanen.

RUFSS 2010 tycks mynna ut i ett förslag om att tillväxten i regionen ska ske i Stockholm/Uppsala, Västerås/Eskilstuna och Norrköping/Linköping. Länsstyrelsen undrar naturligtvis över vad som ska ske med de delar av regionen som hamnar utanför dessa städer.

Andra statliga myndigheter

Banverket

Banverket anser att planförslaget utgör ett gediget dokument där mål, strategier och åtaganden är väl formulerade avseende transportsystemet och de utmaningar regionen står inför. Det skulle dock vara värdefullt om möjligheterna att uppnå målen lyftes fram tydligare i planförslaget. En avstämning mot den befintliga RUFSS 2001 hade varit värdefull som utgångspunkt för det nya förslaget.

Det är också positivt att kollektivtrafikens utveckling och möjligheter utgör ett så centralt inlag i planen. Det är hela restiden dörr-till-dörr som är avgörande för valet av transportslag och därför bör en flerkärnig struktur med tätare bebyggelse kring stationerna eftersträvas. Detta stämmer också väl överens med en bebyggelseutveckling enligt alternativ Tåt. I både alternativ Tåt och Fördelad saknas dock regionala kärnor i sydöstra Stockholm.

Det är svårt att ta ställning till målbilderna. Antalet kärnor är för begränsat i Storstäder medan de pendlingsmönster som beskrivs för Städer inte motsvarar en önskvärd utveckling. En eftersträvansvärd regional struktur skulle kunna rymma fler medelstora kärnor istället för tre stora – t.ex. även Uppsala/Sala, en kärna med Örebro som nav, Nyköping/Flen/Södertälje eller Borlänge/Falun.

Banverket delar den bärande tanken att spårburen trafik ska vara basen för regionförstoring. Det är riktigt att förutsätta att det radiella nätet utgör stommen i kollektivtrafiksystemet och att detta successivt ska kompletteras med tvärförbindelser. Det är viktigt med kapacitetsförstärkningar både på medellång och lång sikt för att möjliggöra en utveckling av trafiken som motsvarar efterfrågan och de krav som kommer att ställas på kollektivtrafiken för att miljömålen ska uppnås. Banverket instämmer också i att det spårburna kollektivtrafiksystemet bör kompletteras med ett förstärkt regionalt stombussnät, som på sikt kan utvecklas till tvärsparväg.

Det i Stockholmsförhandlingarna föreslagna regionala utsläppsmålet för växthusgaser till år 2020 används inte som ett mål i RUFSS, vilket Banverket anser är beklagligt. Beteendepåverkan och information skulle också kunna bidra till att minska kapacitetsbristen i kollektivtrafiksystemet genom att styra resandet till mindre belastade stråk och tider samt minska det totala resbehovet. Det framgår inte heller tydligt under ”Möjligheter att minska miljöpåverkan” om ett paket med sådana åtgärder ingått bland dem som prövats i denna analys.

Barnombudsmannen, BO

Barnombudsmannen, BO, anser att samrådsförslaget saknar visioner och strategier som uttalat riktar sig till den femtedel av regionens innevånare som är barn och unga. Det måste bli självklart att lyfta fram barnets perspektiv i frågor som rör långsiktig utveckling och samhällsplanering. BO inser att de resonemang som förs om

försörjningskvoten – alltså antalet barn, ungdomar och äldre per person i yrkesverksam ålder – har viss relevans för samhällsplaneringen. BO saknar dock balanserande resonemang om befolkningens åldersstruktur. Intrycket att antalet barn, unga och äldre är ett problem kvarstår därmed oemotsagt.

BO konstaterar att konsekvensbeskrivningar för barn och unga saknas i samrådshandlingen och att inget tyder på att barn och unga varit delaktiga i framtagandet av underlagen. BOs uppfattning är att barnkonsekvensanalyser får en särskild kvalitet om de genomförs i samverkan med barn och unga.

Boverket

Boverket anser att den omfattande dialog med kommunerna, centrala verk, organisationer och medborgare, som RTK och länsstyrelsen har genomfört i arbetet med RUF5 2010, är berömvärd och förefaller ge goda resultat. Den valda visionen är positiv och med en mycket hög ambitionsnivå. Alla målen är mycket viktiga och inte minst målen ”En region med god livsmiljö” och ”En resurseffektiv region”. Att utveckla en både flerkärning och relativt tät region förefaller rimligt, liksom att vidga den funktionella regionen och koordinera utvecklingsarbetet i en större region (östra Mellansverige).

Det skulle vara av stort värde om målbilderna för östra Mellansverige redovisades tydligt även i perspektivet 2030 med hänsyn till det växande beroendet mellan Stockholms län och resten av östra Mellansverige. Jämförelsen mellan de två alternativa planbilderna visar att i resurshushållningshänseende kan alternativ Tät ha vissa fördelar framför alternativ Fördelad vad gäller tillgänglighet och kollektivtrafik. Å andra sidan är kostnaderna för samhällsinvesteringar och byggande som regel höga vid tät bebyggelse. Både Tät och Fördelad riskerar att starkt påverka vissa av de gröna kilarna. Bedömningen av grönstrukturen är ofullständig, eftersom de huvudsakliga slutsatserna främst avser värdekärnorna men inte i lika hög grad respektive korridorer i sin helhet. Alternativet Fördelad förefaller vara det som orsakar mindre skada på både ekologiska och sociokulturella kvaliteter.

RUF5 skulle behöva förtydligas med avseende på jämställdhet mellan kvinnor och män samt barn.

Otillräcklig bostadsförsörjning kan medföra att Stockholmsregionens tillväxtkraft och välfärdsutvecklande potential inte utnyttjas i den utsträckning som skulle vara möjligt. Stockholmsregionens framtida energiförsörjning är ett strategiskt frågekomplex som behöver behandlas utförligare. En utvecklad behandling av kusternas värden, och av såväl skydd för som hållbart nyttjande av kusterna, är angelägen. I samrådsförslaget uppmärksammas behovet av åtgärder för att minska miljöbelastningen från land på Östersjön. Det skulle vara en styrka i det fortsatta planarbetet om denna fråga utvecklades vidare.

Att förbättra och anlägga vägar, där man måste avgiftsstyra bort transporter, kan vara tveksamt jämfört med en större satsning på miljövänligare transporter främst i kollektivtrafiken. Behandlingen i kapitel 4 förefaller inte uppfylla utmaning 4 i kapitel 2: ”Att minska klimatpåverkan och samtidigt utveckla en tillgänglighet som möjliggör ekonomisk tillväxt.” En utvecklad analys av dessa samband skulle stärka planövervägandena. I det fortsatta arbetet med planen behöver utfallet av miljökonsekvensbeskrivningen bearbetas.

Exportrådet

Exportrådet stödjer förslaget vision om att Stockholm ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion, byggd på entreprenörskap och en god kultur för företagande. Exportrådet ser fram emot att följa utvecklingen av planförslaget och ställer sig gärna till förfogande för fortsatt dialog.

Fiskeriverket

Fiskeriverket anser att det är önskvärt att RUFSS 2010 innehåller en mer genomtänkt strategi för både exploatering och skydd av grunda bottnar i regionen. Stockholmsregionens vattenområden är hårt exploaterade redan idag. Samtidigt har Fiskeriverket noterat en ökning av ansökningar från regionen för anläggande av småbåtshamnar i anslutning till nya bostadsprojekt och för underhållsmuddring och fördjupning av redan existerande hamnar och farleder samt vid privata bryggor.

Hela Mälaren är av riksintresse för yrkesfisket eftersom det är ett fångstområde av fisk samt ett lek- och uppväxtområde för gös. I skärgården finns grunda områden som är betydelsefulla för abborrens och gäddans lek – två arter som på senare år starkt har gått tillbaka. En uppdelning av ett större vassområde i mindre områden/öar, kan ge en fördel för fisken eftersom andelen vasskanter ökar. Åtgärder med detta syfte ska dock vara riktade, ske planerat och med en viss kontroll.

Försvarmakten, Livgardet

Försvarmakten har i huvudsak intet att erinra emot samrådsförslaget men önskar att Försvarmaktens riksintressen fogas till lämplig karta i planförslaget, så att det klart framgår, vilka områden i länet som är att anse som Militärt Riksintresse.

Försvarmakten, Högkvarteret

Försvarmakten anser att samrådsförslaget borde innehålla en redovisning av de områden där försvarmakten bedriver verksamhet, skjutfält och övningsområden, som har en omgivningspåverkan och därför kan påverka bebyggelseutvecklingen. Dessa områden bör redovisas i text och på karta.

På plankartorna redovisas Utö skjutfält som kärnö. Möjligen bör skjutfältet undantas från denna beteckning. Delar av Kungsängens skjutfält redovisas som grön värdekärna.

Försäkringskassan

I samrådsförslaget finns arbets- och hälsoaspekter belysta liksom integration och utanförskap. Planeringsmål och åtagande kopplade till dessa frågeställningar finns också redovisade. För att Försäkringskassans ska kunna fullgöra sitt uppdrag är dessa frågor av särskild vikt. Försäkringskassan är öppen för samverkan inom de verksamheter som berörs för att förverkliga visionen.

Glesbygdverket

Glesbygdverket framhåller det positiva i den breda och ambitiöst upplagda samrådsprocessen kring RUFSS 2010. Ansatsen där RUFSS arbetas fram för att fungera såväl som regionplan som regionalt utvecklingsprogram är positiv. Frågornas tvärsektorieella och territoriella ansats är i sig föredömlig.

Med utgångspunkt i att Stockholmsregionen är Sveriges mest urbaniserade region är det naturligt att tätortsområden får en stor uppmärksamhet i planen. Glesbygdverket hade dock gärna sett att de mer glest befolkade delarna av regionen

lyfts fram i samrådsförslaget och att deras särskilda potential speglats än mer. Behovet av kompetens för att utveckla även regionens landsbygds- och skärgårdsområden på ett långsiktigt hållbart sätt skulle kunna ha lyfts fram mer.

Samrådsförslagets resonemang om behovet av att motverka en alltför utspridd bebyggelse i syfte att bevara kulturlandskapets och naturens attraktivitet är förståelig i en tätbebyggd och expansiv region som Stockholmsregionen. En principiell inriktning bör dock inte få totalt genomslag i alla enskilda situationer utan hänsyn bör tas till de lokala förutsättningar som skiftar även i Stockholmsregionen.

Verket ställer sig dock frågande till skrivningarna om att uppdelningen mellan stad och land skulle vara överspelad. Även om arbetet syftar till att utveckla regionen ur ett helhetsperspektiv finns det skäl att analysera delarna utifrån de skilda förutsättningar som råder också i Stockholmsregionen.

Verket ser positivt på planens skrivningar om att utveckla bастrafiken för skärgården. En tydligt strukturerad trafik, enligt den modell som skisseras, torde ge bättre förutsättningar för skärgårdsbefolkningen och för skärgårdsföretagens möjligheter till kommunikation.

Handikappombudsmannen

Handikappombudsmannen framhåller särskilt att rätten till en tillfredställande levnadsstandard, bostad och social trygghet måste tillgodoses genom att kollektivtrafiken, lokaler dit allmänheten har tillträde samt bostadsbeståndet görs tillgängligt för alla. I begreppet "tillgänglig" ingår inte bara den fysiska tillgängligheten utan allt det som krävs för att möjliggöra delaktighet och jämlikhet för personer med funktionshinder.

Invest in Sweden, ISA

ISA anser att utvecklingsplanen generellt är bra. Ska planen stimulera till ett kraftfullt och samordnat utvecklingsarbete, med många olika aktörer engagerade över en lång tidsperiod, krävs dock att processen fortsättningsvis följs upp och revideras.

ISA bedömer att planen har goda förutsättningar att stimulera tillväxt i regionen. Tillväxtarbetet skulle dock kunna utvecklas ytterligare genom stimulans till fler och växande företag i regionen. Kopplingen mellan Stockholm och andra svenska regioner, med kompletterande kluster/kompetensområden, är viktig för att få mer kritisk massa i den internationella profileringen, och kan – liksom systemtänk som Triple Helix – utvecklas mycket mer i planen.

Institutet för tillväxtpolitiska studier, ITPS

ITPS ser positivt på Stockholmsregionens regionala utvecklingsprogram. Utifrån ITPS perspektiv kan genomförandet av planen vara en god utgångspunkt för att utveckla regionen i önskad riktning. Vad gäller uppställd referensgrupp av jämförelseregioner föreslår ITPS att man skulle kunna skapa en grupp som mer liknar Stockholmsregionen utifrån ett antal historiska, ekonomiska och geografiska indikatorer och uppgifter. Begreppet *storstadsregion* bör förtydligas.

JämO

JämO noterar att statistik och analys ur ett jämställdhetsperspektiv förekommer rikligt i samrådsförslaget och tar på ett berikande sätt upp de utmaningar som föreligger i regionen beträffande bristande jämställdhet. JämO saknar dock konkreta

mål samt förslag till hur problemen ska åtgärdas och betonar därför vikten av att sådana inkluderas.

Konkurrensverket

Konkurrensverket lyfter särskilt fram PB:s bestämmelse om att en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens ska främjas vid planläggning och i andra ärenden. Konkurrensintresset bör därför lyftas fram i det aktuella förslaget till RUF5 och i övrigt underlagsmaterial. Konkurrensverket framhåller särskilt vikten av att offentliga upphandlingar används på ett sådant sätt att de bidrar till att främja ekonomisk förnyelse och innovation.

Kulturrådet

Kulturrådet noterar med tillfredsställelse den ambitiösa vision som har satts upp för Stockholmsregionen och att processen att ta fram en ny RUF5 har involverat bland annat nationella myndigheter. De många kulturinstitutioner och fria grupper som finns i Stockholmsregionen är viktiga resurser för att visionen ska förverkligas och det är angeläget att de involveras i det regionala planeringsarbetet. Viktigt för att skapa ett kulturliv i världsklass torde också vara en väl fungerande samverkan mellan stat, landsting och kommuner i Stockholmsregionen.

Kulturrådet delar uppfattningen att kulturen kan ha betydelse för att man ska kunna uppnå även andra mål i samhället än de kulturpolitiska.

Kungliga vetenskapsakademien, IVA

IVAs synpunkter redovisas i form av en sammanfattning av ett seminarium den 3 september 2008 på temat "Region i balans?". Denna belyser, med fokus på Stockholmsregionen, generella trender inom regional planering, stadsbyggnadsprocess och stadsgestaltning samt de drivkrafter som påverkar utvecklingen.

Livrustkammaren, Skoklosters slott, Stiftelsen Hallwylska museet

De tre museerna framför att de har en given plats i regionens kulturutbud av världsklass och ser det som en självklarhet att deras resurser tas tillvara i ansatserna att utveckla Stockholmsregionen som besöksdestination i ett internationellt perspektiv. Museerna medverkar till skapandet av fler och nya mötesplatser i det offentliga rummet. Tillsammans med folkbildningsorganisationerna medverkar de också i folkbildningen.

Luftfartsstyrelsen

Luftfartsstyrelsen delar bedömningen att det är viktigt att säkra Arlandas utveckling och förbättra tillgängligheten till flygplatsen. Möjligheterna att ta sig till och från Arlanda med kollektiva färdmedel måste förbättras bl.a. genom att det regionala och nationella järnvägssystemet integreras på ett bättre sätt. Luftfartsstyrelsen anser att Uppsala-Ärna flygplats bör nämnas som en flygplats som kan ha betydelse för persontrafik i östra Mellansverige som komplement till Arlanda, Bromma och Skavsta. Behovet av alternativa flygplatser i Stockholmsregionen är tydligt för allmänflyget, både på kort och på lång sikt. Luftfartsstyrelsen framhåller att infrastruktursatsningar för godstransporter är en viktig förutsättning om regionens internationella roll ska stärkas. Luftfartsstyrelsen anser att Arlanda har goda förutsättningar för att

utvecklas till en intermodal knutpunkt för människor och gods under förutsättning att miljörestriktionerna kan klaras, vilket kräver att transportinfrastrukturen till flygplatsen anpassas och utvecklas.

Lufffartsverket, Division Stockholm, LfV

LfV stödjer planens vision om Stockholmsregionen som "Europas mest attraktiva storstadsregion" och välkomnar en samtalsarena för att säkerställa strategier för en framgångsrik besöksnäring.

Oavsett planbild anser LfV att Arlandaområdet ska utgöra en kärna i det slutliga planförslaget men att kärnans avgränsning för Arlandaområde är felaktig och behöver justeras. Avgränsningen bör följa fördjupad översiktsplan för Arlandaområdet plus lämpliga delar av Märsta tätort.

LfV framhåller att utvecklingen med nya destinationer i huvudsak bör ske på Arlanda och att en fragmentering i trafikbudet på sikt kan leda till ett för regionen och landet sämre destinationsutbud.

LfV delar beskrivningen i RUF5 2010 att stora satsningar behöver göras inom kollektivtrafiken, i synnerhet den spårbundna. Planen bör även lägga ut ett reservat för ytterligare spårkapacitet till Arlanda. LfV delar uppfattningen att vägnätet behöver stärkas i kritiska snitt.

LfV anser att planen tydligare bör beskriva och exemplifiera hur ett regionalt miljömål ska beskrivas, förankras och få genomslag.

Migrationsverket

Migrationsverket ser positivt på det förslag till utvecklingsplan som lagts fram för Stockholmsregionen och kommer aktivt att stödja dess vision och höga mål. Verket stödjer en hög och anpassad nivå på bostadsbyggandet i regionen liksom miljökonsekvensbeskrivning, miljöplaner, åtgärdsförslag och förslag till investeringsplaner. Verket lyfter fram behovet av fortsatt konsekvens- och åtgärdsanalys.

Nationalmuseet

Nationalmuseum anser att samrådsförslaget belyser kulturens betydelse för Stockholmsregionen på ett förtjänstfullt sätt. Ett förslag som ansluter till idén om signaturbyggnader är en tillbyggnad till Nationalmuseet vid inloppet till Stockholm.

Naturhistoriska riksmuseet

Naturhistoriska riksmuseet anser att den föreslagna regionala utvecklingsplanen är mindre väl underbyggd och genomarbetad för den framtida miljö- och klimatpolitiken och utvecklingen av den tätortsnära naturen och att en ytterligare kraftig bearbetning av förslagen kommer att krävas.

Museets bedömning är att den miljökonsekvensbeskrivning som ingår i remissunderlaget i sina huvuddelar dömer ut det förslag som granskats. Det måste därför anses som omöjligt att anta en regionplan för Storstockholmsregionen som innebär att klimatpåverkan fortsätter att öka, att intrången i naturområden fortsätter och att därmed hoten mot biologisk mångfald kvarstår eller till och med ökar. Regionplanen bör i större utsträckning utgå från de nationella och regionala miljö kvalitetsmålen.

Museet anser att trängselproblemen på vägarna i regionen inte går att åtgärda långsiktigt genom att bygga ytterligare vägar. Det enda långsiktigt hållbara sättet att förbättra framkomligheten är att satsa på förbättrad kollektivtrafik samt att bättre

nyttja trängselavgifterna så att allvarlig trängsel inte längre uppstår. Museet finner med förvåning att trängselavgifter över huvud tagit inte nämns som ett planeringsverktyg i RUFSS 2010.

Synen på stadsnära natur kan inte begränsas enbart till anlagda "parkmiljöer". Även den tätortsnära naturen erbjuder livsrum för en försvarlig del av Sveriges växt- och djurliv. Det är synnerligen angeläget att bevara och även naturvårdsmässigt utveckla Stockholmstraktens gröna kilar. De kvarvarande gröna kilarna utgör en förutsättning för en rik och varierande natur och därmed också indirekt för storstadsmänniskans hälsa och välbefinnande.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverkets yttrande har två utgångspunkter: planens innehåll med fokus på miljö och hälsa och om planen följer gällande miljölagstiftning.

Naturvårdsverket anser att de mål och den vision för regionen som redovisas i RUFSS 2010 till stora delar är bra utgångspunkter för planeringen. Men verket kan inte se kopplingen mellan målen och de åtgärder som redovisas i planen. Åtgärderna som föreslås bidrar inte, enligt verkets bedömning, till att man når målet om en god livsmiljö och inte heller de nationella miljö kvalitetsmålen. Snarare motverkar de åtgärder som föreslås möjligheten att nå målen.

Naturvårdsverket finner det anmärkningsvärt att den aktuella kunskapen om pågående klimatförändring och annan allvarlig miljöpåverkan, som är en direkt följd av användningen av energi och andra naturresurser, inte verkar ha påverkat planeringen. RUFSS 2010 är därför, enligt Naturvårdsverkets bedömning, inte förenlig med miljöbalkens bestämmelser.

Vidare anser Naturvårdsverket att länsstyrelsens medverkan och ansvar bör förtydligas, att miljöbedömningen inte uppfyller miljöbalkens syfte och att miljökonsekvensbeskrivningen inte upprättats enligt miljöbalkens bestämmelser.

Nutek, Verket för näringslivsutveckling

Verket för näringslivsutveckling, Nutek, anser att den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen är ett viktigt dokument för att utveckla samarbetet i regionen och att samordna planeringsfrågor. Det krävs en lokal, regional och nationell samordning för en tillväxtorienterad samhällsplanering och där spelar RUFSS en mycket viktig roll. Nutek anser att RUFSS 2010 i stor utsträckning lyckas beskriva målbilder och visioner för regionen på medellång sikt. Det saknas dock viktiga delar i dokumentet bl.a. hur tillämpningen och genomförandet av planen ska ordnas och vilka som ska leda den processen.

I RUFSS beskrivs hur den regionala planeringen kan bidra till en ökad effektivisering av regionförstoringen. Nutek håller med om detta, men poängterar att det finns indirekta, mer strukturella, kostnader förknippade med trögrörliga regelverk och omständiga handläggningsprocesser där även tillämpningen och utformningen av PBL-systemet påverkar.

Nutek vill att *Nationell strategi för konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007–2013* tydligt lyfts fram och att kopplingen till denna synliggörs. Relationen mellan RUFSS och den nationella strategin kan ses som ömsesidigt beroende. RUFSS och andra regionala utvecklingsprogram bör komma att få stor betydelse i samband med att den nationella strategin ses över och revideras under år 2009.

Nutek tycker att genomgången av näringslivet i regionen är bra men saknar i viss mån en tydlig beskrivning av vilka delar av näringslivet i regionen som anses ha särskilt goda tillväxtförutsättningar i framtiden.

Det är tämligen oklart hur implementeringen av RUFSS ska gå till. Hur kommer den mellankommunala dialogen och prioriteringen skötas? Hur kommer planeringsfrågor att skötas i den kommunala planeringen? Nutek anser således att fortsättningen av RUFSS-processen bör förtydligas ytterligare.

Ombudsmannen mot diskriminering på grund av sexuell läggning, HomO

HomO välkomnar att man valt att inkludera sexuell läggning i denna typ av planarbete men anser att det behövs viss komplettering avseende mål och strategier. Ombudsmannen välkomnar att strategin *Frigör livschanser* inkluderar sexuell läggning. Även strategin *Stärk sammanhållningen* bör göra det. Målet *En region med god livsmiljö* borde tydligt inkludera alla innevånare oavsett sexuell läggning.

Enligt Ombudsmannens mening skulle även åtagandedelen i planen vinna på att kompletteras med flera åtaganden för att bättre svara mot målen när det gäller att inkludera sexuell läggning. Ökad tydlighet och konkretion i detta avseende skulle ytterligare bidra till effektivitet och precision i genomförandet. Det bör framgå om åtagandet att göra organisationerna mångfaldsorienterade enbart handlar om "etnisk mångfald" eller om t.ex. sexuell läggning ska inkluderas i begreppet.

Polismyndigheten i Stockholms län

Det är av stor betydelse att polismyndigheten finns med när nya miljöer utvecklas så att planering och byggnation har ett tydligt fokus på människors trygghet i sin närmiljö. Tryggheten kan öka och benägenheter att begå brott minska t.ex. genom belysning på strategiska ställen.

Post- och telestyrelsen, PTS

PTS framhåller att uppförande av vindkraftverk och master i vissa fall kan påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt. Vindkraftbolag borde därför samråda med de radiolänkoperatörer som blir berörda av eventuell vindkraftsetablering.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet anser att RUFSS 2010 inte tillräckligt beaktat kulturmiljön som en tillgång i samhällsplaneringen. Kulturmiljöns betydelse borde framgå både i målbeskrivningarna och i en strategi för hur regionens kulturvärden ska kunna värnas och utvecklas. Planen och kartorna behöver förtydligas för att man ska kunna avläsa påverkan på riksintresseområdena och de gröna kilarna.

Riksantikvarieämbetet ifrågasätter om storskaliga satsningar på vägar som Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse är förenliga med en utveckling som är långsiktigt hållbar i ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hänseende. Riksantikvarieämbetet efterlyser mer framtidsinriktade och innovativa transportlösningar.

Det som i RUFSS kallas åtaganden är ofta av så allmän karaktär att det kommer att vara svårt att utifrån dessa styra verksamheten i praktiken. Det krävs att satsningarna konkretiseras och att ansvariga aktörer för olika delar av tillväxtarbetet identifieras.

Rikstrafiken

Rikstrafiken poängterar vikten av att samplanera lokal och regional med interregional kollektivtrafik. Bekväma omstigningspunkter mellan de olika trafiksystemen är av största vikt för att det ska vara attraktivt att använda kollektivtrafiken för hela den interregionala resan.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket anser att materialet är omfattande, ambitiöst och kraftfullt och att den stora komplexiteten behandlas förtjänstfullt. För att säkerställa ett framtida väl fungerande transportsystem behövs dock en redovisning av bland annat godstransporter i hamn- och terminalsystemet med anslutningar mer på systemnivå för Stockholmsregionen och östra Mellansverige. Som trafikutmaningar nämns bl.a. behovet av att säkerställa platser för anläggningar i logistiskt goda lägen till exempel för lastning, lossning och upplag av insatsvaror för stadsbyggandet samt av att stärka förmågan att genomföra investeringar. Prioriteringarna i den nationella strategin ska vara vägledande för det regionala utvecklingsarbetet. För att RUF5, förutom att vara regional utvecklingsplan, även ska fungera som RUP bör statens och regionala aktörers roller och ansvar bli tydligare och senare kompletteras med en handlingsplan.

Skogsstyrelsen Stockholmsdistriktet

Skogsstyrelsen konstaterar att de areella näringarna har fått litet utrymme i planen. Naturmiljöfrågorna och skogsproduktion med konsekvenser för befolkningen i främst tätortsnära miljöer borde få en mer djupgående analys i de olika förslagen. Planen bör i större utsträckning beakta det unika djur- och växtliv som regionen har ett särskilt ansvar för.

Socialstyrelsen

Socialstyrelsen anser att programmet måste förtydligas. Grunder för prioritering av åtaganden saknas och ansvar för genomförande av åtaganden måste klarläggas.

Socialstyrelsen anser vidare att miljö- och hälsoaspekter inte integrerats tydligt i planen och att den inte redovisar hur långsiktigt hållbar utveckling kan uppnås. Konsekvenserna för barns miljö och hälsa saknas. Planen måste också kompletteras med åtaganden om förorenade områden. Det behöver preciseras hur planen ska följas upp.

Statens fastighetsverk, SFV

Statens fastighetsverk delar uppfattningen att Stockholmsregionens kultur- och naturvärden är en viktig del av regionens attraktivitet. SFV anser emellertid att RUF5 2010 inte tillräckligt beaktar kulturmiljövärdenas betydelse för livsmiljön i regionen, deras potential som utvecklingsresurs och hoten mot dem. I samrådsförslaget saknas en analys av vilka kulturmiljövärden som finns, hur de kan ligga till grund för utvecklingen och vilka hot de är utsatta för.

SFV tycker också att den regionala utvecklingsplanen borde redovisa alternativ för de ännu inte beslutade vägdragningarna (Förbifart Stockholm och Östra länken) och en analys av konsekvenserna för planen om förutsättningarna på denna punkt ändras. SFV har inte någon uppfattning om någon av de alternativa planbilderna är att föredra med hänsyn till de synpunkter som framförs.

Statens folkhälsoinstitut

Statens folkhälsoinstitut tillstyrker RUF5 2010 i dess väsentliga delar och anser att det är ett väl genomarbetat dokument som i stort beaktar folkhälsoperspektivet med fokus på sårbara befolkningsgrupper samt folkhälsans bestämningsfaktorer. Statens folkhälsoinstitut anser att framtagna strategier med tillhörande mål och åtaganden är relevanta ur ett folkhälsoperspektiv. Mål och åtaganden är också satta på en lagom detaljnivå.

Särskilt positivt ser Statens folkhälsoinstitut på att en hälsokonsekvensbedömning (HKB) har gjorts för att bedöma planens påverkan ur ett folkhälsoperspektiv. Det är dock viktigt att även de projekt, som senare kommer att genomföras för att förverkliga RUF5, konsekvensbedöms ur ett folkhälsoperspektiv.

Institutet hade gärna sett att en SWOT-analys utförts inför arbetet med RUF5 samt att resultatet av denna analys redovisats i dokumentet.

Statens folkhälsoinstitut betonar vikten av att tätortens grönområden bevaras.

Statens historiska museer, SHMM

Statens historiska museer, SHMM, välkomnar visionen ”Europas mest attraktiva storstadsregion”. Visionen är inspirerande och det är lätt att se hur museerna kan bidra till att den förverkligas. SHMM kan utifrån sitt verksamhetsperspektiv inte se några uppenbara problem, hinder eller risker kopplat till de förslag som presenteras i samrådsförslaget. SHMM har heller inga invändningar mot samrådsförslaget avseende dess avgränsningar i tid, rum och sak.

SHMM välkomnar att kultursektorns bidrag till en attraktiv och dynamisk innovationsmiljö lyfts fram. Det är också positivt att samspelet mellan det offentliga och näringslivet ses som en förutsättning för regionens innovationsförmåga. SHMM anser dock att behovet av utvecklade former för samspel gäller även mellan de offentliga aktörerna.

SHMM anser vidare att det är anmärkningsvärt att museer inte alls nämns i anslutning till åtagandet ”Skapa förutsättningar för ett kulturliv i världsklass” eller överhuvudtaget i samrådsförslaget särskilt som Stockholm är en av världens mest museitäta städer, räknat per invånare, med uppskattade och välbesökta museer i världsklass. SHMM ser stora möjligheter för museerna att spela en roll i åtagandena ”Utveckla Stockholm som besöksdestination” samt ”Utveckla regionens internationella profil”. Museerna kan bidra genom att profilera Stockholm och regionen med attraktiva besöksmål som knyter an till regionens specifika förutsättningar och historia.

SHMM vill i anslutning till strategin *Säkra värden för framtida behov* särskilt understryka vikten av att värna kulturvärden i form av historiska lämningar och strukturer i landskapet vid nybyggnation och förtätning. SHMM föreslår också att kulturvärdena tydliggörs som delar av värdet i åtagandet *Bevara och utveckla de gröna kilarna*. SHMM välkomnar åtagandet att säkra och utveckla värdena i mark och vattenlandskapet samt att utveckla natur- och kulturmiljöns upplevelsekaraktär och tillgänglighet.

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÄ

SIKÄ instämmer i den problembild som målas upp i RUF5 2010 av Stockholmsregionens transportsystem och instämmer i slutsatsen att satsningar behöver göras på energi- och resurseffektiva transporter som kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik och att dessa satsningar behöver kombineras med ekonomiska incitament och styrmedel.

Sammantaget tycks dock trafiklösningarna i samrådsförslaget motverka och inte främja att de nationella transportpolitiska målen liksom de regionala utvecklingsmålen nås. En redovisning saknas av hur investeringspaketets sammansättning skulle kunna förändras så att måluppfyllelsen blir större. SIKÄ saknar en ansats där det först preciseras vilka styrmedel och incitament som skulle behövas och därefter vilka infrastrukturinvesteringar som skulle vara aktuella utifrån dessa förutsättningar. Någon samlad samhällsekonomisk analys av de förordade infrastrukturinvesteringarna redovisas inte.

Statens maritima museer, SMM

Statens maritima museer, SMM, betonar betydelsen av de maritima aspekterna på Stockholmsregionens nuläge och utveckling – till exempel den viktiga del av landskapet som vattnet utgör i hela regionen. Det faktum att sjöfarten är en attraktionsfaktor i sig behöver betonas ytterligare.

SMM framhåller att det är önskvärt att de maritima kulturmiljöerna säkras, brukas och därmed blir begripliga för invånarna. I det fortsatta arbetet bör sjöfartens förutsättningar och infrastruktur samt olika EU-direktiv uppmärksammas.

Ståthållarämbetet, STÄ

Ståthållarämbetet framhåller vikten av att stor hänsyn tas till storstadens nuvarande attraktivitet i form av befintliga kultur- och naturvärden så att dessa inte naggas i kanten vid nyexploateringar för bebyggelse och trafikläggningar. Det är av stor vikt att de gröna kilarna respekteras och att lokala grönområden anordnas i närheten av de nya bebyggelseområdena. Det finns därför en gräns för hur mycket man kan bygga staden inåt. STÄ stödjer förslaget i miljökonsekvensbeskrivningen att planen ska kompletteras med uppgifter om hur miljöbalkens krav ska tillämpas på Storstockholms grönstruktur.

Svenska ESF-rådet

Svenska ESF-rådet anser att de tillväxtfrämjande insatserna kompetensförsörjning och ett ökat arbetskraftsutbud saknas i samrådsförslagens övergripande mål och strategier.

Utbildning i arbetslivet bör lyftas fram tydligare i förslaget. Kompetensförsörjning på arbetsplatser kan vara ett smörjmedel för att stärka entreprenörskap och innovationer och kan också bidra till tillit på arbetsplatser och till att stärka det sociala kapitalet. Genom att regionens aktörer samverkar kring möjligheter för livslångt lärande ökar också möjligheterna att bryta utanförskap.

Svenska institutet

Inriktningen i RUF5 2010 när det gäller vision, mål och strategier stämmer väl överens med Svenska institutets verksamhet och den varumärkesplattform som utvecklats av Nämnden för Sverige-främjande i utlandet (NSU). Svenska institutet skulle se mycket positivt på om den sociala dimensionen i Stockholms varumärke och i marknadsföringen av regionen utvecklades och att de värderingar och den nytänkande, öppna och omtänksamma kultur, som präglar Sveriges huvudstad och som gör den unik och attraktiv bland framtidens nyckelmålgrupper, lyftes fram tydligare.

Sveriges Geologiska Undersökningar, SGU

SGU anser att RUF5 2010 är omfattande och mycket välgjord vad gäller information, detaljeringsgrad och det sätt på vilket resultaten presenteras. Utvecklingsplanen har dock inte beaktat att ökat exploateringsstryck kommer att leda till bebyggelse av områden med förorenad mark samt att ökad nederbörd och översvämningar ökar risken för skred.

Det är viktigt att åtaganden som ”Förbättra de glesta regiondelarnas VA-arbete” verkligen genomförs. Men det åtagande som är tänkt att effektivisera vattensystem får inte leda till att kommuner, som ansluts till ett vattenledningsnät, lägger ner grundvattentäkter och avvecklar vattenskyddsområden för att ge utrymme för diverse verksamheter. Grusåsar och andra områden i länet, som är viktiga som grundvattenreservoarer eller för grundvattenbildningen, bör tas bort från strukturalternativens rekommenderade bebyggelseområden. För att tillgodose den ökade efterfrågan på ballastmaterial utan att exploatera de återstående – och ändliga – naturgrusförekomsterna är det nödvändigt att åtagandet att ersätta naturgrus med krossat berg och återvunnet material efterlevs. Ett handlingsprogram för etablering av ett eller flera terminalområden i regioncentrum bör vara en fortsättning på arbetet med regionplanen.

Vägverket

Vägverket anser att processen med att ta fram samrådsförslaget har varit mycket bra och delar i stort de analyser som ligger till grund för förslaget.

En central fråga i det fortsatta arbetet kommer att vara hanteringen av det faktum att transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid ökar. Trots planens kraftfulla satsning på kollektivtrafik så beräknas andelen kollektiva resor sjunka i förhållande till andelen bilresor enligt båda planbilderna. En fråga som måste hanteras före utställningen är att samrådsförslaget inte innehåller något alternativ som når målen för utsläppen. I det fortsatta arbetet bör RTK noggrant utreda vilka processer som styr utvecklingen samt ge förslag på olika typer av styrmedel och åtgärder som kan hejda den. Det bör vara ett centralt mål i utvecklingsplanen att öka kollektivtrafikandelen. Även andelen gods på järnväg bör öka.

I alternativ T4t blir kollektivtrafikandelen större och utsläppen mindre varför Vägverket förordar detta alternativ. Det innebär dock sannolikt att regionen kommer att ställas inför stora utmaningar vad gäller bl.a. buller och miljö kvalitetsnormer. Om länet växer som beräknat med ca 500 000 invånare så bedömer Vägverket att behovet av många mindre åtgärder som trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar, infartsparkering, bulleråtgärder m.m. kommer att öka ytterligare. Hur detta kan hanteras bör tydligt beskrivas i planen.

Infrastrukturinvesteringarna i samrådsförslaget bygger på Stockholmsförhandlingens överenskommelse vilket Vägverket anser är rimligt. Dock borde objekt som ligger längre fram i tiden diskuteras – mer transportslagsövergripande – med avseende på behov och framtida stråk. Eftersom flera av objekten ännu inte studerats slutligt kan andra lösningar bli aktuella.

Vägverket framhåller att ett fortsatt nära samarbete mellan länets aktörer är en förutsättning för ett framgångsrikt arbete med att nå de mål och strategier som lyfts fram i regionplanen.

Högskolor och universitet Karolinska Institutet, KI

Karolinska Institutet tillstyrker förslaget till utvecklingsplan för Stockholmsregionen vad avser den högre utbildningen och forskningen, men avstår från direkta ställningstaganden i övriga delar. KI framför sin uppskattning för det sätt på vilket planarbetet genomförts med breda möjligheter till aktivt deltagande i arbetet från regionens universitet och högskolor.

Kungliga tekniska högskolan, KTH

KTH anser att det är viktigt att det finns bra möjligheter för studenter att nå orter i Mälardalen. Utbyggd och prisvärd spårbunden kollektivtrafik mellan Stockholm och Uppsala via Arlanda har potential att bli ett "kunskapståg" för utbyte mellan lärosäten i Sverige och utomlands.

Möjligheter att nå Albano med kollektiva färdmedel – spårburen trafik och buss – liksom med cykel och bil är viktigt för utvecklingen av området. Albano behöver integreras bättre med innerstaden och ha mer direkt kontakt med tunnelbanenätet än det nu har. I båda planbilderna bör Albano få en koppling till Tvärbanan och en ny tunnelbanestation vid Albano finnas med. Vidare behövs en ny station på Roslagsbanan vid Albano.

Mälardalens högskola

Mälardalens högskola tillstyrker i stort förslagen i delarna 3.1–3.2 men anser det vara en stor brist att RUF5 2010 så starkt fokuseras på "Universitetsnätverket Stockholm-Uppsala" och helt förbiser Mälardalens högskola – och även Södertörns högskola – som såväl regional som nationell och internationell aktör inom den högre utbildningen. Förslaget till regional utvecklingsplan bör enligt Mälardalens högskola inte bara fokuseras på Stockholmsregionen utan även på den större Mälardalsregionen.

Högskolan delar bedömningen att kollektivtrafiken i regionen behöver få en kraftigt utökad kapacitet och förbättrad kvalitet. Utökad järnvägskapacitet genom Stockholm är av största vikt, liksom att dubbelspår byggs längs hela Mälardalen. Det bör finnas ett enhetligt taxesytem för kollektivtrafikresor runt hela Mälardalen.

Högskolan delar inte bedömningen att flygtrafiken kommer öka. Det är tvärtom önskvärt att flygtrafiken och dess för miljön starkt negativa utsläpp minskas.

Stockholms universitet

Stockholms universitet instämmer i att en förutsättning för en positiv utveckling är ett tillskott av högt utbildad arbetskraft, men en utbyggnad av universitetskapaciteten bör följa först när dagens uppdrag är uppnått. Åtgärder måste också till för att locka blivande studenter till högre utbildning. Stockholms universitet tror inte att problemet för regionen ligger i att det här finns få välrenommerade universitet utan i de resurser som ges till högre utbildning och forskning.

För att utbildningssystemet ska kunna leva upp till sina åtaganden i den samlade regionala utvecklingen fordras även tydlighet, stabilitet och realism i planeringen av grundläggande infrastruktur. Det behövs också insatser för att förbättra tillgängligheten i och kring KTH/SU, kopplingen till staden och till omvärlden. Åtgärder behövs framförallt för kollektivtrafiken, övrig transportinfrastruktur, regional och internationell tillgänglighet, bostäder och attraktiva miljöer.

För att Albano ska bli det utvecklingsområde som dess läge möjliggör fordras högklassig, spårburen kollektivtrafik. I båda RUFSS-förslagen (Fördelad/Tät) bör Albano få en koppling till Tvärbanan. Även en tunnelbanekoppling är mycket viktig för att förstärka universitetsbältets attraktivitet i landet och internationellt. Därtill behövs en ny station på Roslagsbanan vid Albano.

Stockholms universitet, Kulturgeografiska institutionen

Kulturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet anser att texten i RUFSS 2010 till sin karaktär är lös och ordrik med flera upprepningar och många vaga formuleringar. Sammantaget blir det svårt att greppa innehållet.

Ett förslag till ny regionplan borde innehålla en utvärdering utifrån de metoder som är gängse i dessa sammanhang och det borde tydligare framgå vilka som ansvarar för olika åtaganden. De för planen viktiga begreppen Tät och spridning/Fördelad borde tydligare förklaras.

Det faktum att planen föreslår strategier/åtgärder som motverkar planens egna uppsatta mål borde diskuteras och analyseras närmare. En övergripande fråga för regionplaneringen måste vara vilken sårbarhet Stockholmsregionen har inför klimatförändringen. Med planens förslag till motorvägsutbyggnader (framförallt Förbifart Stockholm) kommer *urban sprawl* att stimuleras på ett okontrollerat sätt. För att nå målen behövs således kollektivsatsningar prioriteras.

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

SLU anser att ett övergripande mål för RUFSS 2010 bör vara en god integration av stad och land i flera skalor när det gäller produktion och konsumtion av mat, material och energi. Angelägna delmål att sträva mot redan i det korta perspektivet (10 år) är effektivare fysisk resurshushållning och kopplingar mellan lokala och regionala transport- och kommunikationsnät samt en bättre samordnad arbetsmarknad inom Mälardalen. För att ge styrkraft åt visioner för östra Svealand behöver RUFSS även kompletteras med mer konkreta långsiktiga mål för Stockholmsregionen (40 år). Detta bör ske i en fördjupad visionsprocess med deltagare från politiska partier, förvaltningssfären, företagen, akademierna, fria organisationer samt intresserade och kunniga medborgare. SLU står bakom de allmänna planeringsmål och åtagande som redovisas i RUFSS men vill också nyansera och lägga till komponenter som kan fördjupa och förbättra utvecklingsplanen.

Sveriges lantbruksuniversitet, MKB-centrum

MKB-centrums synpunkter på samrådsförslaget rör miljöaspekters integrering i planen och innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Planen bör ta avstamp i miljömålen och de utmaningar som identifierats så att genomförandet resulterar i miljöförbättringar. Miljöbedömningen har inte visat att planen främjar hållbar tillväxt – snarare att den inte gör någon skillnad med avseende på miljöaspekten. Ett miljömålsalternativ bör utvecklas.

Frågor som bör tas upp är regionförstoring, ökat transportarbete och växande befolkning eftersom sådan utveckling beskrivs som önskvärd samtidigt som miljöbedömningen visar att detta står i konflikt med hållbar utveckling. Alternativa vägar till regional utveckling bör identifieras. RUFSS bör även ta upp planering för minskat transportbehov och tydligare beskriva en strategi för satsning på cykeltrafik.

Miljökonsekvensbeskrivningen behöver tydliggöra vad den betydande miljöpåverkan består i samt om den kvarstår efter föreslagna åtgärder. Den bör ta ställning

till hur regionplanen är utvecklad för att möta målet om minskning av klimatgaser, samt vilka åtgärder som skulle behövas för att komma dit. Den bör inte ensidigt påstå att planerade infrastrukturbyggnader kommer att avlasta idag hårt trafikbelastade miljöer.

Södertörns högskola

Mycket har hänt sedan underlaget gick ut på remiss. Regionen och Sverige står sannolikt inför några år av dämpad tillväxt. Planen bygger på föreställningen om en fortsatt expansiv region med avseende på befolkningsökning och utveckling av näringslivet.

Mälardalens framtida flerkärnestruktur kan möjligen anses hotad beroende på det ensidiga beroende av vissa stora tillverkningsindustrier som fortfarande dominerar på vissa orter. De större städer, som skulle kunna bidra till att minska huvudstadens totala dominans i Mälardalen, skulle bli betydligt svagare och sannolikt inte kunna bidra till tillväxt i traditionell mening om de övergavs av den befintliga industrin.

Ju större omställning som är att förvänta – exempelvis genom en snabb strukturell omvandling inom tillverkningsindustrin i kommunerna söder om Stockholm – desto mer uttalat blir också behovet av en högskola i södra Stockholmsområdet. För att motverka den sociala segregationen norr-söder i Stockholms kärnområden och yttre förortsring torde det finnas skäl att förstärka de högskole- och universitets-satsningar som skett söder om staden.

Hela Sörmlands län är svagt med avseende på andelen befolkning med högskoleutbildning. Således kan man – med hjälp av ytterligare satsningar på snabb kollektivtrafik – göra Södertörns högskolas aktiva ”studerandeomland” större. Ett första steg skulle kunna vara att komplettera det nord-sydbetonade perspektivet i RUF5 med ett väst-östligt perspektiv och förbättra tvärförbindelser inom regionen så att studenter från områden som Ekerö och Nacka kan ta sig till Södertörns högskola i Flemingsberg.

Stationen är områdets ansikte utåt och det är viktigt för stationens och hela Flemingsbergsområdets attraktivitet att återskapa en god servicenivå. Det finns all anledning att bevaka och bejaka utvecklingen av transportinfrastrukturen i och kring Campus Flemingsberg, särskilt den planerade satsningen på tvärsparväg i yttre sydvästra förortsbandet (Flemingsberg–Alby–Kungens kurva–Skärholmen–Älvsjö), en fortsatt utbyggnad av det befintliga pendeltågs- och regionalstågsnätet samt en eventuell framtida förlängning av tunnelbanan ut mot Huddinge.

Örebro universitet

Örebro universitet föreslår att ett trepartsalternativ införs, Eskilstuna–Västerås–Örebro, som storstadsregion inom ramen för alternativet Storstäder. Det skulle åstadkomma en gynnsam balans gentemot koncentrationen till Stockholmsregionen.

Universitetet anser att det inte är tydligt vad de s.k. målbilderna för östra Mellansverige har för status. De kriterier som använts torde inkludera Örebro i alternativ Storstäder men detta är inte är uppenbart. Den fortsatta utredningen skulle behöva fokuseras på vad östra Mellansverige betyder för Stockholm och vice versa. Utredningen av pendlingsmöjligheterna borde också inkludera Örebroregionen och Örebro som universitetsort, oavsett vilken alternativ målbild som förordas.

Näringslivsorganisationer och företag

Akademiska Hus

Akademiska Hus anser att den vision som ställts upp för Stockholmsregionen är bra och att målen på ett bra sätt fångar bredden i det arbete som regionens aktörer måste samlas kring. Men åtaganden måste konkretiseras och sedan följas upp på ett strukturerat sätt som led i strävandet att utveckla regionens konkurrenskraft. Utvecklingen av stadens kunskapsmiljöer är av avgörande vikt för att mål som uppställs i planen ska uppnås.

Det är viktigt att det finns tillgång till ekonomiskt överkomliga student- och forskarbostäder, inte minst för utländska studenter och forskare. Förutsättningar att färdas kollektivt till och mellan högskoleområdena måste förbättras och kommunikationer måste göra det möjligt att bo i andra närliggande orter. Ett "kunskapsståg" med anslutning till Arlanda och Uppsala främjar kunskapsutbyte mellan lärosäten inom och utom landet. En utveckling av Albanoområdet kan skapa kapacitet för tillväxt i de stora universiteten och en ökad integration mellan framförallt SU, KTH, KI/KUS. För att lyckas med detta krävs att området integreras med innerstadens tunnelbanenät, tvärbanan och Roslagsbanan. Det krävs också att sammanbindningen KTH-Albano-SU utvecklas via den akademiska landsvägen samt rationella transportmöjligheter öst-västligt med Albano och KI/NKS (Nya Karolinska sjukhuset) som målpunkter.

BIL Sweden

BIL Sweden har i första hand granskat de avsnitt som berör investeringar i infrastruktur i allmänhet och vägtransporter i synnerhet.

Stockholmsregionen är ett exempel på att statens investeringar i transportsystemet har varit otillräckliga. De statliga anslagen till infrastruktursatsningar kommer inte att räcka till alla angelägna investeringar. BIL Sweden är därför positivt inställd till att vissa projekt genomförs som OPS-projekt och att byggprocessen effektiviseras. Organisationen betonar också att samhällsekonomiska kalkyler är viktiga beslutsunderlag för en infrastrukturinvestering.

BIL Sweden delar uppfattningen att Förbifart Stockholm skulle bidra till att öka kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet och även avlasta den centrala regionkärnan samt att det behövs förbättrade tvärförbindelser med koppling till de regionala stadskärnorna.

E-ON Sverige AB

E-ON Sverige vill att samrådsförslaget beaktar att hela kedjan i elproduktion och distribution bör vara anpassad även för de extrema temperaturvariationer som uppstår på längre sikt och med längre intervall. Det bör även framgå att vid distribution av energi i urbana miljöer blir synergieffekterna mer gynnsamma vid användning av elenergi än med andra energikällor.

I avsnittet om att "Öka energihushållningen" bör det även framgå att en ökad användning av elbilar skulle minska luftföroreningarna och det totala energiuttaget. Vid en större övergång med uppladdning från elnäten krävs dock en ordentlig framförhållning för att säkerställa energioverföringen.

Fastighetsägarna Stockholm

Fastighetsägarna Stockholm delar uppfattningen att det är bra att regionen görs flerkärning och förordar det alternativ som rubriceras Tåt före alternativ Fördelad.

För att klara ett bostadsbyggande och en bostadsförnyelse som möter den ökade efterfrågan i regionen behöver det byggas i storleksordningen 6 000–10 000 bostäder per år i länet och 6 000–7 000 bostäder i övriga östra Mellansverige. Fastighetsägarna menar att detta kräver effektiva och enkla planprocesser.

En fråga som inte behandlas i RUFSS 2010, men som är avgörande för möjligheten att uppfylla målet, är de allvarliga bristerna i hyresmarknadens funktionsätt. Hyresrätten är särskilt viktig i en region som vill växa eftersom den skapar en rörlighet och dynamik som gör det möjligt för olika kategorier att välja Stockholmsregionen som bostadsort. Dagens starkt reglerade hyresmarknad har för länge sedan upphört att fungera och medför en konstant brist på hyresrätter, långa bostadsköer, låg nyproduktion och en ombildning från hyresrätter till bostadsrätter. Det är helt nödvändigt att reformera hyressättningssystemet och därigenom skapa en väl fungerande hyresmarknad som stimulerar till nyproduktion av hyresrätter, där rättvis konkurrens råder mellan kommunägda och privata bostadsbolag och där hyresgästernas värderingar tillåts få genomslag i hyressättningen.

Filmpool Stockholm-Mälardalen

I huvudsak delar Filmpoolen de bedömningar som görs i planen av den framtida utvecklingen och de insatser som kommer att krävas för att regionen ska utvecklas till Europas mest attraktiva storstadsregion. Filmpoolen menar att kulturen är viktig för att stärka besöksnäringen. Det är också viktigt att fler filmer åter spelas in i regionen eftersom det skapar arbetstillfällen och stödjer marknadsföringen av regionen.

Fortum Värme AB

RUFSS 2010 skulle ännu tydligare kunna framhålla fjärrvärmens stora betydelse för att skapa ett uthålligt energisystem i regionen och att täta bebyggelsestrukturer gör detta möjligt. Byggandet av stora kraftvärmeanläggningar kräver lämplig lokalisering samt möjligheter till effektiva transporter av bränslen och restprodukter till och från anläggningarna. Denna fråga berörs alltför knapphändigt i RUFSS, som samtidigt ger en snedvriden bild av problematiken när det gäller lokalisering av produktionsanläggningar eftersom endast en möjlig ny kraftvärmeanläggning i nordöstra delen av länet nämns.

Fortum Värme understryker vikten av att avfallsanläggningar kan etableras och bibehållas i anslutning till befintlig fjärrvärmeinfrastruktur, så att energin kan omhändertas på ett effektivt sätt och i sådana lägen att transportbehovet för bränsle och restprodukter begränsas. Önskvärt är att RUFSS sammanför och tydliggör frågorna kring transportsystemets miljö- och klimatkonsekvenser så att läsarens bild av dessa viktiga frågor inte blir fragmentarisk.

Företagarna Järfälla

Företagarna Järfälla är överlag positivt inställda till samrådsförslaget och visionen om ett bra företagarklimat. De långsiktiga målen är vettiga. Ett tydligare fokus på småföretagen och hemmamarknaden är dock önskvärt.

Företagarna Nacka/Värmdö och Handelskammaren Nacka/Värmdö

Företagarna Nacka/Värmdö och Handelskammaren Nacka/Värmdö menar att kollektiv båttrafik är en billig och bra kompletterande trafiklösning med liten miljöpåverkan. Inga vägar behöver anläggas, inga tunnlar behöver sprängas. De flytande bryggorna är anpassade för skiftande vattennivåer och till stadens och regionens olika kajer. Båttrafiken knyter samman de nya stora bostadsprojekten vid vattnet med hotell, restauranger m.m. längs den norra kusten. Stockholm kan bli först i världen med biogasdriven personbåtstrafik. Det skulle förstärka regionens särdrag, skapa nya möjligheter både för boende, turismen och näringslivet och bidra till att vidareutveckla regionen som ett av Europas främsta besöksmål. Företagarna Nacka/Värmdö och Handelskammaren Nacka/Värmdö anser att det absolut nödvändigt att kollektivtrafik på vattnet tas med i RUF5.

Godstransportrådet Stockholm/Mälardalen

Rådet noterar med tillfredsställelse att RTK ägnat godstransportfrågorna ett större utrymme i RUF5 2010 än i de tidigare utvecklingsplanerna. Mycket arbete återstår emellertid innan man kan tala om en analys och strategi som matchar persontrafikens dito. Kunskapen om godsflöden och trender inom transportsektorn är ännu otillfredsställande och måste både ökas och integreras i planprocesserna. Rådet understryker att persontransporternas betydelse för näringslivet ökar eftersom många företag blir alltmer medarbetarintensiva.

Jernhusen AB

RUF5 2010 behandlar i huvudsak frågor som ligger utanför Jernhusens verksamhetsområde. Jernhusen gör dock några reflektioner. Järnvägsstationerna är väsentliga som noder i de utvecklade större regioner som växer fram med snabba tågkommunikationer som förutsättning. Att få dessa noder att samverka på ett optimalt sätt är en förutsättning för en regionförstoring i Mälardalen.

På varje ort bör området närmast intill dess nod utnyttjas för koncentrerad bebyggelse, främst arbetsplatser men också bostäder. Genom att samla buss, taxi, infartsparkering m.m. till järnvägsstationen kan man också skapa resecentra med stora koncentrerade resandeflöden.

Kista Science City

Att jämföra Kista Science City med andra regionala kärnor i Stockholmsregionen, som i princip bara innehåller handel eller offentliga investeringar, är felaktigt. Kista Science City representerar exakt de täta miljöer med goda förutsättningar för kunskapsintensivt näringsliv med höga förädlingsvärden som omnämns i samrådsförslaget. Det är svårt att förstå varför RUF5 2010 inte beskriver detta som en stor konkurrensfördel för Stockholm och därigenom motiverar satsningar som gynnar utvecklingen i Kista Science City.

Riksbyggen

Visionen, målen, strategierna samt utmaningarna är så pass generella att de är i allt väsentligt allmängiltiga och applicerbara också för Riksbyggen. Det är bra att det i förslaget påtalas att det är viktigt med stabila och långsiktiga spelregler för bostadsbyggandet.

Riksbyggen efterlyser en tydlig definition av klimatpåverkan och att ramarsätts upp i RUFSS 2010 för att åstadkomma ännu bättre förutsättningar för att genomföra effektiva och långsiktiga åtaganden.

Med hänsyn till utvecklingen idag på bostadsmarknaden och i samhället i stort tror Riksbyggen att alternativet Tät för Stockholms län är långsiktigt hållbart och ger större förutsättningar att utnyttja befintlig infrastruktur och på en realistisk nivå förbättra och bygga ut den.

Transportinfrastruktur respektive bostadsbyggande har olika huvudmän och ofta också olika tidshorisonter. Det finns idag inte någon gemensam process för planering, vilket gör det svårt för Riksbyggen att planera för framtida bostadsproduktioner. Det behövs också en större samverkan mellan det offentliga och det privata/kooperativa när det gäller effektivisering av infrastrukturutbyggnad, storstadsutveckling och bostadsbyggande.

Stockholms Handelskammare

RUFSS 2010 har en hög ambitionsnivå och många bra förslag för att skapa en Stockholmsregion som är attraktiv för människor och företag. Dock blir det samlade intrycket att den nuvarande utvecklingen i regionen inte är långsiktigt uthållig. Det gäller framförallt de hårt belastade vägarna och spåren. Men även alltför lågt bostadsbyggande, dåligt fungerande bostadsmarknad, otillfredsställande näringslivsklimat och tydliga brister i utbildningssektorn gör att Stockholm tappar i attraktionskraft. Allt detta, tillsammans med en accelererande befolkningstillväxt, inger stor oro.

RUFSS 2010 speglar inte det allvarliga läget för Stockholms län. Planen innehåller visioner, mål och strategier utan att ange tydliga vägar för att uppnå dessa. Det kan ifrågasättas om Stockholm verkligen har förutsättningar att bli Europas mest attraktiva storstadsregion. Lägg därtill det bristande samspelet mellan de kommunala, regionala och nationella aktörerna. Staten har en särställning i många frågor som rör regionen. Den nationella politiken måste på flera områden utformas till Stockholms fördel om politikerna och landets invånare vill ha en stark konkurrenskraftig huvudstadsregion som stärker hela Sverige. Vikten av statlig uppbackning lyfts inte fram i RUFSS.

Skattefrågorna behandlas inte alls i RUFSS. Det finns säkert goda skäl för att inte beröra en så politiskt kontroversiell fråga när det gäller att åstadkomma uppslutning runt regionplanen. Det går dock inte att behandla Stockholmsregionens förutsättningar för framtida tillväxt och välbefinnande utan att diskutera den extremt hårda skattebelastning som regionen är utsatt för och som innebär en kraftig konkurrensnackdel i förhållande till andra jämförbara regioner.

Svensk Handel

RUFSS 2010 har en hög ambitionsnivå och många bra förslag för att skapa en Stockholmsregion som är attraktiv för människor och företag. Svensk Handel anser emellertid att infrastrukturella projekt samt handelns betydelse borde vara tydligare definierade. Det är även väsentligt att utbildningstillfällena generellt ökar i regionen, inte minst mot bakgrund av att regionen har fokus på handels- och servicenäringer samt övriga tjänstenäringer. Betydelsen av dessa näringer kommer högst sannolikt att öka, vilket sammantaget skulle höja regionens attraktionskraft.

Svenska petroleuminstitutet, SPI

I RUF5 2010 nämns på några ställen att Loudden och Bergs oljehamn kan vara avvecklade år 2020 men några alternativ till dessa hamnar anges inte. SPI anser att RUF5 och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning på ett tydligare sätt borde visa på behovet av hamnar för flytande drivmedel även efter år 2020.

Svenska Statoil

Svenska Statoil anser att planen förefaller utgå från att såväl Louddens oljehamn som Bergs oljehamn kommer att behöva ersättas. Enligt Statoils mening är det inte förenligt med planens övergripande mål att stänga Bergs oljehamn eftersom det skulle medföra ett ökat transportarbete, högre utsläpp av växthusgaser, större miljöbelastning, ökad olycksrisk och avsevärda kostnader. Bergs oljehamn bör därför ingå som en del i regionens framtida infrastruktur.

Telge Nät

Telge Nät anser att det är viktigt att vattentäkter skyddas mot grustäkter så att vattenförsörjningen både idag och för framtida bruk säkras. En grustäkt gör att åsens funktion för vattenförsörjning går helt förlorad för all framtid.

En regional samordning av tillsyn och tillstånd i vattenskyddsområden är nödvändig. Länsstyrelsen bör ta en aktiv roll och stödja och följa upp hur kommunernas miljönämnder hanterar detta ansvar. Telge Nät föreslår årlig revision för varje vattenskyddsområde.

Det är av största vikt att den fysiska planeringen tar hänsyn till översvämningsrisker redan vid dagens klimat.

Vattenfall AB Värme Drevviken

Vattenfall påpekar att det på kartan markerade värmeverket Drevviken inte finns och att Vattenfall också har verksamhet i Värmdö (Gustavsberg) och Nacka (Fisksätra). Enligt planerna ska en ny anläggning tas i drift under år 2010 i Tjustvik.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistributions intresse i den regionala och lokala planeringen är att följa utvecklingen och med framförhållning kunna bygga ut infrastrukturen för eldistribution. En nyckelfaktor för en säker eltillförsel i Stockholmsregionen är även att det finns erforderlig mark för denna infrastruktur.

Politiska partier

Centerpartiet Järfälla

Centerpartiet Järfälla anser att en av de stora utmaningarna för Stockholmsregionen är att skapa goda kommunikationer, framförallt en utbyggnad av kollektivtrafiken och då inte minst de tvärgående kommunikationerna. Centerpartiet stöder en förtätning av bebyggelsen i kollektivtrafiknära lägen men påpekar vikten av att denna förtätning inte sker på bekostnad av parker och andra grönområden. För Järfällas del förordas alternativet Tät.

Centerpartiet ser integrationsfrågan som en av de och viktigaste inför framtiden. Bostadssegregationen måste brytas och möjligheter till en bostadskarriär måste skapas även för dem som idag lever i s.k. miljonprogramsområden. Deltagande på

arbetsmarknaden och egen försörjning är också en förutsättning för att bryta utanförskapet.

Ett sätt att möta klimathotet är att satsa mer på lokal produktion som minskar transporter. Vidare krävs en omfattande satsning på ett energi- och resurssnålt byggande.

Centerpartiet i Stockholms läns landsting

Centerpartiet i Stockholms läns landsting ställer sig positivt till ansatsen att utveckla en större samsyn på regionens framtida utveckling. Centerpartiet delar även de uppsatta målen för Stockholmsregionen år 2030: ”Att vår region fortsatt ska vara en öppen och tillgänglig region, vara en ledande tillväxtregion som även är resurssnål, men ändå har en god livsmiljö.” Centerpartiets uppfattning är att en framåtsyftande regionplanering med fokus på förnyelsebarhet och klimatneutrala kollektivtransportlösningar är avgörande för regionens möjligheter att göra sin del i att minska det ekologiska fotavtrycket för länsinvånarna. För Centerpartiet är det viktigt att Stockholms gröna kilar bevaras i största möjliga utsträckning. Också skärgården är en avgörande faktor för Stockholms attraktionskraft som boende- och turistort.

Centerpartiet tar inte ställning till om regionen ska vara Tät eller Fördelad men instämmer i den analys som bland annat SL har gjort, att alternativ Tät är mer fördelaktigt för ett spåraserat infrastrukturnät. Centerpartiets uppfattning är att Stockholms kollektivtrafiksinfrastruktur i framtiden i högre grad ska vara baserad på spår oavsett vilket av samrådsförslagens två huvudscenarion som realiserar.

Modell Tät är sannolikt även mer fördelaktigt sett ur miljöperspektiv. Samtidigt finns det en risk att de stora ytorna som genomsnittstockholmaren, jämfört med boende i andra europeiska tätorter, kan disponera i hemmet och stadsmiljön kompromissas bort. En inriktning mot en generell förtätning riskerar också att inte beakta olika delregionala behov. Frågan om Tät eller Fördelad stad är därför sannolikt mer en kommunal angelägenhet än en regional.

Centerpartiet anser vidare att det är bra att samrådsförslaget innehåller skrivelser om energieffektivisering och småskaliga lösningar. Det borde vara ett perspektiv som genomgående betonas i den slutgiltiga versionen. För att Stockholm ska vara Europas ”mest attraktiva storstadsregion” behöver Stockholm vara Europas mest attraktiva företagarregion. Företagaraspekten av regionens utveckling berörs flyktigt i samrådsförslaget och bör därför analyseras och lyftas fram på ett mer grundligt sätt.

Miljöpartiet de Gröna i Järfälla

Det är bra att samrådsförslaget tar upp sociala frågor och liknande. Tillfredställande är också att man har vaknat till insikt om att klimatfrågan är vår tids största utmaning. Ändå får förslaget som konsekvens att biltrafiken kommer att öka på bekostnad av kollektivtrafiken. Därmed ökar också koldioxidutsläppen, vilket i sin tur får till följd att Stockholmsregionen klart missar sina klimatmål. Miljöpartiet anser exempelvis att Förfart Stockholm är ett vansinnesprojekt med avseende på klimatpåverkan och att det är en myt att det går att bygga bort köer.

Miljöpartiet anser vidare att det ur klimatsynpunkt är bättre med förtätad bostadsbebyggelse i kollektivtrafiknära områden. Med tanke på de översvämningsrisker kring Mälaren som klimatförändringarna kommer att innebära, bör strandnära bostadsbebyggelse undvikas, särskilt i låglänt miljö. Partiet anser därtill att strandområdena kring Mälaren och naturreservaten i allmänhet inte ska vara en

angelägenhet för privata markägare i första hand utan behandlas som skyddsvärda och som en rekreativskälla för den breda allmänheten.

Miljöpartiet de Grönas nordostkommuner

Förbifart Stockholm bör tas bort ur planeringen för att ersättas av enbart en stor satsning på utbyggd kollektivtrafik. Det är, vilket också miljökonsekvensbeskrivningen framhåller, av utomordentligt stor betydelse att infrastrukturförbättringarna inte görs så att man ökar klimat- och miljöpåverkan. Målet bör vara att den stora och kostsamma bilflottan minskar. En mer yt- och energieffektiv planering är nödvändig. Ny innovativ teknik som spårbilar bör utredas och ny byggteknik bör utnyttjas i högre grad eftersom sådana satsningar ger god utdelning inför en osäker energiframtid.

Miljöpartiet de Gröna i Norrtälje

Miljöpartiet de Gröna i Norrtälje kommun hoppas på en slutprodukt mer i överensstämmelse med målen för ett gott framtida samhälle.

För att bättre uppfylla kraven att motverka miljö- och klimatförändringar, bevara naturresurser, öka jämställdheten och stimulera innovation bör ett antal åtgärder vidtas. Till exempel bör Förbifart Stockholm tas bort ur planeringen och ersättas av en förutsättningslös utredning med enbart kraftig kollektivtrafikutbyggnad och mindre vägförbättringar.

Partiet ger förslag som rör nordostområdet som förbättrad kollektivtrafik mellan Arninge och Stockholm, effektivare trängselavgifter, bevarande av de befintliga järnvägsreservaten och utredning av förutsättningarna för godstransporter på järnväg från Kapellskärs hamn.

Miljöpartiet de Gröna, Stockholms läns landsting

Miljöpartiet anser att klimatfrågan bör få genomsyra RUF5 2010 och anser att förslaget nu är kontraproduktivt då det kommer öka trafiken med 80 procent och koldioxidutsläppen med nästan lika mycket fram till år 2030. Visionen bör istället ändras till "Stockholmsregionen – fossilbränslefri och klimatneutral 2030".

Mål, strategier och planeringsmål är i huvudsak väl utformade för en hållbar utveckling. Däremot är många av de konkreta åtgärdsförslagen (åtagande och delåtagande respektive infrastrukturplaner) inte hållbara. Miljöpartiet stödjer slutsatserna i miljökonsekvensbedömningen och efterlyser åtgärder som leder till målfyllelse. Huvudproblemet i förslaget är att vägsystemet kraftigt ska byggas ut, vilket står i motsats till målen och andra övriga åtgärder. Båda de presenterade planbilderna Tät respektive Fördelad anses förvärta klimatutsläppen. Miljöpartiet anser att den minst dåliga är Fördelad med möjligheter till spår förbindelser som därmed kan avlasta den centrala Stockholmsregionen och rädda kvar något grönt där.

Miljöpartiet de Gröna i Österåker

Miljöpartiet de Gröna i Österåker uppskattar att det är en tydlig ambition att öppet redovisa konflikter mellan klimatmål och mål om ökad tillgänglighet. Men det är här som helhetstänkandet i det annars väl sammanhållna dokumentet kollapsar.

Miljöpartiet föreslår att de båda planbilderna Tät och Fördelad förkastas och ett kollektivtrafikscenario istället arbetas fram till utställningsförslaget av planen. Den kraftiga motorvägsutbyggnaden – exempelvis Förbifart Stockholm – förkastas helt.

Miljöpartiet ser en potential i att alternativ för spårbilar utarbetas som komplement till spårtrafiken. Andra förslag är utbyggnad av hamnar och mer småskalig förnybar energi, inklusive vindkraft, i alla delar av länet. Stockholmsregionen och nordostsektorn föreslås profilera sig med ny miljöteknik. Mer decentralisering och robusthet i regionens vattenförsörjning och avloppssystem efterlyses.

Miljöpartiet anser att det är avgörande för dagens och för kommande generationer att Stockholmsområdets unika gröna kilar bevaras intakta för friluftsliv och till skydd för naturens artrikedom.

Socialdemokraterna i Kälvesta-Vinsta

Socialdemokraterna i Kälvesta-Vinsta delar uppfattningen att det behövs alternativ till Essingeleden. RUFSS 2010 bygger mycket på Förbifart Stockholm, men vad finns det för alternativ till leden? Leden tar lång tid att bygga; motsvarar den de aktuella behoven när den väl blir klar? Mycket stora förändringar sker som att tillgången på fossila bränslen minskar och nya fordon och transportlösningar utvecklas i snabb takt. Det finns en uppenbar risk för att Förbifart Stockholm är överspelad när den står klar.

Socialdemokraterna vill gärna att alternativ för att lösa trafikbehovet utreds grundligare. En samlad trafiklösning kan säkerligen öka framkomligheten på befintliga vägar, minska miljöpåverkan och vara billigare. Det krävs en samlad bedömning av behovet av åtgärder samt en mängd insatser.

Socialdemokraterna lägger fram ett antal konkreta förslag:

- Inrätta fler busslinjer och separata kollektivfiler, prioritera bussarnas framkomlighet.
- Bygg mer spårbunden trafik: förlängd tunnelbana och mer tvärförbindelser.
- Försörj alla stormarknader med kollektivtrafik.
- Förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken med mer enkelriktningar och kraftfullare åtgärder för att se till efterlevnaden av reglerna. Forsla snabbt bort fordon som bryter mot regler och hindrar trafiken t.ex. dubbelparkering.

Socialdemokraterna i Stockholms län

Tät är det alternativ som bäst möter de utmaningar Stockholmsregionen står inför, framför allt när det gäller att öka kollektivtrafikresande och hålla samman regionen. Storregionalt skapar alternativet Storstäder bäst förutsättningar för en växande Stockholmsregion.

Stockholmsregionen är idag kraftigt segregerad och segregationen kommer öka ytterligare om inte åtgärder vidtas för att bryta den. I förslaget till RUFSS 2010 finns en tydlig ambition att ta sociala frågor i beaktande. Förbättrad utbildning, som omfattar alla grupper i samhället, har en viktig funktion för att bryta sociala orättvisor.

Mälärbanan bör gå via Sundbyberg. För god tillgänglighet till nordvästra Stockholm bör det byggas en tunnelbana eller annan spårförbindelse till Barkarby/Jakobsberg. Spårväg syd, som kommer att binda samman Stockholmsregionens södra delar, bör prioriteras. Nordostsektorn behöver en kapacitetsstark kollektivtrafik som kan bidra till att nya bostadsområden kan byggas. En ny spårförbindelse mellan Arlanda och Märsta bör övervägas och därmed öka kapaciteten på stambanan. I RUFSS bör det lyftas fram att staten ska ansvara för finansieringen av stora infrastrukturprojekt.

Södertörns högskola bör bli universitet. RUFSS bör även lyfta fram att ett utökat samarbete inom regionen kring gymnasial utbildning, särskilt yrkesinriktad, vuxenutbildning samt KY-utbildning är nödvändigt.

Stockholmspartiet

Stockholmspartiets syn på de övergripande frågorna motsvarar i många avseenden samrådsförslaget. Partiet är inte berett att entydigt förorda en utbyggnad enligt modell Fördelad eller Tät. Partiet anser sedan länge att den spårburna kollektivtrafiken bör byggas ut och är mycket kritiskt till stora vägprojekt som Förbifart Stockholm och Österleden. För nordostsektorn bör Roslagsbanan utgöra basen i spårtrafikförsörjningen. Ingen tunnelbana bör byggas till Nacka-Värmdö utan istället en light-rail-lösning. Sjötransporter bör utvecklas för trafik både på större avstånd och inom Stockholm och i stor utsträckning ersätta transporter på landsväg, vilket skulle främja klimatet. Oljehamnen vid Loudden ska omgäende avvecklas. Partiet stöder utveckling av kraftvärmeproduktion baserad på biobränsle. Uttalandet ("Regionens rumsliga karaktär") att endast med fördubblade bilkostnader kan koloxidmålet nås och klimatpåverkan minskas, bör vara vägledande för kommande planering och utveckling.

Vänsterpartiet i Stockholms läns landsting

Vänsterpartiet ser mycket positivt på det ambitiösa sätt på vilket RTK närmat sig regionplaneringen i RUFSS 2010. I samrådsförslaget saknas emellertid ett visionärt synsätt på utvecklingen i Stockholmsregionen där man målar upp en önskvärd framtidsbild och sedan beskriver en väg att nå den och inte tvärtom som nu är fallet.

Vänsterpartiet ställer sig avvaktande till målet att Stockholm ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion. Ambitionen är hög, men målformuleringen innebär att man samtidigt riskerar att bortse från flera av de värden som gör Stockholmregionen attraktiv.

Bostadsbristen är ett mycket stort problem i länet och accentueras av den ökade inflyttningen. Vänsterpartiet understryker hur viktig hyresrätten är för regionens utveckling och konkurrenskraft. Diskussionen kring problemen med bostadsbrist och boendesegregation bör fördjupas och möjliga strategier för att på regional nivå bidra till bostadsbyggandet utvecklas.

Den otillräckliga dimensioneringen av regionens högre utbildning tenderar att befästa den sociala snedrekryteringen. De nya högskoleplatserna bör förläggas till områden där relativt få ungdomar går över från gymnasium till högskola. Alltför stort fokus läggs dock ofta på högre utbildning och så görs även i samrådsförslaget till RUFSS 2010.

Utvecklingsplanen måste på ett trovärdigt sätt visa hur kollektivtrafiken kan förstärkas och andelen kollektivtrafikresor öka. Det är även angeläget att godstransporter överförs från lastbil till tåg och båt. Båttrafik är i nästan alla fall ett miljömässigt bra transportmedel för gods.

En tät och flerkärnig struktur är generellt att föredra framför en glesare. Ny byggnation bör därför uppföras i regionala kärnor eller efter befintliga och framtida kollektivtrafikstråk. Utvecklingsplanen saknar emellertid mer konkreta förslag för hur detta ska gå till. Vidare saknar planen tydliga genus-, barn- och ungdomsperspektiv. Funktionsnedsatta bör även få ökad uppmärksamhet i RUFSS. Folkhälsan bör ges ett tydligare fokus i planen.

Intresseorganisationer

Alternativ stad

De mål planförfattarna säger sig ha är oftast utmärkta. Alternativ stad ställer helhjärtat upp på önskemålen om en tät, integrerad stad med korta resor som klarar klimatmålen. Orsaken till att RUF5 2010 misslyckas är fasthållande vid sextitalsmässiga trafiklösningar i form av motorvägar. Kollektivtrafik kan byggas ut på många olika sätt och det är märkligt att RUF5 inte har några idéer alls på området. Det är också märkligt att målet ”hela Storstockholm, en enda arbetsmarknad” är så överordnat alla andra mål, inklusive klimatmålet. Just tillgänglighetsmålet motiverar alla motorvägar som sedan krossar alla andra mål. Det hade varit bättre om RUF5 haft förslag till hur Södertörn kan få fler och mer varierade arbetsplatser. Alternativ stad ser gärna förslag till starkare styrmedel för att bygga den täta och integrerade staden. Det borde även vara illegalt med trafikdrivande byggen som externa köpcentra.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG, anser:

- att inget av alternativen Tät respektive Fördelad uppfyller kraven på en miljömässigt sund och attraktiv storstadsregion,
- att en modern regionplan ska värna en klimateffektiv stadsplanering, inte ett bilberoende samhälle,
- att Förbifart Stockholm ska utgå ur regionplaneringen,
- att det är olyckligt att RUF5 förutsätter en motorvägsförbindelse mellan södra och norra delen av länet, dessutom i båda alternativen; ARG ser det som en stor brist att kollektiva trafiklösningar inte berörs och föreslår därför en fördjupad studie av sådana lösningar,
- att planera bebyggelse, infrastruktur och lokal grönstruktur i ett samlat sammanhang genom att ta tillvara de tillgångar som de gröna kilarna erbjuder ger förutsättningar för en attraktiv stadsmiljö,
- att regionplanen måste säkerställa att områden som Grimstaskogen/Grimsta naturreservat och dess värden inte påverkas negativt genom någon form av utbyggnad i eller i nära anslutning till området.

Coompanion Stockholms län

Coompanion saknar resonemang runt det sociala företaget och vilka effekter dessa ger på samhället. Den kommersiella marknaden har en tendens att koncentrera sig till centrala delar av regionen, men i de delar av länet som betecknats som glesbyggd har det sociala företaget bidragit till att många kan försörja sig och bo kvar. Dessa verksamheter behöver dock insatser från både kommunerna och regionen och en infrastruktur som gör det möjligt att etablera och utveckla sig. Är man ny i Sverige och behöver skaffa nya nätverk, eller om man av olika anledningar har tappat sina nätverk och behöver hjälp tillbaka, spelar den sociala ekonomin och de sociala företagen en mycket stor roll.

Cykelfrämjandet Storstockholm, CF

Cykelfrämjandet Storstockholm (CF) anser att planen bidrar positivt till att cykling underlättas men att cykelns potential som transportmedel inte tas upp i tillräcklig utsträckning. Cykeln nämns t.ex. inte i sammanställningen på hur olika trafikslag förväntas öka under de kommande åren. Istället tas cykeln upp som ett redskap för

rekreation. Det är förvisso glädjande att de positiva hälsoeffekterna med cykling belyses, men det ger en missvisande bild av cykelns potential som effektivt transportmedel.

CF är kritiskt till att behovet av regionala cykelstråk över kommungränserna överhuvudtaget inte nämns. För att underlätta för cykling borde det anläggas ett nät av breda cykelvägar in till stadskärnan som kompletteras med tvärstråk. CF föreslår att visionen, målen och strategierna kompletteras med en regionalplan för ett sammanhängande cykelbanenät.

Även i åtagandet att utveckla en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla har man helt glömt bort cykelns roll.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, DLV

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, DLV, ansluter sig i stort till samrådsförslaget. Transportsystemet är viktigt för hållbar tillväxt. Politiker och trafikhuvudmän bör medverka till att regionens framtida trafikfrågor prioriteras. Ändrade regler för reseavdrag, parkering och tjänstebilar beskrivs av föreningen som en konstruktiv åtgärd för att uppnå ökad framkomlighet och mobilitet med färre bilresor.

Trots att regionen – genom vattenvägar och hamnar såväl i Saltsjön som i Mälaren – torde ha en ökad potential för energi- och miljövänliga transporter av personer och gods berörs denna fråga bara i en kort kommentar. De vällovliga initiativ, som Stockholms Hamnar, Vägverket Färjetrafik m.fl. tagit att öka såväl gods- som personfärjetrafik liksom framgången med Ekerö-Slagsta bilfärjan behandlas inte.

DLV avvisar bestämt att Dennispaketets Väster- och Österled återuppstår.

Friluftsförbundet Norra Järva m.fl.

Friluftsförbundet Norra Järva, Järva Folkets Park och Norra Järva Hembygdsförening uppskattar att RUFSS 2010 är välstrukturerad, innehållsrik och tydlig med en lättillgänglig sammanhållande röd tråd. Samrådsförslaget beskriver på ett tydligt sätt både grunden, målen och strategierna för att genomföra planen. Föreningarna menar dock att RUFSS har en något snäv definition av kulturbegreppet och saknar redovisning av att de gröna kilarna också har höga kulturella värden.

Friluftsförbundet, Stockholms Distriktsförbund

Friluftsförbundet, Stockholms DF, koncentrerar sig på de frågor som behandlar miljökonsekvenserna av RUFSS 2010 av betydelse för friluftsmiljön. Distriktsförbundet understryker de slutsatser som dragits i förslaget till MKB och uttrycker sitt stöd för de föreslagna förbättringarna i utvecklingsplanen.

Distriktsförbundet anser att friluftslivets intressen ska väga lika tungt i samhällsplaneringen som andra intressen (bostadsbyggande, kommunikationer etc.).

I RUFSS görs inte detta fullt ut. Närströvsområden och gröna stråk bör aktivt skyddas i den fysiska planeringen, de ska vara lätt tillgängliga utan avskärande trafikerade vägar och de bör skötas så att deras attraktionsvärde för friluftsliv ökar eller åtminstone bibehålls. Närströvsområden är speciellt viktiga för de aktiviteter inom Friluftsförbundet (Skogsknopp, Skogsknytte, Skogsmulle, Strövare) som tillgodoser barnens behov av naturupplevelser. Närströvsområden är givetvis också mycket viktiga för dem som saknar möjlighet att ta sig ut till de naturreservat och gröna kilar som omger huvudstaden. Möjlighet, acceptans och stöd bör också finnas för

teknikberoende friluftsliv som t.ex. klättring och mountainbike. RUFSS 2010 behandlar inte detta.

Förbundet för Ekoparken, FFE

RUFSS talar mer om Mälardalen än tidigare men de skarpa förslagen centrerade till huvudstaden. Denna koncentrerings kan leda till en alltför stor belastning för ett så begränsat område. Stockholmsregionens utveckling får inte ske till priset av en sämre livsmiljö för dem som redan bor där. I båda sina scenarier (Tät, Fördelad) utgår planen från en mycket kraftig befolkningsutveckling koncentrerad till Stockholmsregionen. Det saknas helt en diskussion om denna utveckling är önskvärd eller inte.

Förbundet stödjer alternativ "Fördelad", och förslaget att utveckla flerkärnighet i Stockholmsregionen samt ett trafiknät med goda kollektivtrafikförbindelser för att göra regionens olika centra lättillgängliga. Denna innebär en satsning på attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik i regionen och ett alternativ till bilen för att klara miljömålen. I samband med flerkärnigheten blir det av vikt att bevara och utveckla de gröna kilarna, samt att utgå från ett folkhälsoperspektiv. Förbundet ifrågasätter påståendet att ett ännu högre markutnyttjande i redan fullbyggda stadsdelar skulle bidra till en attraktivare stad.

I trafikplaneringen bör ingå att på ett tydligt sätt verka för ett minskat trafikbehov och således arbeta med andra målsättningar än kapacitetsökningar för trafikarbetet. Förbundet bedömer att Österleden har mycket negativ miljöpåverkan på Nationalstadsparken och anser också att möjligheterna med ökad kollektivtrafik på vattnet bör lyftas i RUFSS. Kritik riktas mot förslaget att "Skapa strategiskt placerade landmärken i regionens stads kärnor". Stockholm är redan genom sin skönhet ett landmärke i Skandinavien, och staden består redan av många miljöer, platser och minnesmärken som bidrar till att skapa identifikation för dem som lever och verkar här.

Förbundet menar att RUFSS-processen lider av demokratiskt underskott och ger starka organisationer med resurser att penetrera RUFSS-materialet en stor fördel. Mer borde gjorts för att föra ut RUFSS till den breda allmänheten.

Föreningen Rädda Järvafältet

Föreningen Rädda Järvafältet anser att RUFSS 2010 i sin nuvarande form har brister från miljösynpunkt och måste omarbetas radikalt så att planen är i samklang med modernt miljötankande. Föreningen utgår från att det är politiskt omöjligt att år 2010 anta en regionplan för Stockholmsregionen som innebär att klimatpåverkan fortsätter att öka, andelen kollektivtrafik sjunker, intrången i grönområden fortsätter och bullerstörningarna växer. Biltrafiken i regionen måste minska successivt. Nödvändiga åtgärder är moderna och flexibla trängselavgifter som aktivt utnyttjas för att begränsa trängselproblemen samt att gynna kollektivtrafiken och säkra framkomligheten för yrkes- och busstrafik.

Föreningen Rädda Lovö

Föreningen Rädda Lovö kritiserar att samrådsförslaget lyfter fram Förbifart Stockholm som en önskvärd investering för att öka kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet och avlasta den centrala regionkärnan samtidigt som man i förslaget till MKB varnar för konsekvenserna. Föreningen Rädda Lovö hoppas att opinionen och rikspoli-

tikerna vaknar och stöder kravet på att RTK tar fram ett utställningsförslag som är bra för människor, flora och fauna, miljö, klimat och samhällsekonomi och som leder till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Handikappförbundens samarbetsorgan, HSO Stockholms län

För att den regionala utvecklingsplanen ska förverkligas måste den omvandlas från vision till konkret handling. Oberoende av vem som då äger frågan eller är huvudman måste funktionshinderfrågorna uttryckas mycket tydligare än i RUF5 2010. Ett gott samhällsklimat bygger på att alla ges reellt lika möjligheter att kunna styra över sina liv. RUF5 behandlar många för länet/regionen viktiga framtidsfrågor. HSO ser det som mycket positivt att man sedan RUF5 2001 utvecklat arbetet med den sociala dimensionen men riktar ändå på några punkter skarp kritik, ur funktionshinderperspektiv, mot planförslaget. HSO saknar:

- analys av nuläget avseende den nationella handlingsplanen,
- färdtjänstens roll i det kollektiva trafiksystemet,
- ”vardagssjukvårdens” roll och organisation i en befolkningsmässigt expanderande region.

Hyresgästföreningen Kungsholmen

Hyresgästföreningen Kungsholmen ser bara en lösning på bostadsbristen och det är ett långsiktigt planerat löpande bostadsbyggande med tillräckligt stöd för nyproduktionen, framförallt politiska beslut om tomter, infrastruktur, konkurrensutsatt byggmarknad och (statlig) bostadsproduktionsfinansiering. Det syns inte tillräckligt i samrådsförslaget.

Hyresgästföreningen anser att resonemangen i RUF5 2010 rörande kollektivtrafikens utbyggnad knappast är tillräckliga och ansluter sig oreserverat till Kungsholmens stadsdelsnämnds upprop om att Essingeleden behöver grävas ner.

Hyresgästföreningen Norrtälje

Norrtälje hyresgästförening anser att RUF5 2010 behöver ses över kontinuerligt för att vara hållbar under så lång tid och ständigt vara aktuell. Det vore bra för alla aktörer och medborgare om RTK anordnade s.k. avstämningsseminarier med lämpliga tidsintervaller, förslagsvis tre år.

Hyresgästföreningen håller med om att en väl fungerande bostadsmarknad ska erbjuda en mångfald av boendeformer och betonar att flexibilitet på arbetsmarknaden också kräver en flexibel bostadsmarknad. Geografisk rörlighet kräver att behovet av en bra bostad kan lösas utan osäkra ekonomiska insatser.

Om varje hyresgäst eller bostadsrättsinnehavare själv betalar sin förbrukade hushållsel och det varmvatten de förbrukar tar de större ansvar för miljön. Hyresgästföreningen ser det som positivt att hyresgästerna kan köpa el från vindkraftverk.

Hyresgästföreningen region Stockholm

Hyresgästföreningen region Stockholm anser att allas rätt till en god bostad till rimlig kostnad ska få ett större utrymme i RUF5 2010. Den politiska viljan att bygga hyresrätter som vanligt folk kan efterfråga måste omsättas i praktiken. Därför är det

viktigt att alla kommuner tar sitt bostadsförsörjningsansvar och har en bostadsförsörjningsplan och en bostadsförmedling.

Hyresgästföreningen anser att segregation och integration inte får bli en fråga för vissa kommuner eller stadsdelar; det är hela regionen som är segregerad. Alla kommuner ska ha en integrationsplan.

Vidare anser föreningen att områden med hyresrätter och flerfamiljshus bör premieras genom prioriterad kollektivtrafikutbyggnad. Ett handlingsprogram med tydlig ansvarsfördelning för att öka bostadsbyggandet i hela regionen ska tas fram. De kommunala bostadsbolagens reavinsterna ska vara kvar i bolagen och framförallt användas till nyproduktion och upprustning.

Hyresgästföreningen Södermalm

Hyresgästföreningen Södermalm anser att RUF5 2010 bör anpassas till en framtid med ökad arbetskraftsinvandring och därför föra fram andra boendeformer än bostadsrätter. Bevarandet av grönytor och grönområden är av största vikt.

Föreningen stöder spårbundna trafiklösningar samt förordar specifikt tunnelbanesträckningen Slussen, östra Södermalm, Hammarby sjöstad, Sickla, Nacka forum/Nacka strand, Nacka sjukhus, Björknäs, Orminge till Gustavsberg. Möjligheterna för kollektiv båttrafik i östra Mälardalsområdet/Stockholmsområdet bör undersökas. En snabbspårjärnväg bör byggas till Skavsta flygplats, som bör byggas ut för att avlasta Arlanda.

Hyresgästföreningen Södertälje Nykvarn

Hyresgästföreningen Södertälje Nykvarn håller i stort med om målbeskrivningarna men anser att lägesbeskrivningarna i många fall är alltför ljusa.

Hyresgästföreningen ser mycket stora vinster – ekonomiska liksom för miljö och klimat – med rejäla satsningar på höghastighetståg. Spårvagnar borde få en renässans i Stockholms innerstad. Stockholmsregionen ska naturligtvis följa det nationella målet med en utsläppsreduktion på 90 procent av klimatpåverkande gaser fram till år 2050, men hyresgästföreningen kan inte se att RUF5 2010 vinnlagt sig om några minskningar.

Ett besiktningssystem enligt MIBB (miljöinventering i befintlig bebyggelse) eller liknande rekommenderas starkt. Istället för en ytterligare utbyggnad av Arlanda som ett nav i utrikes flygtrafik bör Skavsta utvecklas för att avlasta Arlanda. Nationalstadsparken måste till varje pris skyddas från intrång.

Hyresgästföreningen Östermalm

Hyresgästföreningen Östermalm stödjer alternativ Fördelad och förslaget att utveckla flerkärnighet i Stockholmsregionen samt ett trafiknät med goda kollektivtrafikförbindelser för att göra regionens olika centra lättillgängliga. Hyresgästföreningen ifrågasätter den tyngdpunkt som läggs på huvudstaden i framtiden eftersom det finns en risk för att detta kan ske på bekostnad av utvecklingen av andra städer och delar av landet. Påståendet att ett ännu högre markutnyttjande i redan fullbyggda stadsdelar skulle bidra till en attraktivare stad ifrågasätts. Planerna på att fullborda Ringen genom Österleden bör inte genomföras. De ambitioner på miljöområdet som genomsyrar RUF5 2010 är mycket bra, men miljöaspekterna måste samtidigt vara övergripande och prioriterade om intressekonflikt uppstår. Närhet mellan bostad och natur är en viktig kvalitet i en storstad.

Hyresgästföreningen tycker att det är mycket bra att det finns en tydligt uttalad ambition att motverka boendesegregation i Stockholmsregionen. Det talar för en utveckling av hyresrätten som boendeform. För boendemiljöfrågor finns ett genus- och jämställdhetsperspektiv som bör kompletteras med ett barnperspektiv. Eventuella nya landmärken ska utformas av människorna själva, på deras initiativ, och inte påtvingas invånarna ovanifrån. Hyresgästföreningen betonar vikten av den demokratiska processen i samband med att enskilda förslag i den regionala utvecklingsplanen ska genomföras.

Jägareförbundet

Jägareförbundet anser att det är tydligt att det kommer att uppstå konflikter mellan ökad bostadsbebyggelse/ökade transportsystem kontra naturmiljöer och grönsstruktur. Hittills har ekonomisk tillväxt haft högst prioritet i förhållande till miljöfrågorna. Det finns en stor risk att det blir så även i framtiden om inte skyddet av hälsa och miljö säkerställs genom konkreta begränsningar av motstående intressen. En sådan komplettering bör göras till den slutliga versionen av RUFSS 2010.

Klimataktion

Klimataktion anser att det inte är meningsfullt att lägga synpunkter på detaljer i förslagen i RUFSS 2010, som ändå i sin helhet medför oacceptabla ökningar av klimatförstörande utsläpp i regionen. Klimataktion ifrågasätter hur RUFSS 2010 harmonierar med de miljöpolitiska ambitioner som uttrycks av de politiska partierna i deras respektive miljöpolitiska program.

RUFSS bör omarbetas genom att ett programarbete startas som utgår från regionala klimatmål, innebärande en reduktion av utsläpp av klimatgaser med 50 procent till år 2020 och i princip nollutsläpp till runt år 2035. Regionen bör sätta upp årliga utsläppsmål, med en minskning av minst fyra procentenheter per år, för att kontinuerligt kunna vidta konkreta åtgärder om utvecklingen går för långsamt.

En politisk beslutsorganisation bör införas i länet som förmår genomföra de föreslagna klimatmålen.

Den övergripande visionen att Stockholm ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion bör kompletteras så att Stockholm ska bli Europas mest attraktiva och *hållbara* storstadsregion.

Kollektivtrafikant Stockholm

Kollektivtrafikant Stockholm frågar sig hur det är möjligt att presentera ett planförslag som så tydligt försämrar miljön och äventyrar stockholmarnas hälsa. Större satsningar på kollektivtrafiklösningar efterfrågas. RUFSS 2010 är för ensidigt inriktad på att främja bilismen. Vid en satsning på kollektivtrafiklösningar blir alla vinnare eftersom trängseln både på vägarna och i kollektivtrafiken minskar.

Kollektivtrafikant Stockholm varnar för de negativa konsekvenserna av de stora biltrafiklederna som inte analyserats och synliggjorts tillräckligt i planen. Planen leder till ett samhälle med ökat bilberoende där allt fler grupper stängs ute.

Kollektivtrafikant Stockholm saknar en helhetssyn på regionens planering och utveckling vilket borde vara det viktigaste syftet med en regionplan. Planen anses i många stycken vara "omodern" t.ex. genom att cykelns betydelse undervärderas.

Kommittén för bevarande av Storstockholms Sydöstra Friluftsområden, KSSF

Kommittén för bevarande av Storstockholms Sydöstra Friluftsområden (KSSF) lyfter fram några åtgärder som starkt skulle påverka och stärka en storstads unika vildmarksliknande område som sträcker sig ända in i storstadens hjärta.

KSSF vill att

- "Tyrestakilen" värnas genom fortsatt järnvägsdrift på Saltsjöbanan i oförändrat läge,
- beteckningen "Regional stadsbygd etc." stryks från berörd del av Erstaviksmarken,
- Tvärbanan även fortsättningsvis behåller sin funktion som tvärbana och förbereds för Ringens fullbordan runt Stockholm.

LO-distriktet i Stockholm län

LO-distriktet anser att det varit en bra process kring utvecklingsplanen med många inblandade. Materialet är dock ganska översiktligt.

Stockholm kommer inte att kunna kalla sig en region i världsklass så länge de stora inomregionala skillnaderna kvarstår. Detta berörs för lite i RUF5 2010 och framförallt saknas åtgärder på hur Stockholm blir en konkurrenskraftig region där klassklyftorna minskar, folkhälsan stärks och integrationen förbättras.

LO-distrikten delar miljökonsekvensutredningens analys att behovet av anpassning inte har fullföljts och beaktats i de föreslagna bebyggelsestrukturerna. Målarens roll för vattenförsörjningen måste klargöras. Inriktningen mot mer miljövänliga alternativ för energiproduktion måste tydliggöras i planen.

LO-distriktet förordar Tåt framförallt för att det alternativet ger möjligheter att öka kollektivtrafikresande, vilket är nödvändigt om Stockholmsregionen ska kunna leva upp till de tuffa målen om begränsningar av växthusgaser samt erbjuda invånarna effektiv och högkvalitativ kollektivtrafik.

Lovö Hembygdsförening

Lovö Hembygdsförening anser inte att det är meningsfullt att lägga synpunkter på detaljer i förslagen, som ändå i sin helhet medför oacceptabla ökning av klimatförstörande utsläpp i regionen och som också saknar nödvändiga politiska direktiv. Sammanfattningsvis begär föreningen en total omarbetning av samrådsförslaget.

En av orsakerna till att RUF5 2010 hamnar fel är de förutsättningar planeringen bygger på. RUF5 hänvisar till globaliseringseffekter och underskattar möjligheterna att med politiska medel påverka processen när det gäller viktiga funktioner i Stockholms län.

Enligt föreningens uppfattning är det inte politiskt neutralt att planera regionens framtid utan att ange politiska mål och färdvägar mot målen. Det innebär tvärtom att man accepterar att framtiden avgörs av krafter som ligger utanför den politiska styrningen, d.v.s. utanför demokratin.

RUF5 bör klart ange planperiodens viktigaste välfärds mål och hur de är tänkta att uppnås. Här ingår alla medborgares rätt och möjlighet att klimatneutralt förflytta sig mellan bostad och arbetsplats och till olika fritidsmål, till exempel kulturella, sociala, sportiga och underhållande aktiviteter. Det är endast en utbyggd kollektivtrafik som klarar denna uppgift. RUF5 synes tvärtom överordna bilkörandet före välfärds målet.

LRF Mäldardalen

LRF anser att RUF5 2010 på ett tydligare sätt bör säkerställa en lokal/regional matproduktion. Planen bör kompletteras med strategier för att behålla och utveckla jord- och skogsbruket samt kultur-, rekreations- och naturvärden. LRF ser positivt på åtagandet att ställa om till förnybara energikällor. Satsningen på förnybar energi ger nya arbetstillfällen. De gröna kilarna är i många fall beroende av ett aktivt jord- och skogsbruk, vilket inte framgår. LRF ser fördelar med planbild Tåt eftersom detta troligen innebär mindre intrång för jord- och skogsbruket i länet. I de fall jord- och skogsbruket omnämns i miljökonsekvensbeskrivningen är det främst som en orsak till miljöproblem, vilket LRF anser vara olyckligt.

Nacka Miljövårdsråd

Nacka Miljövårdsråd anser att det är synnerligen viktigt att ta större klimathänsyn, att bevara Erstaviks skogar i dess helhet samt värdefulla mindre grönområden nära bostadsområden, att undvika stora vägbyggnadsprojekt samt att satsa på förbättrad och renare kollektivtrafik.

Nationalstadsparksfonden WWF

Nationalstadsparksfonden WWF (NPF) anser att RUF5 2010 är en ganska gedigen handling med högt ställda mål, men att gapet ibland är väl stort mellan vad man säger sig vilja och vad som sker.

Som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen till planen är konkretionsnivån för ny bebyggelse och trafikstruktur större än för förslagen till åtaganden för att bevara och utveckla grönstrukturen. Vidare framgår av MKB:n att ”det är tveksamt om den förväntade samhällsutvecklingen är förenlig med de miljö- och folkhälsomål som rör grönstruktur och biologisk mångfald. Miljöbalken kräver att behovet av grönområden i tätorter ska beaktas”. NPF stödjer förslaget i MKB:n att planen ska kompletteras med uppgifter om hur miljöbalkens krav ska tillämpas på Storstockholms grönstruktur.

RUF5 lyfter fram de goda hälsoaspekterna med grönstruktur men enligt NPF väger de inte särskilt tungt i konkreta exploateringskonflikter.

NPF anser att det i trafikplaneringen bör ingå att tydligt verka för ett minskat trafikbehov och inte bara kapacitetsökningar för trafikarbetet. Ett viktigt mål bör vara att klara miljömålen i det regionala miljövårdsprogrammet. NPF lyfter fram begreppet ”blå kilar”. RUF5 har aldrig riktigt helhjärtat utvecklat vattenvägarna, varken i denna eller tidigare RUF5 2001. NPF anser att det är dags att på allvar inse möjligheterna med ökad kollektivtrafik på vattnet och ge sjöbaserad och landbaserad kollektivtrafik mer jämlika villkor.

Naturskyddsföreningen i Nacka

Naturskyddsföreningen i Nacka anser att området mellan Saltsjöbadsleden och Saltsjöbanan som är en del av Erstavik bör bevaras som natur- och friluftsområde. Nacka-Värmdökilen bör gå ända in till Svindersvikens inre delar för att få med dessa regionalt skyddsvärda och för nackaborna betydelsefulla områden i denna annars kraftigt exploaterade del av Nacka. Området Svindersvik–Ryssbergen är även riksintresse för kulturminnesvärden.

Saltsjöbanan bör behållas som järnväg och i framtiden kraftigt kunna öka kapaciteten med fler mötesspår. Tvärbanan bör dras fram till Nacka för att möjliggöra

bekväma omstigningar mellan järnväg och tvärbana. Österleden är ett helt onödigt projekt som bara skulle innebära mer biltrafik och ökade utsläpp av växthusgaser samt exploatering av naturmark i både Nacka och Stockholm.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Naturskyddsföreningen i Stockholms län anser att samrådsförslaget måste omarbetas radikalt eftersom det innebär att klimatpåverkan fortsätter att öka, andelen kollektivtrafik sjunker, intrången i grönområden fortsätter och bullerstörningarna växer. Klimat- och miljömålen måste vara direkt vägledande i en omarbetning. I RUF5 2010 bör ingå ett förslag till modernt och flexibelt system för trängselavgifter under lokal/regional kontroll. Annars är det inte möjligt att förhindra radikalt ökade bilköer.

Tyngdpunkten i infrastruktursatsningarna måste förskjutas så att kollektivtrafiken mycket tydligare prioriteras.

Ett fastare samarbete (nätverk/förbund) kring Storstockholms gröna kilar måste etableras mellan kommunerna under en regional huvudman. Ytterligare delar av Storstockholms gröna kilar måste ges lagstadgat skydd. Bättre planeringsunderlag för grönstrukturen måste utvecklas och användas.

Expansion av bebyggelse och infrastruktur bör ske i etablerade centra, befintliga regionkärnor och etablerade städer i Mälarenregionen.

Nätverket för Hyresgästernas Boendetrygghet

Samrådsförslaget är i sin nuvarande form rätt svårtillgängligt. Nätverket för Hyresgästernas Boendetrygghet, NHB, har fått leta på många olika ställen för att hitta det som sägs om bostäder. NHB tror att planen skulle tjäna på att mycket sådant som är allmänna mål – vare sig det nu kallas visioner, mål, utgångspunkter eller strategier – rensas bort. Däremot bör sådant som är viktigt för de förslag som läggs redovisas, helst vid förslagen.

NHB konstaterar att det senaste decenniet har präglats av snabba kostnadsstegringar i byggande, bostadspriser och hyror. Detta har särskilt slagit mot nya hushåll och hushåll med måttliga och små inkomster. Den förda bostadspolitiken har gynnat en spekulationsekonomi och missgynnat det vanliga boendet. Den regionala utvecklingsplanen ska tydliggöra utvecklingstendenserna för boendet och diskutera orsaker och möjligheter att komma tillrätta med dagens dåliga tendenser.

NHB betonar att nya bostäder och bostadsområden måste planeras så att de blir barn- och äldrevänliga; då fungerar de för alla hushållstyper. Höghus är barnfientligt och leder till dåliga sociala kontaktnät och bör därför undvikas.

RUF5 bör visa hur tillgången på arbetsplatser ska bli jämnare fördelat i regionen. Vidare bör planen vara tydlig på att arbetsplatsutbyggnad inte ska ske där det redan finns för mycket arbetsplatser – som till exempel i centrala Stockholm och närförort.

NHB anser regionens förväntade befolkningstillväxt tillsammans med högre energipriser – och därmed också högre kollektivtrafikandel i framtiden – måste få genomslag i förslagen för kollektivtrafiken. Planen måste med andra ord ha förslag till en utökning av kollektivtrafiken med 30 procent för befolkningsökningen och ytterligare några tiotal procent för en ökning av kollektivtrafikandelen.

Den regionala utvecklingsplanen bör innehålla ett program för att motverka segregation, som är ett stort problem.

Nätverket Gemensam Vålfärd Stockholm

Nätverket Gemensam Vålfärd Stockholm ifrågasätter att RUF5 2010 bygger på den tidigare RUF5 2001, som i sin tur bygger på tidigare regionplaner. Vid stora förändringar i omvärlden kråvs nytånkande och annorlunda planering. Det finns ett glapp mellan kunskapen om de aktuella miljö- och klimatproblemen och olika förslag i RUF5 2010. Satsningar på kollektivtrafik måste prioriteras högre. Nätverket menar att RUF5 bör omarbetas och att RTK måste ha kraftiga minskningar av koldioxidutslåppen som övergripande mål för regionplaneringen, något som är i linje med den miljöpolitik som drivs av en stor majoritet av landstingets politiska partier.

Nätverket Rädda Riddarfjärden

Nätverket Rädda Riddarfjärden uttalar sitt stöd för Kungsholmens stadsdelsförvaltnings remissvar vad gäller Essingeledens framtid. Frågan är av stor betydelse för miljön runt Riddarfjärden. Fjärden betyder mycket för Stockholm och stockholmarna som plats för rekreation, fritid och arbete och är unik i världen som stadsmiljö genom sin skönhet och de naturupplevelser den bjuder.

Nätverket anser också att Riddarfjärden bör göras till nationalstadspark på samma sätt som med Djurgården.

Nätverket YIMBY

Nätverket YIMBY (Yes in my Back Yard) anser att målen i RUF5 2010 uppfylls avsevärt bättre i alternativ Tåt än i Fördelad, som förvärrar dagens situation. För att motverka *urban sprawl*, som i dagsläget är Stockholms stadsbyggnads kanske största utmaning, bör den klassiska rutnätsstaden användas som förebild. Inom så gott som samtliga områden som avser miljö – energieffektivitet, kollektivtrafik, skydd av grönområden, koldioxidutslåpp, strandskydd m.m. – är Tåt en tydlig vinnare. Dessutom medför alternativet en mängd andra positiva aspekter som t.ex. integration och attraktivitet.

YIMBY anser att det är oacceptabelt att andelen kollektivtrafiksresenärer beräknas minska. Utvecklingen i den växande storstadsregionen måste istället gå i motsatt riktning. För att kollektivtrafik ska fungera effektivare, ha nöjdare resenärer och en större andel av resandet än idag kråvs att bostäder, arbetsplatser, kommersiella lokaler och kultur koncentreras kring effektiva spårburna kollektivtrafikförbindelser i så stor utsträckning som möjligt. YIMBY ser gärna en satsning på att förbättra möjligheterna att cykla i regionen.

Under det senaste årtiondet har det varit mer regel än undantag att målen om antal byggda bostäder per år inte har uppfyllts. Därför bör man, enligt YIMBY, vara ännu mer offensiv i sina mål fram till år 2030. Mot bakgrund av den förväntade höga befolkningsökningen inom Stockholms län och framförallt i Stockholms stad bör byggandet av både bostads- och hyresrätter koncentreras till Stockholms innerstad samt till de föreslagna regionkärnorna. YIMBY anser att rörligheten på bostadsmarknaden för personer med utländsk bakgrund måste förbättras. Ett system för att validera utländska examina på ett bättre sätt måste utarbetas.

För att Stockholm ska behålla en god konkurrenskraft är det viktigt att satsa på skolan så att utbildningen i regionen uppnår hög kvalitet. De olika högre lärosätena måste kunna hävda sig bra internationellt för att locka till sig mer uppmärksamhet, studenter och även finansiering. Det leder i sin tur till att Stockholm kan bli mer attraktiv som studentstad. Men för att det ska kunna ske kråvs att man bygger många fler studentbostäder.

Regionala ResursCentrum för kvinnor i Stockholms län

Regionala ResursCentrum för kvinnor i Stockholms län, RRC Sthlm, anser att RUFSS 2010 har en hög ambition när det gäller jämställdhet och att jämställdhets- och integrationsperspektivet är tydligt. RRC tror att det förhållande att många aktörer är involverade i RUFSS-arbetet och att jämställdhets- och integrationsperspektiven är integrerade i de olika avsnitten borgar för att det kommer att bli en förändring till det bättre.

För en aktör som RRC har dialogformen i RUFSS-processen varit bra. RRC har fått kunskap genom seminarierna och har kunnat väcka ett visst intresse för RUFSS hos grupper av kvinnor, som tidigare inte haft en aning om vad utvecklingsplanering är och till vilken nytta. "Studievägledningen RUFSS 2010-samrådsförslaget" har varit ett bra och pedagogiskt material för RRC som bl.a. når många kvinnor med utländsk bakgrund.

Resenärsforum

Resenärsforum anser att samrådsunderlaget ger en bra bild av "hela resan" och dess förutsättningar. Resenärsforum förordar ett ökat samarbete mellan de olika transportslagens operatörer och beställare.

Idag innebär bristen på kapacitet stora hinder för all kollektivtrafik. Även om den fysiska kapaciteten tillgodoses så måste också resandevillkoren förbättras. Resenärsforum delar uppfattningen i RUFSS 2010 att resor med kollektivtrafiken måste bli både snabbare och bekvämare. I det fortsatta arbetet är det viktigare att fokusera på tillförlitligheten och service än låga priser. Resenärsforum välkomnar förslaget på kombinationståg med såväl regional- som pendlartrafik. Detta innebär ett ökat utbud för fler pendlare framförallt utanför SLs ansvarsområde.

Resenärsforum delar uppfattningen i RUFSS att en flerkärnig region är en bra förutsättning för ett bättre transportsystem. Men Resenärsforum påpekar att det är viktigt att man samtidigt ger förutsättningar för god kollektivtrafik för fler än dem som bor centralt. Detta kan göras bl.a. genom anropsstyrd trafik och genom att koppla bilpooler till kollektivtrafiken.

Ökad turtäthet och snabbhet är viktigt oavsett vilket av alternativen Tät och Fördelad som väljs. Resenärsforum kan se att alternativ Tät ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik men också att alternativ Fördelad stämmer bättre med svenskens beteende och önskemål när det gäller livsstil.

I RUFSS finns två alternativa målbilder: Städer respektive Storstäder. Oavsett alternativ kommer dock boendet att vara spritt i hela regionen eftersom en stor del av den betydande tjänstesektorn inte är beroende av geografin. Men även om man kan arbeta mycket hemifrån så behövs en god kollektivtrafikförsörjning eftersom Internet m.m. inte kan ersätta resandet fullt ut.

Riksförbundet för homosexuellas, bisexuellas och transpersoners rättigheter, RFSL Stockholm

RFSL Stockholm anser att samrådsförslaget är en god grund för hantering av frågor som rör diskriminering, utanförskap och otrygghet. Genomgående ligger fokus på kön och etnisk tillhörighet. Detta är två mycket viktiga parametrar, men för att följa upp känslan av utanförskap bland medborgarna i regionen är det angeläget att i såväl kvantitativa som kvalitativa undersökningar även inkludera bakgrundsvariablerna könsidentitet och sexuell läggning. Det är angeläget att försöka förstå vilka

konsekvenser upplevelser av utanförskap kan tänkas ha för den psykiska hälsan bland hbt-personer – homosexuella, bisexuella och transpersoner.

Vidare vill RFSL Stockholm belysa vikten av att se hbt-personer som en intressant målgrupp, som turister och kulturkonsumenter.

Samfundet S:t Erik

När det gäller faktaunderlag, analys, systematik i upplägget och satsningar på samråd med intressenter har RTK gjort ett imponerande arbete. För att få avsedd verkan behöver dock utvecklingsplanen bearbetas så att den blir tydligare och mer engagerande. Motsatsförhållanden behöver hanteras som kreativa konfrontationer.

Samfundet S:t Erik ser positivt på utvecklingsplanens inriktning att skapa en flerkärnig och tät stadsstruktur för storstaden Stockholm. Samfundet förordar det alternativ som satsar på störst tillväxt i de regionala kärnorna.

Samfundet S:t Erik förväns över att dagens syn på vad som är marknadsmässigt att bygga inte utmanas i utvecklingsplanen. Det behövs en verklig kraftsamling för att på nya, mindre komplicerade byggplatser än dagens skapa den attraktivitet och de goda marknadsmässiga villkor som behövs för att åstadkomma lönsamt bostadsbyggande till lägre kostnader. En rimlig strategi vore att avstå från fortsatt exploatering i kvarvarande hamn- och sjönära industrilägen i regionens städer för att hålla öppet för möjligheten till konsumentnära terminalanläggningar för sjöfart när behovet uppstår.

Samfundet S:t Erik anser att RUF5 2010 mera skulle uppmärksamma behovet att uppnå samstämmighet om att motverka s.k. *urban sprawl* i stadsnära lägen, i strandlägen och längs Förbifarten.

Vad gäller hela östra Mellansverige förordar Samfundet S:t Erik en utveckling som bygger på att ett större antal städer samspelar med varandra och med Stockholms län som dominerande magnet.

Samfundet S:t Erik anser att RTK i samverkan med Stockholms stad, KSL och länsstyrelsen bör ta initiativ till en fortsatt och fördjupad diskussion med viktiga intressenter om hur genomförandet av regionplanen ska underlättas och stimuleras.

Sensus studieförbund

Sensus beskriver sin syn på folkbildningens roll i allmänhet och studieförbundens roll i synnerhet för att skapa en positiv utveckling i Stockholmsregionen. Sensus ser gärna att RUF5 2010 belyser folkbildningens roll i den positiva samhällsutvecklingen t.ex. som kulturarrangör, skapare av mötesplatser och komplement till universitet och högskola.

SIKO, Skärgårdens intresseföreningars kontaktorganisation

SIKO välkomnar satsningarna på en flerkärnig region som tydligt växer åt flera håll men saknar planer på expansion österut mot skärgårdslandskapet och öarna.

SIKO kräver att kartorna i förslaget inkluderar även skärgårdsområdet för att stödja visionen av hur den viktiga Östersjöregionen kan och bör utvecklas. Även kollektivtrafik till sjöss bör framgå på kartan och bryggor för kollektivtrafik på kärn-öarna bör vara markerade på samma sätt som bryggor på fastlandet.

SIKO anser att även ”blå kilar” bör tas med när man nämner de största samlade natur-, kultur- och rekreationsvärdena på landsbygden.

Skärgårdens trafikantförening

Skärgårdens unika naturmiljö som är till gagn, nytta och nöje för regionens invånare behandlas på ett förtjänstfullt sätt i RUFSS 2010. Behovet att förstärka möjligheterna att kunna bo, verka och besöka Stockholms skärgård nämns men förhållanden kortfattat. Det är av stor vikt att det finns ett mål för hur skärgården ska utvecklas.

Båttrafiken är en integrerad del av Stockholms läns övriga kollektivtrafik och måste beskrivas som sådan i RUFSS 2010. Skärgårdens trafikantförening önskar att RUFSS presenterar förslag på utvecklad kollektiv trafik till sjöss. I RTK:s fortsatta arbete med RUFSS bör möjligheterna att utveckla sjötrafiken som en integrerad del av länets övriga kollektivtrafik uppmärksammas.

Stockholms läns bildningsförbund

RTK bör i sin framtidsplanering lyfta fram folkbildningens organisationer och deras verksamheter som en tillgång i samhället för att människor ska kunna utvecklas personligt, skaffa sig kunskap och bildning. Studieförbundens roll som betydande kulturarrangörer måste också lyftas fram och studieförbundens och folkhögskolornas etablerade internationella kontakter bör ses som en fördel i kontakten med andra länder. Vidare bör planeringen bejaka ökad samverkan mellan sjukvårdens personal och det ideella föreningslivet för att förbättra folkhälsan i länet. Det är viktigt att den sociala ekonomin utvecklas och att mötesplatser skapas lokalt i varje stads- och kommunal del för att öka integration mellan människor och utveckla demokratin.

Stockholms läns hembygdsförbund

Stockholms läns hembygdsförbund anser att planen är välstrukturerad, innehållsrik och tydlig med en lättillgänglig sammanhållande röd tråd. Definitionen av kulturbegreppet behöver dock vidgas till att innefatta även det kulturella föreningslivet som en resurs för kulturell utveckling. Kulturellt värdefulla bygder, platser och byggnader bör också beskrivas som en del av vår kulturmiljö.

Beskrivningen av kulturmiljö-, rekreations- och naturvärden bör omfatta hela regionen och speciellt dess gröna kilar (ej endast skärgården). En beskrivning saknas av att de gröna kilarna också har höga kulturella värden, utöver beskrivna naturvärden.

Stockholms ornitologiska förening, StOF

StOF förordar att bevarandet av den biologiska mångfalden ska vara en sjunde utmaning i RUFSS-arbetet och begär att

- en handlingsplan för biologisk mångfald upprättas, som är konkret och uppföljningsbar,
- de gröna kilarna som löper in mot Stockholm bevaras i sin helhet, så att både djur och växter får skydd och tillåts spridas, samtidigt som regionens invånare erbjuds rekreationsområden,
- indikatorer tas fram i form av mätetal, relaterade till tillståndet i naturen, och att dessa redovisas på samma självklara sätt som man kan mäta exempelvis inkomster, trafikflöden och arbetstillfällen. Utvecklingen av fågelfaunan i regionen bör vara en sådan indikator. Mått på utvecklingen kan tas fram bl.a. genom regelbundna inventeringar.

Stockholms Sjögård

Stockholms Sjögård anser att samrådsförslaget är mycket väl genomarbetat och på ett tydligt sätt beskriver både grunden, målen och strategierna för att genomföra planen. Samrådsförslaget tar dock inte i en acceptabel omfattning upp det ”maritima planeringsbehovet” och innehåller inte heller lösningar som skapar attraktionskraft och tillväxtförutsättningar genom att använda de möjligheter som de maritima verksamheterna och det maritima kulturarvet erbjuder. För att vidareutveckla den maritima sektorn behöver RUF5 2010 innehålla en integrerad strategi som samlar regionen kring en målbild och vision för den maritima utvecklingen. Denna strategi ska bygga på en vision för den maritima sektorn med lösningar inriktade på innovation och miljöanpassad tillväxt. Strategin ska också ta hänsyn till ett levande maritimt kulturarv, som medverkar till att skapa regionens attraktionskraft och hållbara framtid.

Stockholmsregionen präglas i hög grad av den rika tillgången till vattenytor och stränder och vattnet är en del av regionens karaktär och kulturhistoria. Därför finns det anledning att införa ett nytt begrepp – de blå kilarna – vilket hänvisar både till den centrala betydelse vattnet har för landskapsbilden i regionen och de naturupplevelser man kan få även mitt inne i Stockholms centrum. De blå kilarna erbjuder dessutom transportvägar och rekreation. I många avseenden är de en nödvändig förutsättning för det rörliga fritidslivet.

Stockholms Studenters Centralorganisation, SSCO

SSCO ser positivt på de grundläggande ståndpunkterna i RUF5 2010. SSCO ser följande områden som centrala i arbetet med att möta de utmaningar som Stockholmsregionen står inför: bostäder och mötesplatser, utbildning och kunskapsintensiva miljöer.

En av de viktigaste frågorna när det gäller att säkra kompetensförsörjningen i Stockholmsregionen är tillgången på billiga och lärosätensnära bostäder, företrädesvis hyresrätter. Behovet att förbättra tillgången till utbildning för alla regionens invånare, oavsett ekonomisk och social bakgrund, är också stort. Den högre utbildningen måste byggas ut kraftigt om Stockholmsregionen ska kunna tillgodose det framtida behovet av kvalificerad arbetskraft.

SSCO ser mycket positivt på åtgärder som uppmuntrar entreprenörskap inom den högre utbildningen och som stärker samarbetet mellan näringsliv och lärosäten. SSCO delar samrådsförslagets uppfattning att kreativa mötesplatser av olika slag måste skapas och vidareutvecklas, t.ex. i den nya stadsdelen i Norra Stationsområdet och att man planerar in inkubatorsverksamhet liksom bostäder för studenter.

All utbyggnad och planering av kollektivtrafiken i Stockholm bör ske med särskild hänsyn till regionens lärosäten. SSCO ser därtill ett allt större behov av förbättrade förbindelser inom hela Stockholm-Mälarenregionen.

Svenska byggnadsvårdsföreningen

Det är viktigt att värna de historiska spår som berikar bebyggelsen och som i framtiden kommer att vara de som ger staden identitet, både nationellt och internationellt. Svenska Byggnadsvårdsföreningen påtalar särskilt att ytter- och innerskärgårdens grundläggande karaktär – mötet mellan hav, stad och land – hotas av investeringar i infrastruktur som t.ex. vindkraftverk och vägar. Detta får konsekvenser för natur- och kulturlandskapet.

De givna planeringsförutsättningarna – en kraftig befolkningsökning och större rörlighet i samhället – medför i sig ökad belastning och större risker för regionens grönstruktur och sammanhängande kulturlandskap med tysta områden. Om landsbygdens utveckling ses som en integrerad del av stadsregionen måste särskild hänsyn tas till berörda natur-, kultur- och industrimiljöer.

I alternativ Tåt finns flera fördelar då en ökad bostads- och arbetsplatsutbyggnad i de centrala delarna av regionen ger bäst förutsättningar för en växande region utifrån ett hållbarhetsperspektiv vilket också gynnar kulturmiljöerna. Föreningen uppmanar RTK att i det fortsatta programarbetet tydligare lyfta fram värdet av ansvarsfullt förvaltade och utvecklade kulturmiljöer som resurser för regionen.

Svenska Turistföreningen, Stockholmskretsen

Svenska Turistföreningen, Stockholmskretsen, anser att förslaget innehåller flera goda ansatser, skrivningar och idéer, bl.a. att bygga tätt på redan exploaterad mark, värna många grönområden, viss satsning på järnväg och spårväg samt utbyggnad av fjärrvärme, vatten- och avloppsnät. Stockholmskretsen är positiv till att förslaget på flera ställen tar upp de tätortsnära grönområdena och gröna kilarna men önskar ännu tydligare skrivningar kring grönstrukturen. På några ställen återfaller förslaget i gammalt planerings- och exploateringsstänkande. Förbifart Stockholm och Österleden löser inte Stockholms transportproblem eller minskar klimatpåverkan. Det gör istället satsningar på järnväg, tunnelbana, spårväg, smarta trängselavgifter och en viss mindre kompletterande utbyggnad av befintligt vägnät.

Svensk Energi

Svensk Energi påpekar att – i motsats till utredningens slutsatser – transportsektorns samlade energiomsättning mycket väl kan komma att minska genom den kraftiga effektiviseringen som en övergång till fordon som till i hög grad drivs med elektricitet, t.ex. laddhybrider och rena elfordon medför. Svensk Energi instämmer i att det är viktigt med en samhällsutveckling där förnybara energiresurser tas till vara i bl.a. produktionsanläggningar för kraftvärme och vindkraft. Även energieffektivisering är en viktig del.

Sveriges Pensionärsförbund, Stockholmsdistriktet

Sveriges Pensionärsförbund, Stockholmsdistriktet framför att all bostadsplanering måste beakta de äldres behov av olika bostadsformer såsom seniorboende, trygghetsboende och vård- och omsorgsboende med nära tillgång till apotek, post, livsmedelsaffärer, restauranger, systembolag och allmänna kommunikationer. Samlingslokaler ska kunna disponeras – dagtid – till rimliga kostnader. Åtgärder som ökar tillgängligheten är viktiga t.ex. busshållplatser med skydd, övergångsställen, avfasade trottoarkanter. Det ska vara möjligt att nå olika delar av sjukvården och den kommunala omsorgen både fysiskt och per telefon. Det behövs en vettig avvägning mellan integration och olika etniska gruppers intressen/behov av egen gemenskap.

Synskadades Riksförbund, SRF Stockholm och Gotland

SRF Stockholms och Gotlands län instämmer i de synpunkter som lämnats av Handikapporganisationernas samarbetsorgan, HSO i Stockholms län. Mål och strategier som inkluderar funktionshindrades delaktighet och tillgång till olika samhällsfunktioner måste uttryckas mycket tydligare i RUF5 2010. Befolkningsutvecklingen, med ett ökat antal äldre i regionen, förstärker behovet av att planerna även beaktar personer med olika funktionsnedsättningar.

TCO Stockholms län

RUF5 2010 är en på det hela taget väl utarbetad och ambitiös plan för regionens utveckling. Vision och övergripande mål är bra men måste också omsättas i faktisk handling. Där har tidigare utvecklingsplaner haft en del brister. TCO menar att den breda förankrings- och samrådsprocessen måste fortsätta även i implementeringen av regionplanen. Särskilt viktigt är det med samordning av olika politikområden som näringsliv, arbetsmarknad, ekonomi, utbildning m.m. De olika kommunala resurserna och den statliga politiken måste samordnas med åtgärder som förstärker varandra. TCO betonar särskilt betydelsen av samordning när det gäller kommunernas och arbetsförmedlingens insatser. Inom integrationsområdet bör regionen bli ledande när det gäller validering för att få ut arbetskraften på marknaden.

Samrådsförslaget belyser väl betydelsen av att satsa på den högre utbildningen i regionen, men det är minst lika viktigt att satsa på den grundläggande utbildningen. Karriärbyte för vuxna bör underlättas genom öppna utbildningar som i dag bara finns i ungdomsskolan. De försök som gjorts med utbildning till hantverksyrken bör fortsätta och utvecklas.

Vendelsö Fastighetsägarförening

Vendelsö Fastighetsägarförening delar i allt väsentligt de synpunkter som lämnas i samrådsförslaget beträffande en långsiktig utbyggnad av vägar, järnvägar, spårvägar och bebyggelse. Underhållet av den spårbundna trafiken måste radikalt förbättras. Det måste också bli lättare att ta sig fram till fots och på cykel. Bullret från såväl vägar som järnvägar bör ägnas särskild uppmärksamhet. Spårbilssystem kan inte ersätta de infrastruktursatsningar som föreslås i rapporten, men de bör dock utredas som ett eventuellt framtida komplement i tätort till nuvarande trafiksystem.

Villaägarna Haninge-Tyresökretsen

Lämnar ett likalydande yttrande som Vendelsö Fastighetsägarförening.

Villaägarna Region ABC

Villaägarna Region ABC delar samrådsunderlagets optimistiska syn på regionens utvecklingspotential och önskvärdheten av den skisserade utvecklingen. Villaägarna menar dock att den princip om förtätning, både av ren stadsbebyggelse, av andra flerfamiljsområden och av villabebyggelse, som länge varit mer eller mindre allena-rådande ger kortsiktiga lösningar med relativt få men snabba fördelar – som en begränsad mängd nya bostäder – och bestående och långsiktiga nackdelar såsom inskränkningar av grönområden och rekreationsytor, brist på utrymme för gradvisa övergångar mellan de privata och offentliga sfärerna för naturliga möten mellan människor, avsaknad av platser för icke-kommersiella aktiviteter, överbelastad trafiksituation och ökad alienation.

Det är ytterst viktigt att villaområdena inte blir renodlade sovstäder utan eget liv och sammanhang. Det måste finnas utrymme för en social gemenskap som gör att de boende är villiga att engagera sig i sitt närområde och det måste också finnas närhet till natur/rekreation, arbetsplatser, lokal service, platser för möten människor emellan och goda kommunikationer.

Villaägarna Region ABC ser mycket positivt på förslagen i RUF5 2010 om stora satsningar på såväl vägar som spårbunden trafik.

Internationella organisationer

Region Hovedstaden (Köpenhamnsregionen)

Region Hovedstaden framhåller vikten av storstadsområdenas inbördes förhållanden i en globaliserad värld som präglas av ständigt hård konkurrens. Dessa har stor betydelse för den enskilda regionens möjlighet till tillväxt och utveckling. Det finns många likheter mellan Stockholmsregionens och Region Hovedstadens visioner och strategier och det utgör en grund för en sund konkurrens mellan regionerna. Därför vill Region Hovedstaden bjuda in till en fördjupad dialog mellan Stockholmsregionens län och Region Hovedstaden.

Enskilda

Dan Andersson

Årstafältet är värdefullt ur ekologisk synpunkt och ska inte bebyggas; då är det bättre att bygga på områden som inte har hög biologisk mångfald. Området Högdalen har stora problem med att bevara den lilla mångfald som där finns och lider kraftigt av nya exploateringar.

Brita Blomberg

Om möjligt bör man undvika att bygga på befintliga grönområden. De hus som byggs bör följa landskapet och vara vackra att se på.

Barbro och Ragnar Brandt

Vi anser att alla grönområden bör bevaras. Villaförorterna gjordes förr små och grönområden reserverades mellan husgrupperingarna. Vi anser att argumenten för parkerna i sina nuvarande utformningar fortfarande är giltiga och att inga förändringar bör göras. Bygg inte bort det som är unikt för Stockholm som huvudstad: grönskans möte med vattnet och allas tillgång till natur inom gångavstånd. De förslag till nord-sydliga förbindelser som presenterats ligger för långt in mot staden. Skapa en pendeltågsförbindelse mellan Järna och Bålsta och bygg parallellt med denna en modern motorväg.

Torsten Dalin

De myndigheter, som svarar för den fysiska samhällsplaneringen i Stockholms stad, måste, för demokratins, hållbarhetens och trovärdighetens skull, skifta styrparadigm från det nuvarande maktparadigmet till ett "kvalitetsparadigm". RTK behöver se över sitt hållbarhetsbegrepp. På motsvarande sätt bör "hållbar social utveckling" få sin definition. Tankar om hur en översiktsplan ska kunna gynna demokrati, kvalitetsparadigm för styrningen, utvecklingen av socialt kapital och tillit bör redovisas i RUFFS.

Torsten Dalin delar uppfattningen om tillitens avgörande värde. Men det duger inte att acceptera den tudelade världsbilden där makteliterna har sin inbördes tillit för sig och de maktlösa sin för sig. Gapet däremellan måste beskrivas, analyseras och överbryggas. RUFFS bör också ta upp frågor kring den överkonsumtion som pågår i Sverige.

Birger Eneroth

För att alla, inte bara bilister, ska ha rätt till goda transportmöjligheter behöver kollektivtrafiken byggas ut och tillgängligheten öka. RUF5 satsar allt för mycket på utbyggnad av motorvägar, kringfartsleder, infartsleder och trafikplatser för bilar. Om regionen ska växa behövs fler bostäder – inte fler motorvägar. Intäkterna från trängselskatten bör gå till kollektivtrafiken. Jordbruksmarken bör sparas för fortsatt matproduktion och ny bebyggelse bör lokaliseras till platser med fjärrvärme och spårburen trafik. På flera platser i regionen bör vindkraftverk byggas. Kärnkraftverket i Forsmark bör stängas eftersom en stor olycka där kan leda till att en stor del av The Capital of Scandinavia måste utrymmas på kanske hundra år.

Ulla Evers Larsson

Ulla Evers Larsson anser att det är intressant att ta del av ett visionärt program för stadens utveckling men påpekar att planerna på en dragning av den röda tunnelbanelinjen från Fruängen mot Albano vid Fridhemsplan och Odenplan innebär åtskilliga problem. En enda spårbunden linje kan inte svara för hela stadsdelens – Norra station, Karolinska sjukhuset och Karolinska Institutet – kontakt med innerstaden.

Det vore olyckligt om planeringen av den föreslagna sträckningen för Citybanan låstes utan att man dessförinnan utrett alternativ och jämfört samhällsekonomiska och miljömässiga konsekvenser också med förslaget att Citybanans norra station förlades till Norra station i stället för till Odenplan. Norra Station skulle kunna bli ett hållbart trafiknav för pendeltåg, tunnelbana, ytterstadsbussar och innerstadsbussar.

Bengt Gustavsson

Bengt Gustavsson framför vikten av att behålla Ursviksskogen så intakt som möjligt och presenterar några idéer och argument i anslutning till detta.

Ulf Johannisson, Margareta Leijonhuvud, Anders Roslund

Gör innerstaden större. Det så kallade halvcentrala bandet innefattar den överlägset största potentialen för förtätning vare sig man talar om staden eller storstadsregionen Stockholm. Bevara nuvarande innerstads unika värden och begränsa i stort sett förtätningen till områden där den inte stör helheten, som den s.k. Klara Sjöstad, där den stora potentialen finns. Gör innerstaden attraktiv och miljövänlig genom trafiklösningar. Slå vakt om grönstrukturen/naturen i regionen.

Elsa Krantz

Elsa Krantz, bosatt i Vasastan, har framförallt synpunkter på Citybanan och dess dragning. Projektet – som det hittills presenterats – skulle medföra mycket allvarliga miljöstörningar och en omstrukturering av Vasastan med risker för invånarnas hälsa och livsmiljö som följd. Bättre vore att flytta pendeltågstationen till Norra stationsområdet, som synes bättre ägnat för projektet inte minst från miljösynpunkt. Därutöver borde man överväga ett ytspåralternativ istället för tunneldragning.

Arne Lidmark

Med moderna kommunikationer i form av automatiska spårbilar i nätverk får man större möjlighet att samverka trots avstånd och då blir kanske småstaden vår framtid. Det täta förslaget är att föredra eftersom svenskar bör ha möjlighet att bo i en dynamisk storstad. Företag som behöver spetskompetens kan behöva erbjudas en storstadsmiljö. Korta avstånd innebär hushållning med såväl människor som miljö. Området vid Ornlångens östra ände, Fräkenbotten, bör inte exploateras, eftersom det är viktigt för det rörliga friluftslivet.

Hans Lundqvist

En strukturerad kollektiv bastrafik för passagerare och rullande gods i skärgården behövs för att säkra de grundläggande livsvillkoren för en fast befolkning på öarna. Bastrafik är viktig för bostadsutvecklingen i skärgården och ska förbättra förutsättningarna för en stabil utveckling av turism, näringsliv och service i skärgården. Bastrafiken ska vara en kollektivtrafik året runt med båt och buss (tunnelbana/tåg/spårvagn) i en radiell struktur in mot respektive kommun- och regioncentrum, med ett fåtal replipunkter på fastlandet och ett antal strategiska basöar.

Bastrafiken i skärgården borde också vara en integrerad del av landstingets totala kollektivtrafiksystem med samma tidtabeller, månadskort och kuponger som gäller på pendeltåg, tunnelbana, spårvagnar och bussar som drivs av SL.

René Mortensen

I miljökonsekvensbeskrivningen till RUF5 2010 (MKB) konstateras att planen inte når de nationella klimatmålen och i flera fall inte heller de uppsatta miljökvalitetsmålen. I det fortsatta arbetet måste RTK därför ta fram och analysera planförslag som uppfyller internationella, nationella och regionala klimat-, miljö- och energimål. Det är av största vikt att konflikterna mellan miljömässiga hållbarhetsmål och andra mål lyfts upp och hanteras. Olika känslighetsanalyser behöver göras. Till exempel måste energiutbudet och energiprisernas utveckling analyseras i ett långsiktigt perspektiv (2030, 2050). I det fortsatta planarbetet är det viktigt att ha en tät samverkan mellan planförslag, MKB och analys av energiutbud/energipris.

Robert Nordgren

Beträffande målet *En resurseffektiv region*: Tid är en begränsad resurs och det bör beräknas hur stor del av tiden/arbetstiden som åtgår till resor till och från arbetsplatsen.

Beträffande Miljökonsekvensbeskrivningen: Energianvändningen har mycket stark påverkan på MKB. Den energi som bedöms komma att användas bör beräknas och jämföras med nollalternativet.

Hampus Rubaszking

RUF5 2010 innebär ett allvarligt hot mot Stockholms viktigaste kvaliteter. Stjärnstrukturen och de gröna kilarna är unika för Stockholm och är det som gör staden attraktiv.

Krister Skånberg

Tillgången till stränderna och strandpromenaden för alla är en av de unika tillgångarna för Stockholmsregionen för att uppnå den vision och de fyra mål som samrådshandlingen baseras på. Utställningsversionen av RUF5 2010 måste tydligare ange vilken inverkan på klimat och miljö som kan förväntas/befaras om planerade motorvägar (Förbifart Stockholm, Yttre tvärleden, Södertörnsleden och Norrortsleden) byggs och resulterar i den ökade biltrafik som nuvarande prognoser pekar på. Utställningsversionen bör även redovisa alternativa trafiklösningar som inte ger upphov till stora ökningar av biltrafiken och motsvarande klimatpåverkan.

4. Synpunkter på samrådsförslagets olika delar och RTK:s kommentarer

4.1 En plan gör skillnad

RUFSS 2010 ska vara ett uttryck för regionens samlade vilja och visa hur de utmaningar som regionen står inför kan mötas. Detta ställer krav på själva arbetsprocessen som nu pågått i två år med medverkan av ett stort antal aktörer. I en så komplicerad process krävs inte bara att man har en samsyn på mål och strategier – man måste också enas om innebörden i en rad begrepp. Samrådsrapporten beskriver en delvis ny process som behöver nya begrepp, som här introduceras.

Utvecklingen i en region kan bara delvis påverkas av regionens aktörer – institutionella eller enskilda. Därför måste planeringen bygga på en analys av givna förutsättningar och pågående trender både i regionen och i dess omvärld. Viktiga utgångspunkter för arbetet med RUFSS 2010 har varit befolkningsutvecklingen i regionen, regionförstoringen, utvecklingen i angränsande länder och den ekonomiska globaliseringen samt den pågående klimatförändringen.

Det är inte möjligt att förutse framtiden på så lång sikt som 40 år men det krävs att regionen har beredskap för olika utvecklingsvägar.

Planen har också en formell status. Den ska, liksom RUFSS 2001, vara både regionplan enligt plan- och bygglagen samt regionalt utvecklingsprogram (RUP) enligt förordningen om regionalt utvecklingsarbete som länsstyrelsen har ansvar för i Stockholms län. RUFSS 2010 ska vara grunden för en mängd olika planer och operativa insatser exempelvis kommunernas planering, mellankommunal samordning, regionala strukturfundsprogram och statlig infrastrukturplanering.

Generella synpunkter på samrådsförslaget

Synpunkter från remissinstanserna

Majoriteten av remissinstanserna är i hög grad *positiva till samrådsförslaget*. Flera poängterar att skrivningarna generellt är bra och att intrycket av samrådsförslaget är gott. Flera remissinstanser *ställer sig bakom* förslaget till regional utvecklingsplan RUFSS 2010 i dess helhet eller i väsentliga delar. Några uttrycker sig försiktigare och menar att man inte har något att erinra emot samrådsförslaget eller att man inte har några större invändningar. Flertalet remissinstanser tar inte ställning till planen som helhet utan framför istället synpunkter på de olika delarna.

Flera remissinsatser anser att förslaget är *pedagogiskt upplagt* och lätt att följa från vision till genomförandefrågor. Några remissinstanser anser dock att materialet är svårt att få ett grepp om. Banverket, Länsstyrelsen i Uppsala län m.fl. anser att planförslaget är *gediget och väl genomarbetat*. Många instanser ser arbetet med RUF5 2010 och den process som drivs som *mycket ambitiös*. Konkretionsnivån i planen möter få invändningar. Tvärtom menar exempelvis Statens folkhälsoinstitut att mål och åtaganden är satta på en *lagom detaljnivå* då RUF5 2010 är ett övergripande dokument som ska visa inriktningsområden och inte detaljerade åtgärder.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att ett samlat, kraftfullt och vägledande dokument har tillkommit efter en vid dialog och förankringsprocess. Länsstyrelsen menar också att RUF5 2010 fungerar väl för det statliga engagemanget i regionen. Länsstyrelsen ser det som angeläget att regionen får ett samlat mål- och strategidokument för fysisk planering och regional tillväxt med gemensamma inriktningar för Stockholmsregionen och med utblickar även mot Mälarregionen.

Några instanser, exempelvis Stockholms stad och Banverket, menar att en avstämning mot befintliga planen RUF5 2001 hade varit värdefull som utgångspunkt för det nya förslaget. Flera remissinstanser poängterar att upplägget och innehållet utvecklats på ett bra sätt i förhållande till RUF5 2001. Särskilt betonas att behandlingen av de sociala frågorna utvecklats på ett positivt sätt.

Flera remissinstanser menar att förslaget omfattar de viktigaste frågorna. Exempelvis Sundbyberg menar dock att den stora bredden gör att omfånget blir stort och skapar ett lite väl långt och omfattande dokument. Några aktörer saknar frågor som de menar borde behandlas. Det gäller exempelvis Riksantikvarieämbetet och Statens fastighetsverk som anser att RUF5 2010 inte tillfredställande beaktat kulturmiljöns värden. Stockholms läns Bildningsförbund och Sensus studieförbund ser gärna att folkbildningen belyses i RUF5 2010. Flera remissinstanser efterfrågar ett folkhälsoperspektiv i planen. Barnombudsmannen och Sundbyberg anser att den regionala utvecklingsplanen saknar ett barn- och ungdomsperspektiv enligt FN:s barnkonvention. LRF anser att planen på ett tydligare sätt bör omfatta säkerställande av en lokal/regional matproduktion. En behandling av vissa vårdfrågor i RUF5 efterfrågades av några instanser, exempelvis tillgänglighetsaspekter eller de större institutionerna som viktiga målpunkter.

Några aktörer efterlyser en tydligare beskrivning av de *konflikter* och motsatsförhållanden som planeringen har att hantera och anger att helhetssynen är ett viktigt värde i den regionala planeringen. Exempelvis önskar Stockholm en tydligare vägledning för länets kommuner genom avvägningar i olika målkonflikter och bättre prioritering mellan olika förslag. Frågan om konflikter kopplar också till frågan om *prioriteringar*. Här lyfter remissinstanserna främst kopplingen mellan klimat- och miljöfrågor samt ekonomisk utveckling. Så menar t.ex. Vägverket att en central fråga att hantera i det fortsatta arbetet kommer att vara det faktum att transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid ökar.

Många aktörer är positiva till att *östra Mellansverige* behandlas mer utförligt än i RUF5 2010 och några aktörer menar att det storregionala perspektivet bör utvecklas ytterligare. Eskilstuna liksom Nyköping menar att en vidareutveckling behövs där alla angränsande län i storregionen behandlas i varje sakfråga. Regionförbundet Uppsala län ser det som mycket positivt att samrådsförslaget även behandlar östra Mellansverige, men menar att förslaget är mycket Stockholmsdominerat, främst när det gäller näringslivsfrågor. Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörm-

lands län menar att det finns en inkonsekvens i RUFSS när vissa strategier enbart hanteras ur ett rumsligt perspektiv utifrån Stockholms län medan andra frågor hanterar hela den storregionala geografien.

RTK:s kommentar

Kontoret noterar att många remissinstanser framför positiva synpunkter på planförslaget som helhet. Kontoret bedömer därför att samrådsförslaget är en stabil grund för arbetet med utställningsförslaget. En tydligare utgångspunkt i RUFSS 2001 efterfrågas av några instanser. Kontoret menar att utgångspunkten i den befintliga utvecklingsplanen (RUFSS 2001) är tydlig, men att erfarenheter från denna kan redovisas ytterligare.

Det är en stor utmaning att redovisa ett omfattande och komplext förslag på ett pedagogiskt sätt. Det är därför glädjande att flera remissinstanser uppskattar uppbyggnaden av förslaget. Till utställningsförslaget bör därför den grundläggande strukturen ligga fast. Ytterligare åtgärder för att skapa överblick bör dock övervägas, t.ex. färgkoder eller en läsanvisning.

Invändningar finns gällande planens åtaganden för att minska regionens klimatpåverkan. Kontoret bedömer att det med utgångspunkt i remissinstansernas synpunkter är möjligt att i planen tydligare ange vilka åtaganden som ska vidtas för att minska regionens klimatpåverkan.

Planens sakmässiga omfång bedöms utifrån remissinstansernas synpunkter vara väl avvägt. Förslag framförs av remissinstanserna om att vidareutveckla behandlingen av vissa frågor och även att komplettera med nya frågor och aspekter. Det är viktigt att påpeka att samrådsförslaget redan har ett stort sakmässigt omfång. Att tillföra ytterligare frågor kan göra planen för omfattande. Ett uttalat syfte under RUFSS-processen har varit att utarbeta en plan med tydligt fokus på ett begränsat antal frågor av stor betydelse för regionen och som regionen också har rådighet över. Av de önskemål som framförs avser kontoret prioritera de önskemål som rör behandlingen av folkhälsa, kulturmiljön och folkbildningen, då dessa frågor anknyter väl till befintliga frågor i planen. Det faller sig även naturligt att ta upp vissa av de vårdfrågor som efterfrågas, exempelvis sjukhusen som viktiga målpunkter.

Samrådsförslaget redovisar utmaningar samt konflikter på ett tydligt sätt. Kontoret anser att önskemålen om att tydliggöra ”motsatsförhållanden” kan tillgodoses genom att konflikter kan kommenteras även i anslutning till de olika åtaganden som berörs.

Det storregionala perspektivet behöver enligt några instanser utvecklas vidare. Kontoret menar dock att – av resursmässiga och formella skäl – är det lämpligt att hålla fast vid det nuvarande upplägget där de gemensamma storregionala frågorna behandlas. Respektive läns egna utvecklingsfrågor tas inte upp och ett storregionalt perspektiv i alla frågor bedöms inte som relevant.

Planens funktion

Synpunkter från remissinstanserna

Ett flertal remissinstanser bland annat Sundbyberg, Järfälla, Glesbygdverket, Konkurrensverket, Riksantikvarieämbetet, NUTEK och landstinget i Västmanland framhåller den regionala utvecklingsplanens viktiga funktion som strategiskt dokument för samsyn och samverkan kring regionens utveckling och tillväxt. Flera remissinstanser, däribland Nacka och Sigtuna, Luftfartsverket Bromma och Arlanda flygplatser, Södertörns högskola och Stockholms stad framhåller också planens

långsiktiga och sektorsövergripande karaktär och dess funktion som underlag för andra aktörers planering och utvecklingsinsatser inom en rad områden såsom infrastruktur, utbildning, bostadsförsörjning, tillväxtprogram, miljö och folkhälsa.

Södertälje betonar också utvecklingsplanens betydelse för att uppnå klimatmålen samt dess viktiga roll för bevarandet av viktiga natur- och kulturmiljöer.

Några remissinstanser framför att planförslaget behöver utvecklas i ett antal avseenden. Ekerö anser att planens roll som regionalt utvecklingsprogram inte är tillräckligt utvecklad. Länsstyrelsen i Västmanlands län och Fagersta anser att förhållanden och ambitioner utanför Stockholms län inte har givits en tillräcklig belysning i samrådsförslaget. Naturvårdsverket framhåller att syftet med en plan eller ett program inte bör formuleras så snävt att det begränsar möjligheten att göra strategiska val. Sjöfartsverket framför att det är önskvärt att statens och regionala aktörers roller och ansvar blir tydligare i utvecklingsplanen så att planen även kan fungera som regionalt utvecklingsprogram.

RTK:s kommentar

Det finns en bred samsyn om den regionala utvecklingsplanens funktion såsom den beskrivits i samrådsförslaget. Kontoret anser att planens syfte är så vitt formulerat att processen för att nå fram till de nödvändiga regionala strategiska vägvalen i Stockholmsregionen kan bedrivas på ett så öppet, transparent och förutsättningslöst sätt som rimligen kan krävas.

Planens funktion som regionalt utvecklingsprogram (RUP) är central och ska vidareutvecklas. Kontoret bedömer dock, med utgångspunkt i det samlade remissutfallet, att funktionen som regionalt utvecklingsprogram redan är väl utvecklad redan i samrådsförslaget. Ansvars- och rollfördelningen mellan statliga och regionala aktörer kommer att klarläggas så långt möjligt.

I den fortsatta samverkan i östra Mellansverige inom ramen för arbetet med RUFSS 2010 kommer diskussioner att föras om hur förhållanden och ambitioner utanför Stockholms län bör redovisas i utställningsförslaget till ny regional utvecklingsplan.

Planeringsprocessen, hittills och framöver Synpunkter från remissinstanserna

Flera remissinstanser ser positivt på de möjligheter till deltagande och påverkan som funnits under arbetet med förslaget. Stockholms stad anser att samrådsförslaget har tagits fram med utrymme för stor delaktighet för regionens kommuner. Vägverket anser att RUFSS-processen har varit mycket bra. Kommunförbundet Stockholms län (KSL) noterar att RUFSS 2010 har utarbetats i dialog med kommuner och många andra aktörer vilket är positivt och bör säkra att det råder en gemensam syn på de utmaningar som beskrivs. Flera remissinstanser påpekar att ett fortsatt nära samarbete mellan länets aktörer är en förutsättning för att nå framgång i arbetet med att nå de mål och genomföra de strategier som lyfts fram i regionplanen. Solna och Järfälla ser en *brist i att miljöbedömningsprocessen inte integrerats* ordentligt i arbetet med planförslaget.

Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län m.fl. menar att det behövs en fortsatt dialog och process för att klara ut hur de kringliggande länens egna utvecklingsplaner kan bidra till uppfyllelse av vision, mål och strategier i RUFSS 2010. De menar också att det krävs en mer formell och institutionell samverkan och

att RUF5 2010 tydligare bör ange hur en utvecklad fysisk integration mellan länen kan gå till.

Flera instanser är intresserade av samverkan med utgångspunkt i RUF5 2010. KSL betonar vikten av att det fortsatta samarbetet mellan regionens olika aktörer fortskrider i samma goda anda som rått under de senaste åren. Även i storregionen finns intresse för samarbete. Landstinget i Uppsala län anser att det är mycket angeläget att de offentliga institutionerna skapar förutsättningar för en ökad samverkan inom regionen.

Region Skåne/Regionala tillväxtnämnden anser att det är viktigt med erfarenhetsutbyte kring infrastruktur, näringsliv och övriga strategiska frågor som storstadsregionerna har gemensamt och ser fram emot ett fortsatt samarbete. Även Region Hovedstaden (Köpenhamnsregionen) inbjuder till stärkt dialog med Stockholmsregionen.

RTK:s kommentar

Ambitionen är att RUF5 2010 ska bli en gemensam plan för regionens aktörer. Detta ställer krav på hur arbetet bedrivs, även framöver. Den positiva synen på deltagande och påverkan i processen är därför glädjande.

Kontoret delar bedömningen att miljöbedömningsprocessen och planeringsprocessen inte integrerats tillräckligt. Trots att planeringsprocessen lagts upp med ambitionen att man stegvis ska kunna bedöma planeringens inriktning så har det i vissa delar varit svårt att få till stånd en effektiv återföring av resultat från miljöbedömningen. Främst är det de metodologiska problemen vid bedömning av en plan av RUF5 karaktär som utgjort svårigheten. Den miljökonsekvensbeskrivning som gjorts av samrådsförslaget kommer dock att vara värdefull i arbetet med utställningsförslaget.

Kontoret ser också positivt på en dialog om de kringliggande länens egna utvecklingsplaner, dock med begränsningen att det handlar om att identifiera de frågor som är gemensamma.

Kontoret gläds åt att många aktörer vill medverka i planeringsprocessen även framöver och även i olika former av erfarenhetsutbyte. Kontoret anser att brett deltagande är avgörande för en framgångsrik planeringsprocess. Kontoret ser också mycket positivt på det erfarenhetsutbyte som föreslås.

Tidsperspektiv och geografiskt perspektiv

Synpunkter från remissinstanserna

De remissinstanser som framfört synpunkter på samrådsförslaget tre *tidsperspektiv* stödjer principen med ett långt perspektiv (40 år) relaterat till vision och målbild, ett medellångt (20 år) som är den formella planens planperspektiv och ett kort tidsperspektiv (10 år) med fokus på genomförande.

Synpunkter gäller oftast genomförandeperspektivet. SLU menar att tio år kan vara en allt för lång tid för att hantera genomförande och handlingsprogram och föreslår att ett fjärde tidsperspektiv med en horisont på högst två år läggs till för att skapa fokus på ”vad som är viktigast att starta med genast”. Eskilstuna efterfrågar en ökad tydlighet i genomförandeperspektivet, som skulle kunna ge större kraft kring respektive fråga. Sundbyberg framhåller risken att ett 40-årsperspektiv för mål och strategier kan leda till att viktiga insatser förhalas eftersom målet ligger så långt fram i tiden.

När det gäller det *geografiska* perspektivet understryker ett antal remissinstanser, framförallt kommuner och regionala organ i östra Mellansverige, det positiva i att samrådsförslaget behandlar hela den storregionala geografien. Ett antal remissinstanser, som Eskilstuna, Västerås och Trosa, Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Södermanlands län, Mälardalens högskola och Örebros näringslivskontor m.fl. konstaterar att de frågor som samrådsförslaget hanterar har fått en mycket ojämn behandling på storregional nivå och efterfrågar en konsekvent storregional behandling av alla relevanta frågor.

Tidsperspektivet i relation till det geografiska kommenteras av bl.a. Boverket, som menar att det vore värdefullt om målbilderna för östra Mellansverige redovisades även i perspektivet år 2030 med hänsyn till det växande beroendet mellan Stockholms län och resten av östra Mellansverige. Det skulle då framgå tydligare hur det växande beroendet mellan planområdet och östra Mellansverige påverkat planen. Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län menar att det vore värdefullt att utarbeta målbilder för hela den större regionen på lite kortare sikt. Dessa skulle kunna ligga till grund för mer specifik gemensam planering och prognostisering.

RTK:s kommentar

Kontoret konstaterar att de synpunkter som framförts avseende tidsperspektivet stödjer bibehållandet av samrådsförslagets indelning i tre tidsperspektiv, men att det finns skäl att se över tydligheten i redovisningen av syftet med respektive tidsperiod samt genomförandenaspekterna.

Syftet med behandlingen av det storregionala perspektivet bör tydliggöras och regionbegreppet bör hanteras på ett för sakfrågorna relevant sätt så att planeringsmålens och åtagandenas geografiska omfattning tydligare kan utläsas.

Begrepp

Synpunkter från remissinstanserna

Flera remissinstanser, t.ex. Västerås, Landstinget Västmanland, Regionförbundet Sörmland, länsstyrelsen i Sörmlands län och Nyköping efterlyser en större stringens ifråga om användningen av begreppet *region*. De menar att det är oklart vilket geografiskt område som avses och efterlyser en större tydlighet. Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) har synpunkter på vad som definieras som en *storstadsregion*.

Begreppen storstad/storstadsområden behöver tydliggöras enligt flera remissinstanser bl.a. regionförbunden i Uppsala län och Örebro län, Örebro universitet och Samfundet S:t Erik. Regionförbundet Uppsala län anser också att det bör framgå av bilden att storstadsregionen Stockholm-Uppsala har en helt annan dimension än de två övriga Västerås-Eskilstuna och Norrköping-Linköping. Örebro universitet anser att med de kriterier som använts borde Örebro inkluderas i alternativ Storstäder men att detta är inte är uppenbart.

Några remissinstanser, bl.a. Järfälla, Upplands-Bro och Stockholms stad ser begreppet *åtagande* som problematiskt. Vem åtar sig att agera, frågar sig Järfälla och menar att begreppet ger intryck att ansvaret är accepterat trots att det inte är utpekad. Stockholm stad menar att begreppet åtaganden inte bör användas eftersom planen inte är bindande och därför inte kan peka ut genomförandansvariga aktörer.

Järfälla noterar att de regionala kärnorna i RUF5 2001 nu benämns *stadskärnor*. Även om stadsmässighet eftersträvas i delar av de regionala kärnorna, anser kommunen att begreppet regional kärna bör behållas och att distinktionen mellan regional- och delregional kärna bör återinföras.

Huddinge menar att *inkludering* är ett bättre begrepp än *integration*.

Övriga begrepp som kommenteras som otydliga är *kärnöar*, *social hållbarhet* och *levande skärgård*.

Ett antal remissinstanser anser att begreppet *målbild* är problematiskt.

RTK:s kommentar

Användningen av begreppet *region* har inte varit tydlig nog och bör ses över. Samtidigt är det viktigt att notera att det ibland kan vara lämpligt att använda begreppet *region* för geografiska områden som inte är exakt Stockholms län eller östra Mellansverige, t.ex. när regionens internationella profil diskuteras.

Kontoret noterar att begreppet *åtagande* ifrågasätts men vill poängtera att benämningen är noga övervägd. Kontoret menar att begreppet har en förpliktigande innebörd som är viktig just i planering som inte är formellt bindande. I detta sammanhang är det särskilt viktigt att tydliggöra att det handlar om att olika aktörer måste göra åtaganden. Detta begrepp bör därför användas även framöver.

På plankartan i RUF5 2001 används begreppen *stadskärna* respektive delregional stadskärna. I RUF5 2010 används regional stadskärna konsekvent för att tydliggöra att det handlar om att sträva efter stadsmässighet. Kontorets erfarenhet av att skilja på regional och delregional kärna är att denna distinktion tar bort fokus från den viktiga frågan att skapa täta stadsmiljöer.

Kontoret menar att *inkludering* som alternativt begrepp till *integration* är användbart.

Kontoret noterar att vissa instanser ser begreppet *målbild* som problematiskt. Det är dock svårt att identifiera ett bättre alternativ. För att undvika begreppsförvirring menar kontoret att det är viktigt att hålla fast vid det nu etablerade begreppet *målbild*.

Övriga begrepp som av remissinstanserna ansetts otydliga bör ses över.

Utgångspunkter för utvecklingsplaneringen Synpunkter från remissinstanserna

Befolkningsutvecklingen

Hyresgästföreningen Södertälje-Nykvarn anser att det är rimligt att regionen år 2030 har en befolkning på 2,4 miljoner men menar att detta ställer stora krav på naturresurserna (vatten, luft, grönområden, skogar, biologisk mångfald, sjöar och hav etc.) och undrar om man kan ange en smärtgräns – hit men inte längre. Stockholmspartiet instämmer i stort i de övergripande förutsättningarna men anser att 300 000–500 000 ytterligare invånare på 20 års sikt innebär en stor påfrestning på miljön.

Stockholm-Arlandaregionen menar att man bör ha beredskap för ytterligare 500 000 invånare till år 2030.

Naturvårdsverket saknar en diskussion om grundantagandena särskilt för befolkningstillväxten med tillhörande bostadsbyggande, som ger en stor miljöpåverkan.

Regionförstoringen

Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län menar att Sörmland som helhet redan är en del av den större Stockholm-Mälarenregionen och den framtagna Sörmlandsstrategin utgår från detta faktum. Kommunerna i Sörmlands län har olika förutsättningar att dra nytta av de möjligheter som regionförstoringen innebär. Uppsala anser att många utmaningar bör lösas i samarbetet med omgivande regioner. Det gäller särskilt arbetspendling och bostadsmarknadsfrågor. Även avrinningsfrågor, grönsfrågor, vissa miljöfrågor bör ses gränsöverskridande. Länsstyrelsen i Örebro län menar att arbetspendlingen mellan Örebro och Stockholm är relativt välutvecklad vilket talar för att Örebro bör ses som en del i den större regionen.

Järfälla hoppas att kopplingen av Stockholmsregionens planering till övriga Mellansveriges ska ge ökad tydlighet och förståelse för de stora utvecklings- och investeringsbehov som här finns.

Skeenden i omvärlden

De tre omvärldsskeenden som beskrivs i samrådsförslaget bekräftas som betydelsefulla av remissinstanserna. Det gäller särskilt klimatförändringarna och energipriserna samt globaliseringen. Den tredje omvärldsfaktorn – sociala spänningar och förändrade värderingar – berörs i mindre omfattning, men ifrågasätts heller inte.

Kulturgeografiska Institutionen anser att anpassningen till klimatförändringen är den viktigaste faktorn för regionens utveckling – viktigare än anpassningen till globaliseringen. KSL menar att EU-samarbetet och de direktiv som kommer därifrån har stor effekt på det regionala utvecklingsarbetet. EU-perspektivet bör därför genomsyra arbetet framöver på ett tydligare sätt än vad som görs i utvecklingsplanen.

Stockholms Handelskammare anser att samrådsunderlaget på ett utmärkt sätt belyser de omvärldsförändringar som påverkar regionen.

Sigtuna och Stockholm-Arlandakommunerna menar att miljö- och klimatfrågan liksom finanskrisen och den globala konjunkturedgången medför så stora förändringar att ytterligare kompletteringar och fördjupningar behövs inför det fortsatta planarbetet. Södertörns högskola menar att olika sorters avancerad tjänsteproduktion sannolikt kommer att finnas i regionens kärnområde medan sysselsättningen i resten av regionen kommer att utgöras av enklare tjänsteproduktion, service, transporter och logistik.

Vänsterpartiet i Stockholms läns landsting anser att man i samrådsunderlaget sätter likhetstecken mellan livsstil och konsumtion vilket inte anses hållbart. Man borde istället inrikta sig på kunskap och alternativa livsstilar.

Solna önskar att energipriserna lyfts fram specifikt eftersom de i hög grad påverkar energianvändningen och fördelningen mellan olika bränslen i hög grad. Detta bör tas upp i känslighetsanalyser av prognoser för trafikutveckling m.m.

KSL tar upp att kunskapsunderlagen kring utbildning, omsorg och socialtjänst inte är tillräckliga för att utgångspunkten för länets utvecklingsarbete ska få rätt förutsättningar. Hyresgästföreningen Södertälje Nykvarn undrar varför sjukvårdsfrågorna överhuvudtaget inte behandlas i samrådsunderlaget.

RTK:s kommentar

Befolkningsutvecklingen

De befolkningsscenarier som ligger till grund för planering bör inte betraktas som mål för tillväxt. Det handlar snarare om att försöka förstå vilket tillväxttryck som planeringen bör ha beredskap att hantera. Om dessa nivåer sätts för lågt och den verkliga tillväxten blir större uppstår olika typer av flaskhalsproblem för t.ex. bostadsförsörjningen, utbildningssystemet och utbyggnaden av ny infrastruktur.

Några remissinstanser tar upp frågan om tillväxten och dess påverkan på miljön. Kontoret anser att det inte är realistiskt och inte heller önskvärt att definiera en gräns för befolkningsstillväxten. En klok ambition bör istället vara att utveckla samhällssystemet i en mer effektiv riktning så att påverkan på naturresurser och miljö kan minska. Den flerkärniga fysiska strukturen innebär t.ex. att regionalt viktiga grönområden kan sparas och förutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras i regionen.

Regionförstoringen

Kontoret instämmer i att olika kommuner i såväl Sörmland som övriga Mälardalen/östra Mellansverige på olika sätt kan dra fördel av regionförstoringen. Landstingets ansvar för den långsiktiga planeringen omfattar dock bara Stockholms län. Kontoret medverkar sedan länge i olika informella och nätverksorienterade processer som pågår inom storregionen för att på bästa sätt fånga upp detta perspektiv. Landstinget som regionplaneorgan för Stockholms län har dock inte mandat att planera för storregionen.

Örebro län ses av kontoret som en del av storregionen.

Skeenden i omvärlden

De omvärldsperspektiv som redovisas i samrådsförslaget svarar väl mot de bedömningar och synpunkter som remissinstanserna lämnat. Kontoret bedömer därför att det omvärldsperspektiv som grundlagts kan ligga fast. Det är dock viktigt att notera att fortsatt omvärldsbevakning är viktig för att planeringen ska kunna svara mot de förändringar som sker.

Kontoret anser att EUs påverkan på samhällsutvecklingen kan komma att öka under den tid som planförslaget överblickar. Det är därför angeläget att kontinuerligt följa utvecklingen inom EU på flera plan eftersom EU är en organisation under ständig förändring. Under den tid som RUF5-processen pågått har klimatkussionen inom EU utvecklats starkt och ambitiösa mål formulerats för hela medlemsområdet. Den svenska regeringen har därefter tydliggjort hur Sveriges åtaganden inom EU ska hanteras. Särskilt angeläget är att tidigt fånga upp processer som kan resultera i sådana styrande direktiv för regionens utveckling eller på annat sätt är viktiga att ta hänsyn till.

Kontoret menar att det är för tidigt att säga något om nuvarande finanskris och lågkonjunktur innebär en permanent förändring. Planperspektivet är mycket långt och fluktuationer i ekonomi och arbetsmarknad kommer att ske under denna tid. Kontoret följer denna utveckling noggrant som en del av omvärldsbevakningen. Grundutbildning, omsorg och socialtjänst är till stor del primärkommunala ansvarsområden. Kontoret har noterat att efterfrågan på att behandla dessa frågor i RUF5-arbetet är låg. Kontoret menar vidare att samverkan över kommungränser i dessa frågor bör hanteras i andra former än i RUF5. Sjukvården däremot bedrivs av

en regional huvudman, landstinget. Kontoret anser det är angeläget att i samband med planens genomförande bättre integrera landstingets egen verksamhet.

Storstadens särskilda förutsättningar

Synpunkter från remissinstanserna

Några remissinstanser, däribland *Stockholms stad*, har lyft fram storstadens särskilda förutsättningar i sina remissvar. Staden anser det värdefullt att planen i så hög grad diskuterar storstadens möjligheter och behov för att kunna spela sin viktiga roll för den nationella utvecklingen. Vidare anser staden att samrådsförslaget överensstämmer med stadens bild i Vision 2030 och Framtidsutredningen.

Järfälla framhåller att en koppling av Stockholmsregionens behov till övriga Mellansveriges utveckling kan skapa en större förståelse och nationellt genomslag för regionens särskilda behov. Det finns dock andra remissinstanser som påpekar att det samtidigt är viktigt att de frågor som specifikt berör storstaden Stockholm, det vill säga staden med kranskommuner, inte kommer i skymundan. Svenska bostäder påpekar att Stockholm som en ”måttligt stor storstad” har goda förutsättningar att erbjuda attraktiva utvecklingsmöjligheter för boende och forskning, näringsliv och kultur i kombination med god resurshushållning och goda livsmiljöer.

Handelskammaren menar att Sverige behöver en kraftfull storstadspolitik och en ökad medvetenhet i övriga landet om att Stockholm spelar en viktig roll för den ekonomiska utvecklingen i hela Sverige. En mer Stockholmsvänlig politik krävs menar Handelskammaren.

RTK:s kommentar

Det finns stöd för att lyfta fram storstadsregionens särskilda förutsättningar i planen. Att frågan inte kommenteras i någon större omfattning kan tolkas som att remissinstanserna ser det som självklart och naturligt att storstadsförutsättningarna lyfts. Kontoret ser RUF5 2010 som en viktig del i en storstadspolitik. Planen tydliggör regionens samlade vilja och anger tydligt hur staten kan bidra till regionens utveckling. Kontoret har också i uppdrag att samverka med övriga storstäder i Sverige.

Synpunkter på utmaningar

Synpunkter från remissinstanserna

Stockholms Handelskammare framhåller att problembeskrivningen av de utmaningar som Stockholmsregionen står inför överlag är rätt formulerade. Vägverket anser att utmaningarna i huvudsak är en bra utgångspunkt för planarbetet. Järfälla framhåller att utmaningarna är välformulerade och intressanta och att uppdelningen dem emellan tydliggör problemen samtidigt som lösningarna många gånger lättare upptäcks vid en helhetsanalys. Sandviken anser att utmaningarna ”att vara en liten storstadsregion och samtidigt internationellt ledande”, ”att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa” och ”att öppna regionen och samtidigt minska utanförskapet” i hög grad gäller hela östra Mellansverige.

Ett flertal remissinstanser har särskilt kommenterat utmaningen ”att minska klimatpåverkan och samtidigt utveckla en tillgänglighet som möjliggör ekonomisk tillväxt”. Stockholm och Järfälla bl.a. anser att samrådsförslaget inte på ett övertygande sätt lyckas visa hur denna utmaning kan bemötas genom att kombinera mål för reducerad klimatpåverkan med ekonomisk och social hållbarhet.

Samfundet S:t Erik framhåller att utmaningen ”att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa” bör kompletteras med resonemang som berör utmaningen att klara av genomfartstrafik och ökat trafikarbete i kombination med ökad tillgänglighet för gående och cyklister och ett utvecklande av bebyggelsens stadsmässiga kvaliteter.

RTK:s kommentar

Kontoret instämmer i att samrådsförslaget behöver utvecklas för att bemöta utmaningen ”Att minska klimatpåverkan och samtidigt utveckla en tillgänglighet som möjliggör ekonomisk tillväxt”. Därför har ett fördjupningsprojekt initierats med syfte att utreda de i samrådsförslaget föreslagna klimatåtgärdernas påverkan på föreslagna ekonomiska och sociala målsättningar. Detta fördjupningsprojekt kommer vidare att ligga till grund för en bearbetning och utveckling av resonemang om sambanden mellan klimatåtgärder och social och ekonomisk utveckling i den slutgiltiga planen. Utmaningen – ”Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa” – bör kompletteras med formuleringar angående vikten av att utveckla och bygga ut transportsystemet och bebyggelsestrukturen på ett sådant sätt att dessa system samtidigt möjliggör för förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister samt en förbättring av bebyggelsens stadsmässiga kvaliteter.

4.2 Vision, mål och strategier för regionens utveckling

RUFSS 2010 utgår från en vision: Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Det innebär att regionen ska vara bra att bo och arbeta i och lockande att besöka. Här ska finnas gynnsamma förutsättningar för att bedriva många olika sorters verksamheter. Regionen ska ses som en intressant, viktig och väl integrerad del i internationella nätverk.

Fyra övergripande mål föreslås för regionens utveckling: den ska vara öppen och tillgänglig, en ledande tillväxtregion, erbjuda en god livsmiljö och vara resurseffektiv.

I samrådsförslaget anges sex strategier för att nå de regionala utvecklingsmålen. Dessa är: öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn, utveckla idéer och förnyelseförmåga, säkra värden för framtida behov, vidareutveckla en flerkärnig och tät region, stärk sammanhållningen och frigör livschanser.

Visionen i RUFSS 2010

Synpunkter från remissinstanserna

Den överväldigande delen av de remissinstanser som kommenterar visionen i RUFSS 2010 stället sig bakom förslaget. Några av dessa markerar att visionen, i sig själv, kan stärka regionen. Så anser t.ex. Järfälla att visionen är utmanande på ett stimulerande sätt. Eskilstuna anser att visionen också fungerar i ett vidare regionalt perspektiv.

Ett fåtal instanser uttrycker tvivel på att visionen kan fungera utan kompletteringar. LO-distriktet i Stockholms län pekar på att de inomregionala ojämlikheterna först måste åtgärdas. Kulturgeografiska institutionen och Miljöpartiet uttrycker tvekan om visionen har eller kan få en förankring hos medborgarna. Regionförbundet Östsam menar att visionen i stället bör uttrycka vilka kvaliteter Stockholmsregionen ska få under planperioden eller ha vid planperiodens slut.

RTK:s kommentar

Kontoret anser att visionen – Europas mest attraktiva storstadsregion – har ett brett stöd av remissinstanserna och bör förbli oförändrad. Kontoret finner att nyckelbegreppet attraktivitet enligt remissinstanserna fungerar för att bedöma regionens läge idag och för att ange ett framtida önskvärt tillstånd.

Målen för regionens utveckling Synpunkter från remissinstanserna

Ett stort antal remissinstanser ställer sig bakom de fyra föreslagna målen. Att målformuleringarna är breda i positiv bemärkelse noteras av flera instanser t.ex. Nacka och Akademiska hus. Eskilstuna, Sandviken m.fl. anser att målformuleringarna även är relevanta för den större regionen.

Vissa instanser, som Stockholms stad, efterlyser ökad tydlighet medan andra pekar på att målformuleringarna kanske inte helt täcker in viktiga mål för olika grupper (HomO, Handikappombudsmannen m.fl.). Enstaka andra svar lyfter fram att det finns aspekter som inte berörs som borde kunna inkluderas i målformuleringarna: Riksantikvarieämbetet/kulturmiljön, Stockholms handelskammare/skattetrycket och Svenska ESF-rådet/kompetensförsörjning.

Några remissinstanser (Haninge kommun, LFV Bromma Arlanda, Klimataktion, Naturhistoriska museet) efterfrågar regionala klimatmål. Södertälje efterlyser tydliga och uppföljningsbara mål på miljöområdet.

RTK:s kommentar

Kontoret finner att de övergripande målen för regionens utveckling får ett brett stöd och bör hållas oförändrade. Regionala miljömål beskrivs i "Klimat, energi och transporter".

Strategier

Synpunkter från remissinstanserna

Ett stort antal remissinstanser ställer sig bakom de sex föreslagna strategierna. Några remissinstanser anser att det finns behov av ytterligare förtydliganden eller alternativa formuleringar av någon strategi. Nacka anser att svårigheterna att genomföra tidigare regionplaner/regionala utvecklingsplaner visar att regionala ambitioner behöver avgränsas och förses med skarpa konkretiseringar för att kunna realiseras. Flen framhåller att det inte är helt konsekvent när vissa strategier såsom integration och näringslivsutveckling enbart har Stockholms län som rumsligt perspektiv medan andra strategier såsom infrastruktur och bostäder har hela östra Mellansverige som perspektiv. Ombudsmannen mot diskriminering på grund av sexuell läggning (HomO) anser att strategin *Stärk sammanhållningen* bör inkludera sexuell läggning. Regionförbundet Örebro framför att strategierna för Stockholmsregionens roll i ett nationellt system skulle kunna utvecklas mera. SLU anser att strategierna generellt behöver preciseras och fördjupas.

Några remissinstanser framför önskemål om att lägga till en eller par strategier. De sex kommunerna i nordost önskar en strategi om landsbygd och skärgård. Riksantikvarieämbetet efterlyser strategier för hur den befintliga bebyggelsens och landskapets värden ska kunna utvecklas samt för hur regionens kulturvärden ska kunna värnas och utvecklas. Stockholms stad efterlyser en strategi för samverkan med det civila samhället. Stockholms Sjögård önskar ett antal nya strategier som handlar om att utveckla sjötransporterna till och inom regionen, utveckla integrerade strategier för en havspolitik på regional nivå och för det maritima kulturarvet. Uppsala efterlyser en målinriktad internationell strategi för Stockholm-Mälarenregionen som bygger vidare på den beskrivning av storregionens roll i Östersjöområdet som gavs i underlaget inför aktualitetsprövningen.

RTK:s kommentar

Uppslutningen bakom de föreslagna strategierna är stor. De förslag till förtydliganden som framförts kommer att beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.

Att formulera en särskild strategi för delar av det geografiska område som utvecklingsplanen omfattar avstyrks. Samtliga föreslagna strategier avses vara centrala och relevanta inom Stockholms län.

De av Riksantikvarieämbetet föreslagna tilläggen bedöms kunna innehållas i strategin *Säkra värden för framtida behov*. Stockholms stads föreslagna tillägg bedöms på motsvarande sätt kunna innefattas i strategin *Stärk sammanhållningen*. Uppsalas förslag att formulera en internationell strategi för Stockholm-Mälaren regionen bedöms behöva hanteras i särskild ordning då de internationella frågorna hittills inte varit föremål för gemensamma diskussioner i östra Mellansverige kopplat till RUF5-arbetet. Stockholms läns landsting och RTN har relativt nyligen fattat beslut om en internationell strategi och en inriktning för det internationella arbetet och en utvecklad samverkan i internationella frågor sker i Stockholms Europakommitté (SEU) mellan ett antal aktörer i Stockholmsregionen. I RUF5 2010 bör det tydligare framgå hur det internationella arbetet kan fokuseras utifrån ett Stockholmsregionperspektiv.

4.3 Planeringsmål och åtaganden

De regionala strategierna behöver konkretiseras för att tydligare ange vägen mot de fyra målen och visionen att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. RUFSS 2010 innehåller därför en rad planeringsmål som ska uppnås och åtaganden som ska leda mot målen. Målen är uppdelade på de sex regionala utvecklingsstrategierna.

I planeringsmålen uttrycks förväntade resultat på 20 års sikt. Planeringsmålen har valts dels utifrån vilka faktorer som anses mest avgörande för att strategierna ska uppnås, dels utifrån att det ska finnas en regional rådighet, alltså möjligheter att påverka måluppfyllelsen. I åtagandena anges hur regionen bör arbeta för att åstadkomma önskvärda resultat.

RUFSS 2010 ska vara ett samlande paraply för operativa insatser, snarare än att ange operativa åtgärder. Tydliga åtaganden i planen ska ge god ledning. I vissa fall förs åtagandena i RUFSS naturligt vidare av ansvariga aktörer. I andra fall, där ansvaret är delat mellan många aktörer, behövs särskilda handlingsprogram under paraplyet RUFSS.

Generella synpunkter på planeringsmål och åtaganden Synpunkter från remissinstanserna

Ett stort antal remissinstanser däribland Sollentuna, länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms Handelskammare, Vägverket och Örebro läns landsting framför att de finner att de föreslagna planeringsmålen och åtagandena är bra och rimliga.

Flera remissinstanser förordar att mål och åtaganden konkretiseras, bättre kopplas till de fysiska plan- och målbilderna och bättre anknyter till det storregionala perspektivet. Södertälje är positiv till angreppssättet med planeringsmål och åtaganden till dessa för att koppla planen till visionen men menar att det ytterligare behöver förtydligas hur målen kan förenas med den slutgiltiga planbilden. Banverket finner det svårt att utläsa hur den valda utformningen av planen avseende t.ex. infrastrukturens utveckling motiveras av beskrivningarna i målavsnitten och Vägverket ser inte riktigt hur RTK har tänkt formalisera arbetet med att nå ett antal åtaganden. Länsstyrelsen i Västmanlands län, Uppsala och Nyköping efterlyser övergripande redovisningar för hela Stockholm-Mälarenregionen, t.ex. vad gäller integrations- och näringslivsutvecklingsfrågor.

Några remissinstanser anser att det finns ett glapp mellan den kunskap, som förmedlas inom specifika områden, och de föreslagna åtagandena. KSL menar att en viss utsträckning haltande nulägesbeskrivning gör att inriktningen i planeringsmål och åtaganden inte blir den rätta och därmed minskar trovärdigheten. Skärgårdsstiftelsen anser att det finns flera exempel där planens intentioner är höga och framåtsyftande, men där det saknas konkreta åtgärdsförslag. Banverket anser att det vore värdefullt om möjligheterna att uppnå målen lyftes fram tydligare i planen. Naturvårdsverket anser att det saknas en koppling mellan planmålen och de åtgär-

der som redovisas i planen för att bland annat nå målet om en god livsmiljö och de nationella miljökvalitetsmålen. Verkets bedömning är att de åtgärder som föreslås snarare motverkar möjligheten att nå dessa mål. Länsstyrelsen i Stockholms län anser att konkreta insatser, där det är möjligt, bör kompletteras med aktörer som har rådighet kring olika sakfrågor och som är beredda att påbörja insatser. Regionförbundet Östsam anser att utvecklingsplanen skulle vinna på tydligare och mer åtgärdsinriktade skrivningar i syfte att göra Östersjön långsiktigt hållbar. Handikapporganisationernas samarbetsorganisation i Stockholms län menar att funktionsnedsättningsperspektivet behöver inarbetas på ett mer konsekvent sätt i utvecklingsplanen och att samverkan mellan kommuner och kollektivtrafikens huvudmän måste betonas mer i åtaganden och senare vid utformningen av handlingsprogram.

Samfundet S:t Erik föreslår ytterligare planeringsmål och åtaganden för att åstadkomma positiva miljöer som stimulerar till aktivitet. Samfundet vill se en blandad stad med avseende på verksamhets- och lokaltyper, standard och kostnads-läge och med bevarade kulturhistoriska värden och utvecklad identitet, sociala kontakter mellan stadsdelar samt näringslivsutveckling.

RTK:s kommentar

Det finns ett brett stöd bland remissinstanserna för att den kommande utvecklingsplanen innefattar planeringsmål och åtaganden i huvudsak med den konkretion och innebörd som föreslagits. Däremot pekar ett antal remissinstanser på behovet av att i olika avseenden tydligare koppla samman planeringsmål och åtaganden och att – där detta är relevant – tydligare koppla dessa till den fysiska planbilden för Stockholms län och målbilden för östra Mellansverige. För en att en sådan koppling ska kunna göras ur ett storregionalt perspektiv behöver beskrivningarna under strategierna utvecklas ytterligare. Även nulägesbeskrivningarna kan i ett antal avseenden behöva ses över. Kontoret delar inte Naturvårdsverkets bedömning att ett genomförande av de åtgärder som redovisats i samrådsförslaget riskerar att leda till att målet *En god livsmiljö* och de nationella miljökvalitetsmålen inte kan nås i Stockholmsregionen. Däremot kan det finnas anledning att se över vissa åtaganden i utvecklingsplanen som rör klimat och miljö i syfte att ytterligare främja en omställning av transport- och energisystemen.

Kontoret är positivt till de aspekter som några remissinstanser vill tillföra men bedömer att de kan beaktas utan att nya planeringsmål och åtaganden behöver formuleras. Att det i utvecklingsplanen ska finnas ett funktionsnedsättningsperspektiv ses av kontoret som självklart och, om än outvecklat, finns redan de perspektiv med som Samfundet S:t Erik vill tillföra i planeringsarbetet.

Hur nationella mål och strategier behandlas

Synpunkter från remissinstanserna

Nutek och länsstyrelserna i Stockholm och Örebro vill att *En nationell strategi för konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007–2013* tydligt ska lyftas fram och att kopplingen till denna synliggörs i utvecklingsprogrammet. Sjöfartsverket instämmer i detta och betonar nationella och regionala myndigheters ansvar för att samverka kring regionala behov och prioriteringar vilket kan förtydligas i planen.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att det av samrådsförslaget inte går att utläsa om regionens egna prioriteringar stämmer med eller avviker från den nationella politiken. Om RUF5 tydligare kopplar till den nationella strategin ökar möjligheterna till efterföljande statliga eller europeiska insatser samt att uppfylla statens krav på uppföljning av planen.

Några remissinstanser anser att RUF5 tydligare ska knyta an till *Landsbyggsprogrammet för Sverige 2007–2013*.

Naturvårdsverket anser att planförslaget har brister när det gäller redovisning av hur planen påverkar de regionala och nationella *miljökvalitetsmålen*. Verket anser framförallt att det är målet om begränsad klimatpåverkan som påverkas negativt genom RUF5. Andra miljökvalitetsmål, som troligen motverkas, är frisk luft, ingen övergödning samt god bebyggd miljö. Ytterligare ett antal remissinstanser framför att regionala ”utsläppsmål som är i nivå med det nationella målet” måste förtydligas samt att de utsläppsnivåer som lagts fast inom Stockholmsöverenskommelsen bör inarbetas i planen.

SIKA anser att trafiklösningarna i samrådsförslaget motverkar de transportpolitiska målen.

Stockholms stad föreslår att planen ska kompletteras med en analys av vilka statliga miljöregler och miljömål som eventuellt behöver förändras.

Några remissinstanser anser att miljömålet *En god bebyggd miljö* kopplat till skyddet av tätortsnära natur- och grönområden bör lyftas fram mer. Sundbyberg saknar folkhälsomålet i *Trygga och goda uppväxtvillkor*.

Jämställdhet bör skrivas in som en utgångspunkt för RUF5 2010 och den regionala strategin för jämställdhet biläggas planen.

Se även De nationella miljömålen och andra mål i avsnittet Klimat, energi och transporter

RTK:s kommentar

Kopplingen till den nationella strategin för konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007–2013 kommer tydliggöras i utställningsförslaget. Även möjligheterna att knyta an till Landsbyggsprogrammet ska ses över.

Planens bidrag till de nationella miljömålen är en viktig aspekt som fokuseras särskilt i miljöbedömningsprocessen. Synpunkter som rör utsläppsmål kommenteras utförligt under *Klimat, energi och transporter*.

Den regionala strategin för jämställdhet är ett viktigt underlag för RUF5 2010. Kontoret bedömer det dock inte lämpligt att bilägga strategin i sin helhet då det finns flera underlagsmaterial som i så fall också borde biläggas.

Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildning, bostadssektorn och transporter

Resurserna inom de tre strategiskt viktiga områdena utbildning, transporter och bostäder ska förvaltas och utvecklas och kapacitetsbrister och -problem ska undanröjas. Kvaliteten ska höjas i skolan. Yrkes- och vuxenutbildningen ska bättre anpassas till arbetslivets behov och individernas efterfrågan. Den högre utbildningen ska byggas ut kraftigt. Inom transportsystemet ska resurseffektiva lösningar eftersträvas och transportsystemets internationella samband ska stärkas. Transporterna ska bli mindre beroende av fossila bränslen. Bostadssektorn ska eftersträva ett varierat utbud av bostäder. Bostadsbyggande ska bidra till att öka olika områdets attraktivitet. Plan- och byggprocessen ska effektiviseras.

Utbildningsrelaterade åtaganden inom strategin Synpunkter från remissinstanserna

Generella synpunkter på utbildningsåtaganden

Det finns en mycket stor samstämmighet bland regionens aktörer på alla nivåer om att utbildningsfrågor är av största betydelse för regionens långsiktiga konkurrensförmåga och attraktivitet. Solna understryker att det är viktigt med hög *effektivitet* inom utbildningssektorn och att det är marknadens och individens *efterfrågan* som ska styra utbildningsbehovet. Också Järfälla vill ha ett ökat fokus på *kvalitet*, där inte bara samarbeten utan också jämförelser mellan kommunerna kan bidra till ökad kvalitet i hela utbildningssystemet. Stockholms universitet instämmer i planeringsmålen men ställer sig frågan om *hur* och med *vilka medel* som målen ska nås. Universitetet efterfrågar en större tydlighet, stabilitet och realism i den långsiktiga regionplaneringen i dessa avseenden. Utbildningssystemets beroende av övrig infrastruktur måste beaktas, särskilt kollektivtrafiken, regional och internationell tillgänglighet, bostäder och attraktiva miljöer.

Ett *sammanhållet* och *överskådligt* utbildningssystem, där det är relativt enkelt för den enskilde individen att söka information och göra egna val betonas av Stockholms stad som också understryker betydelsen av ett ännu mer utvidgat *samarbete* mellan kommunerna i regionen för att öka tillgängligheten och effektiviteten.

En kontinuerlig *dialog* med berörda myndigheter, som Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen, är också viktig. *Tillgängligheten* till utbildning i allmänhet understryks av fler kommuner, t.ex. Ekerö och Nynäshamn.

LO-distriktet i Stockholms län anser att det behövs en ökad regional och/eller statlig styrning av hela utbildningssektorn samt att den fria etableringsrätten för friskolor slopas och att kommunerna ska bestämma över skolorna.

Grundläggande utbildning

KSL påpekar att länets kommuner under åtta år har arbetat för att skapa en gemensam gymnasiregion i Stockholms län. Nästa fas, att skapa en gemensam planering kring utbudet som är anpassad till efterfrågan, har redan påbörjats. Stockholm-Arlandaregionen och Sundbyberg anser att ett utökat regionalt samarbete kring gymnasial utbildning är nödvändigt men att RUF5 bör utveckla idéer om hur ett

sådant kan och bör se ut. TCO Stockholms län menar att det lika viktigt att satsa på den grundläggande utbildningen som på den högre utbildningen.

Vuxenutbildning

KSL påpekar att ett förslag till överenskommelse för att skapa en gemensam vuxenutbildningsregion är ute för antagande i länets kommuner. Ett av målen är att skapa ett brett utbud, anpassat till individernas och arbetsmarknadens behov. Också Stockholms stad understryker att vuxenutbildningens tillgänglighet och flexibilitet är viktig för människors anställningsbarhet under hela yrkeslivet. Södertörns kommunerna, Sundbyberg och Nacka anser att ett utökat regionalt samarbete är nödvändigt kring vuxenutbildningen.

Små och medelstora företag är ofta beroende av det utbud av vidareutbildning som finns på marknaden och inom det offentligt finansierade utbildningssystemet. Nutek betonar därför speciellt vikten av bättre analyser och uppföljningar av arbetsmarknadens och specifika branschers behov av utbildningar, för att säkra en ökad överensstämmelse mellan utbud och efterfrågan på vuxenutbildning. Svensk Handel anser att detta gäller även tjänstesektorn.

Stockholms län bildningsförbund understryker betydelsen av alternativa utbildningsformer, främst folkhögskolor.

Yrkesutbildning

Sundbyberg och Sandviken skriver att ett utökat regionalt samarbete är nödvändigt kring yrkesutbildning och även Nacka understryker behovet av en kvalificerad och flexibel yrkesutbildning. Upplands Väsby tillstyrker förslaget om en regional strategi för KY-utbildningarna och vill vara med och bygga upp någon form av yrkeshögskola inom bygg- och fastighetssektorn med nära koppling till KTH. Socialdemokraterna i Stockholms län anser att särskilda KY-centrum bör etableras på 4–6 platser i Stockholms län för att möta det växande behovet av yrkesutbildad arbetskraft.

Stockholms Handelskammare anser att satsningar på yrkesutbildningar och olika former av lärlingssystem ska göras. Skärgårdens trafikantförening och Stockholms Sjögård menar att förutsättningarna för att kunna rekrytera kompetent personal inom de maritima näringarna väsentligen behöver förbättras, eftersom rekryteringsbehovet av högre sjöbefäl och maskinbefäl är stort.

Högre utbildning

Ett stort antal instanser är överens om att den högre utbildningen måste byggas ut kraftigt om Stockholmsregionen ska kunna tillgodose det framtida behovet av kvalificerad arbetskraft. Däremot finns det skiljaktiga synpunkter på *var* i regionen denna utbyggnad bör ske och vilka prioriteringar som bör göras.

Flera instanser, t.ex. Södertörns kommunerna och Södertörns högskola, pekar på behovet av att bygga ut högskoleutbildningen i den *södra regionhalvan*. Södertörns högskola menar att universitets- och högskolebältet norr om Stockholm i RUF5 2010 utpekas som regionens kunskapsintensiva och innovativa miljö. För att motverka den sociala segregationen norr-söder i Stockholms kärnområden och yttre förortsring finns skäl att ytterligare förstärka de högskole- och universitetssatsningar som skett söder om staden. För att den akademiska kompetensen ska hållas på högsta nivå och högskolan ska kunna konkurrera om de bästa universitetslärarna, måste en fortsatt och utökad satsning på högre utbildning i Flemingsberg omfatta

en helhjärtad satsning på forskning, forskare och forskningsmiljöer av högsta klass. Utbildning bör erbjudas så nära avnämarna som möjligt. Detta talar enligt högskolan emot en rumslig koncentration av utbildningsutbudet. Hela Sörmanlands län är svagt med avseende på andelen i befolkningen med högskoleutbildning, vilket är ännu ett argument för utbyggnad av kapaciteten i den södra regiondelen.

Södertörns kommunerna, socialdemokraterna och LO-distriktet i Stockholms län anser att satsningarna på Södertörns högskola också bör innefatta en ombildning till universitet och att högskolans verksamhet också ska omfatta forskarutbildning kopplat till innovationsmiljöer.

Huddinge anser att det bör framgå i RUF5 att de stora och välansedda utbildningsinstitutionerna KTH, KI och Konstfack är verksamma också i den södra regiondelen och att deras verksamhet där bör prioriteras och stärkas för att matcha den stora potentialen av studenter som redan finns där.

Södertälje föreslår insatser för att bryta en utveckling där klyftan mellan regiondelarna blir större: En fördubbling av antalet utbildningsplatser inom högskola och universitet i länets södra delar och att forskning ska lokaliseras till Södertörns högskola och Campus Telge.

Stockholm-Arlandaregionen, Sundbyberg och Järfälla samt Miljöpartiet de gröna i Österåker anser att det också krävs en utbyggnad av högre utbildning på Stockholms *norra sida*, liknande den som äger rum kring Södertörns högskola. Den regionala kärnan Barkarby-Jakobsberg anges som en lämplig plats att lokalisera högskoleutbildning på.

Karolinska universitetssjukhuset (KUS) och Stockholms universitet stöder tanken på mer aktiva nätverk och utökat samarbete mellan lärosätena i regionen. KUS och hälso- och sjukvårdsnämnden pekar på det framtida behovet av högt utbildade inom sjukvården och att antalet utbildningsplatser måste öka.

Södertälje och Stockholms universitet understryker betydelsen av att *öka rörligheten* och *främja internationella utbyten* inom den högre utbildningen, både svenska studenter som studerar och forskar utomlands och utländska studenter och forskare som kommer till regionen. Stockholms stad anser att det krävs en bredare regional samling för att tillvarata och marknadsföra den forskning som görs i regionen.

Nationalstadsparksfonden WWF framför att Nationalstadsparken påverkas av planer på ökade satsningarna på högre utbildning. I den regionala planeringen måste tydligt framgå konsekvenserna av en storskalig ökning av institutioner inom KTH-Albano-Frescati generellt, särskilt innan man fattar strukturella beslut, som t.ex. flyttning av lärarhögskolan. Albano-området som ingår i Nationalstadsparken måste ha stärkta ekologiska spridningsvägar med en väl anpassad "hus-i-park-bebyggelse".

Utifrån det storregionala perspektivet betonar Uppsala att det bör vara möjligt för aktörerna att i samverkan kunna erbjuda ett brett utbud av kurser och utbildningsplatser. RTK bör i det fortsatta arbetet – tillsammans med kommuner, universitet och högskolor i storregionen – utveckla en strategi för att bättre utnyttja befintliga utbildningsplatser och bättre marknadsföra storregionens samlade utbud, och för att i dialog med statsmakterna möta det långsiktiga behovet i Sveriges mest FoU-täta region. Mälardalens högskola anser det vara en stor brist att förslaget till utvecklingsplan så starkt fokuseras på "Universitetsnätverket Stockholm-Uppsala" och helt förbiser Mälardalens högskola som såväl regional som nationell och inter-

nationell aktör inom den högre utbildningen. Länsstyrelsen i Västmanlands län påpekar att lärosätena i de omgivande länen bör nämnas i resonemangen om möjligheterna att i framtiden rekrytera högutbildad arbetskraft.

Utbildningssystemets samspel med arbetsmarknaden

Samstämmigheten bland remissinstanserna är stor om att utbildningssystemet måste ha en tillräcklig kapacitet för att svara mot efterfrågan på arbetsmarknaden.

I samrådsförslaget påpekas att det finns stora behov av samråd mellan olika aktörer, bland annat mellan näringsliv och högre utbildning. Nutek påtalar behovet av ytterligare fördjupade *analyser* av dessa frågor för att i ännu högre grad effektivisera exempelvis statens insatser.

Södertörns högskola betonar att i lågkonjunkturer ökar ofta trycket på högskoleutbildningar och att regionens lärosäten bör ha beredskap och resurser för att möta denna troliga ökade efterfrågan på utbildningsplatser. Eftersom strukturomvandlingen av ekonomin sannolikt slår hårt mot de södra regiondelarna och delar av Sörmland är utbildningskapaciteten i dessa delar av regionen av stor betydelse. Högskolan påpekar att det är en brist att det inte finns någon nulägesbeskrivning av hur väl anordnarna av högre utbildning inom regionen samverkar med det kringliggande samhället – såväl privata arbetsgivare som offentlig sektor – och hur bra de är på utbildning och forskning som både leder till arbete för studenter och tillgodoser arbetsmarknadens behov av kvalificerad arbetskraft.

Länsstyrelsen i Stockholm anser att regionens förmåga att hjälpa redan sysselsatta till omställning bör beskrivas. Förslag till åtgärder för kompetensutveckling för dessa grupper bör tas fram.

Stockholms Handelskammare, länsstyrelsen i Västmanland samt Sandviken understryker också det stora och växande behovet av kompetens inom naturvetenskap och teknik. Handelskammaren menar att det krävs ett utbildningssystem som tar tillvara och utvecklar ungas intresse för de naturvetenskapliga ämnesområdena redan vid tidig ålder för att inte kompetensen inom teknik och naturvetenskap ska urholkas och för att täcka företagets kompetensbehov. I dag utexamineras alldeles för få studenter från tekniska och naturvetenskapliga utbildningar.

RTK:s kommentar

Samstämmigheten är mycket stor om betydelsen av kraftiga satsningar på alla nivåer för att nå målet om fortsatt internationell konkurrenskraft. Det finns önskemål om tydligare redovisning av det rådande behovet av arbetskraft och omställningsåtgärder, liksom av utbildningsbehoven. Inriktningen i RUF5 är emellertid mer långsiktig och har inte fokus på de dagsaktuella behoven. Planens uppgift är därför att fokusera på frågor om anpassningsbarhet och dynamik snarare än utpekanden av specifika branscher och sektorer inom ekonomin som för närvarande har arbetskraftsbehov eller ett behov av omställningsåtgärder. De långsiktiga villkoren för omställning till ny kompetens är dock en fråga som bör adresseras tydligare i utställningsförslaget, d.v.s. hur personer som redan är verksamma på arbetsmarknaden kan vidareutveckla sin kompetens till att motsvara nya behov och krav.

En övervägande del av remissvaren rör den högre utbildningen och samstämmigheten är stor om att den högre utbildningens kapacitet är en viktig fråga. Kontoret avser därför att utveckla de bedömningar som redovisas i samrådsförslaget och ytterligare betona vikten av samspel mellan den högre utbildningen och närings-

livet. Även effektiviteten i den högre utbildningen kan belysas ytterligare, främst med fokus på genomströmning och examinationsfrekvens.

Ur ett regionalt och långsiktigt perspektiv är en ökad kapacitet inom den högre utbildningen i regionen som helhet en mycket viktig fråga. Den rådande ekonomiska situationen har redan lett till ett ökat sökandetryck på den högre utbildningen. Det finns tydliga önskemål om ökade resurser till högskolesektorn såväl norr som söder om regioncentrum. Södertörns högskola har sedan den grundades 1996 visat mycket goda resultat i att rekrytera studenter från studieovana miljöer och kan komma att spela en ännu viktigare roll, särskilt för den södra regiondelens utveckling. Södertörns högskolas villkor och strategiska betydelse ur ett storregionalt perspektiv bör därför ytterligare betonas.

I omedelbar närhet till Stockholmsregionen finns det stor utbildningskapacitet, till exempel vid Uppsala universitet och Mälardalens högskola. Det är motiverat att till utställningsförslaget tydligare kommentera den storregionala kapaciteten vad gäller högre utbildning.

Till utställningsförslaget bör det också göras tydligare skrivningar om vad som redan pågår avseende regionala samarbeten och utvecklingsarbete inom utbildningsområdet. Det gäller exempelvis KSLs arbete med en gemensam gymnasie-region.

Anpassa bostadsbyggandet till den långsiktiga efterfrågan i regionen

Synpunkter från remissinstanserna

Generella synpunkter på bostadsbyggandet

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att bostädernas behandling i samrådsförslaget och underlagsrapporten *Framtidens bostäder i Stockholmsregionen* väl återspeglar de regionala parternas gemensamma syn. Bland andra Boverket, Uppsala och Stockholm Business Region instämmer i att bostadsförsörjningen är av central betydelse för Stockholm-Mälardalensregionens utveckling och för att attrahera människor och företag till regionen. Hyresgästföreningen region Stockholm ser bostadsbristen i Stockholm som ett av de största hindren för att uppnå mål i regionplanen. Stockholms Handelskammare saknar dock en djupare analys av bakomliggande orsaker till det stora glappet mellan befolkningstillväxt och bostadsbyggande i Stockholmsregionen. Nätverket för Hyresgästernas Boendetrygghet uppfattar inte beskrivningen av bostadssektorn som väl sammansmält och finner motsägelser.

Bostadsbyggandets omfattning i Stockholms län som helhet

Ett antal remissinstanser tar upp omfattningen av det bostadsbyggande som krävs i relation till befolkningstillväxten.

Upplands Väsby anser att regionen måste ha en beredskap för att möta 500 000 nya invånare till år 2030. Fastighetsägarna i Stockholm bedömer att det behöver byggas i storleksordningen 6 000–10 000 bostäder per år i länet och 6 000–7 000 bostäder i övriga östra Mellansverige för att möta efterfrågan i Stockholmsregionen. Länsstyrelsen i Västmanlands län framhåller att ett för lågt bostadsbyggande i Stockholms län är allvarligt även för Mälardalen och konstaterar att prognoser över befolkningsutveckling, ekonomisk tillväxt, sysselsättning och bostadsbyggande i RUF5 respektive *Fördel Stockholm-Mälardalensregionen* inte är samstämmiga.

Migrationsverket stöder en hög och anpassad nivå på bostadsbyggandet i regionen. Hälso- och sjukvårdsnämnden (SLL) efterlyser kraftfulla initiativ för att få en balans i tillgång och efterfrågan på bostäder. Nätverket YIMBY vill ha höga mål om bostadsbyggandet och hänvisar till Stockholms stads bostadskö och behovet av studentlägenheter. Villaägarna Region ABC vill däremot att kommunerna ser till regionens och invånarnas behov och slutar att tävla om vem som kan öka mest.

Stockholms stad delar bedömningen att bostadsbyggandet i regionen måste vara högt och jämnt och att bostadsförsörjningen har en strategisk betydelse för regionens utveckling.

Bostadsbyggandet per kommun redovisas i avsnittet: Kommunernas synpunkter på bostadsbyggandet per kommun

Bostadssektorns funktionssätt, regelverk och kostnader

Behovet av förändringar i regelverket för att öka byggandet påtalas av några. Nacka menar till exempel att bostadssektorn idag kännetecknas av för små volymer och brist på variation i utbudet och vill ha långsiktiga spelregler som ger förutsägbarhet för att motverka det trendstyrda och ryckiga bostadsbyggandet. Även Nätverket för Hyresgästernas Boendetrygghet vill ha långsiktiga regler för bostadsbyggande och bostadspolitik. Nutek anser att problem i regelverket för fysisk planering bidrar till en underutvecklad infrastruktur och oklara prioriteringar som slår mot näringslivets konkurrensförmåga. Handelskammaren anser vidare att långa planprocesser och överklaganden är ett särskilt problem och vill liksom bl.a. Fastighetsägarna och Riksbyggen förenkla planprocessen.

Fastighetsägarna i Stockholm ser brister i den reglerade hyresmarknaden vilket leder till brist på hyresrätter, långa bostadsköer, låg nyproduktion och ombildning från hyresrätt till bostadsrätt, något som inte behandlas i RUF5. Fastighetsägarna vill reformera *hyressättningssystemet* så att hyresgästernas värderingar tillåts få genomslag för att stimulera nyproduktion av hyresrätter och få rättvis konkurrens mellan kommunägda och privata bostadsbolag. Även Handelskammaren anser att bruksvärdessystemet och nuvarande kommunalekonomiska utjämningsystem bör reformeras samt att beskattningen vid andrahandsuthyrning och fastighetsskatten för kommersiella lokaler och industrifastigheter bör avskaffas.

Hyresgästföreningen region Stockholm och Hyresgästföreningen på Östermalm ifrågasätter däremot sådana regelförändringar. Kungsholmens Hyresgästförening ser långsiktig planering och statlig finansiering som en lösning på bostadsbristen och pekar även på behovet av att mindre företag kan konkurrera samt att möjligheten finns att bygga egna hem själv. Nätverket för Hyresgästernas Boendetrygghet ser hyresreglering som en förutsättning för ett gott boende och vill ha likabehandling av olika upplåtelseformer och ett sammanhållet system av bostadsfinansiering, subventioner och skatter för bostadssektorn. Nätverket YIMBY vill ha incitament för kommunerna att satsa på nybyggnation av hyresrätter.

Hyresgästföreningen region Stockholm efterlyser ett mer kostnadseffektivt byggande och vill ställa större krav på byggbranschen och allmännyttan för att de ska sänka produktionskostnaderna. Om förslagen i utredningen "EU, allmännyttan och hyrorna" (SOU 2008:38) genomförs kommer, enligt föreningen, fler personer att få mindre ekonomiska marginaler och det blir då svårare för kommunerna att bistå sina invånare med bostäder till rimliga kostnader. Nätverket för Hyresgästernas Boendetrygghet vill komma tillrätta med snabba kostnadsstegringar i byggande,

bostadspriser och hyror som särskilt slagit mot nya hushåll med små inkomster och som gynnat en spekulatörsökonomi. Samfundet S:t Erik ifrågasätter dagens syn på vad som är marknadsmässigt gångbart och efterlyser en strategi för bostadsbyggnad för att skapa attraktivitet och goda marknadsmässiga villkor på nya platser där det går att bygga till betydligt billigare pris.

Haninge och Hyresgästföreningen i Södertälje önskar ytterligare redovisning av bostadsmarknadens funktion med utblick mot eventuella avregleringar. Riksbyggen efterlyser en beskrivning av *social housing* som man menar är en utvecklingsfråga för framtiden.

En god boendemiljö med varierande upplåtelseformer

Sundbyberg anser att staden ska präglas av balans mellan bostäder, arbetsplatser och grönsstruktur och att en viktig princip är en bostad – en arbetsplats.

Ett flertal remissinstanser diskuterar vilken typ av bostäder som behövs.

Sundbyberg, Upplands Väsby, Ekerö, Knivsta, länsstyrelsen i Västmanlands län, Handelskammaren och Norrtälje hyresgästförening lyfter på olika sätt fram behovet av kvalitet och attraktivitet samt variation i både hustyper, storlekar, kostnader, upplåtelseformer och lägen.

Stockholms stad anser att bostadsplaneringen bör utgå från mål om en hållbar utveckling med framkomlighet, tillgänglighet och trygghet i fokus, och konstaterar att inriktningen i samrådsförslaget ligger i linje med stadens planering.

Svenska Bostäder vill utveckla områden med låg attraktivitet till goda boendemiljöer i alla delar av regionen och understryker betydelsen av allmännyttigt byggande av *hyresrätter* för en välfungerande bostadsmarknad. LO-distriktet vill bygga hyresrätter med återinförda statliga subventioner samt inrätta möjligheter för regionen/landstinget att ålägga kommunerna att bygga hyresrätter. Hyresgästföreningen region Stockholm anser inte att det är acceptabelt att vissa kommuner väljer att inte bygga hyresrätter. Föreningen vill ha blandade upplåtelseformer i alla kommuner och bostadsområden. Hyresgästföreningen på Södermalm anser att fokus mer borde ligga på hyresrätter och hänvisar till att bostadsrätter inte är den bästa boendeformen då arbetskraftsinvandringen kommer att öka. Även Nätverket för Hyresgästernas Boendetrygghet vill försvara de allmännyttiga bostadsföretagen och öka hyresgästernas inflytande. Nätverket YIMBY vill bygga bort bostadsbristen utan att det innebär stadsdelar med låg kvalitet.

Behovet av *ombyggnad* kommenteras av ett fåtal. Södertälje framhåller att kommunen under planperioden 20 år framöver inte bara måste arbeta aktivt för att se till att nybyggnationen gynnar tillväxten utan också se till att miljonprogrammets lägenheter renoveras eller ersätts. Kommunen menar att regionen och även staten borde ta ett större ansvar för miljonprogramområdena. Nätverket YIMBY konstaterar att de snabbt byggda miljonprogramområdena av många betraktas som oattraktiva och inte attraherar framtidens generationer.

Stockholms stad framhåller att byggande enligt Stockholmsmodellen, där minst hälften av boningsrummen och uteplatser orienteras mot en sida där ljudnivåerna inte upplevs som besvärande, innebär att byggande kan ske på betryggande sätt även i mycket trafikerade lägen. Sundbyberg anser att metoder för att bygga i bullerutsatta lägen behöver belysas i högre utsträckning och ställer sig positiv till användandet av tyst asfalt i bullerutsatta miljöer. Stockholmshem anser att gränsvärden

för olika miljöstörande företeelser inte bör sättas så högt att bostadsbyggandet omöjliggörs exempelvis invid större trafikleder.

Kungsholmens Hyresgästförening ser *fritidsboende* som ett viktigt komplement för boende i lägenheter och saknar en lösning på den bristande försörjningen av fritidstomter.

Bostäder för särskilda grupper

Ett antal remissinstanser diskuterar behovet av bostäder för olika grupper. Huddinge poängterar behovet av att planera för bostäder för alla livets stadier. Akademiska hus, Stockholms universitet och SSCO pekar på behovet av ekonomiskt överkomliga student- och forskarbostäder, så att inte Stockholm riskerar att väljas bort som studieort till förmån för städer som erbjuder billiga bostäder till studenter. Upplands Väsby tror att studentbostäder skulle kunna vara möjliga att etablera i kommunen varifrån man relativt enkelt kan nå Stockholms Universitet, IT-universitetet i Kista, Södertörns Högskola, Uppsala Universitet och Lantbruksuniversitetet i Uppsala samt även andra högskolor i Mälardalen och Gävle.

Karolinska Universitetssjukhuset och Sveriges Pensionärsförbund, Stockholmsdistriktet anser att det finns anledning att beakta äldres särskilda behov av mindre lägenheter och behovet att planera för byggandet av servicelägenheter med nära tillgång till service och allmänna kommunikationer. Barnombudsmannen, BO, saknar beskrivningar om barns och ungas särskilda behov av resande och boende.

Samordnad planering

Riksbyggen vill ha en större samverkan mellan det offentliga och det privata/kooperativa när det gäller effektivisering av infrastrukturutbyggnad, storstadsutveckling och bostadsbyggande samt i projektutveckling. Även Svenska Bostäder anser att det behövs nya former för mellankommunal samverkan inom bostadssektorn. Uppsala vill ha ett regionalt forum för bostadsmarknaden för att upprätthålla en hög bostadsproduktion, klarlägga väsentliga boendekvaliteter samt olika orters betydelse för bostadsförsörjningen. Hyresgästföreningen Region Stockholm efterlyser regional samordning av den gemensamma bostadsmarknaden och av markpolitiken.

Många remissinstanser, bl.a. Solna, Järfälla, Upplands Väsby, Arlandaregionen, Stockholm Nordost, Vägverket, Riksbyggen och Landstinget Västmanland, lyfter fram behovet av att samordna bostadsbyggande med utbyggnad av infrastruktur.

Upplands Väsby, Arlandaregionen, Stockholm Nordost och Södertörns kommunerna anser att förbindelserna till de regiondelar som växer snabbt behöver byggas ut för att nå det bostadsbyggande som krävs. Solna vill vidareutveckla den regionala samordningen genom *Stockholmsöverenskommelsen, En bättre sats* m.m.

Lokal och storregional bostadsmarknad

Många kommenterar fördelningen av bostadsbyggandet inom östra Mellansverige eller mellan kommunerna i länet. Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län konstaterar att RUF5 gör bedömningen att en lokal marknad för nya bostäder framförallt finns i Stockholms län och angränsande delar av Uppsala och Sörmlands län. Riksbyggen instämmer i att det måste finnas en stark lokal marknad för bostadsbyggande och att dessa förutsättningar finns i Stockholms län, delar av Södermanlands- och Uppsala län samt övriga större städer i östra Mellansverige.

Hyresgästföreningen på Södermalm anser att det enda sättet att klara den ökande befolkningen är att bygga i centrala Stockholmsregionen men menar att även hela Mälardalsregionen bör beaktas. Vänsterpartiet i Stockholms läns landsting anser att även de centrala delarna av länet vinner på en utlokalisering av verksamheter och en högre andel bostäder. Hyresgästföreningen region Stockholm understryker att alla kommuner måste ta sitt ansvar för bostadsförsörjningen i regionen. Norra delen av länet måste enligt LO-distriktet ta ett större ansvar. Kungsholmens Hyresgästförening anser att mark och infrastrukturella förutsättningar finns i Norrort, d.v.s. Sollentuna, Täby, Vallentuna, Vaxholm, Åkersberga, Upplands-Bro och Håbo, men att de kollektiva kommunikationerna behöver byggas ut för betydande nybyggnation av bostäder.

Eskilstuna anser att fördjupade analyser bör göras av hur regionens bostadsbehov kan tillgodoses utanför Stockholms län. Västerås vill erbjuda kvalitativt boende i mälarnära lägen. Sandviken anser att Gävle/Sandviken är lika intressanta för bostadsbyggande som andra städer som redovisas i planen, eftersom städerna ligger nära varandra och har en befolkning på 130 000 invånare tillsammans, d.v.s. i paritet med övriga större städer inom östra Mellansverige. Länsstyrelsen i Örebro län vill att Örebro med universitet och Universitetssjukhus uppmärksammas.

Käppalaförbundet noterar en diskrepans mellan den befolkningsutveckling i förbundets ägarkommuner som anges i RUF5 2010 och de uppgifter förbundet inhämtat för sin långtidsplan. Förbundet räknar med att befolkningen redan år 2018 överstiger alternativ låg för år 2030.

Fler synpunkter på kommunernas byggplaner, se Regionens rumsliga struktur.

RTK:s kommentar

Kontoret bedömer att remissinstanserna ger ett starkt stöd för den föreslagna inriktningen på bostadsbyggandet och att det är angeläget att hålla en hög och jämn produktionsnivå. Flera ger också stöd för att underlätta byggprocesserna genom att regionala aktörer samarbetar för att göra planering och genomförande smidigare. Även om det är angeläget med långsiktiga förutsägbara regler anser kontoret att det i vissa fall även kan behövas förändringar, till exempel för att stimulera byggandet av hyreslägenheter.

Fastighetsägarna, Handelskammaren, Hyresgästföreningen, LO-distriktet m.fl. är överens om behovet av incitament på hyresmarknaden även om förslagen är helt olika. Hyressättningssystemet kommer av allt att döma att förändras så att marknadens värderingar får ett större genomslag än i dag. Kontoret anser att sådana förändringar måste tillåtas att ta tid och kompletteras med andra åtgärder för att inte de negativa sociala effekterna ska bli för stora. Kontoret vill inte heller utesluta att även andra incitament kan behövas för att öka produktionen av hyresrätter.

Även behovet av samordning mellan utbyggnad av bostäder och infrastruktur får starkt stöd. Genom de infrastruktursatsningar som föreslås i planen kommer tillgängligheten att öka i perifera delar av regionen och därmed även de marknadsmässiga förutsättningarna att bygga nya bostäder. Om dessa uteblir eller försenas kommer det därför att påverka bostadsbyggandet negativt.

Behovet att öka energieffektiviteten i bostadsbebyggelsen, liksom det stora behovet av ombyggnad och upprustning av bland annat miljonprogrammets bostäder kommenteras endast av ett fåtal. När det gäller behovet av bostäder för olika grup-

per nämns framförallt studentbostäder av flera remissinstanser men även bostäder för äldre.

Några remissinstanser tar upp metoder för att bygga bostäder i bullerutsatta lägen utan att ljudnivåerna upplevs som besvärande. Kontoret menar att byggande enligt Stockholmsmodellen kan tillämpas vilket innebär att byggande ändå kan ske på godtagbart sätt.

Kontoret anser inte att behovet av nya fritidshus i nämnvärd utsträckning kan tillgodoses inom länet. Nya fritidshus med modern standard skulle omedelbart bli attraktiva för permanentboende och måste därför planeras för detta redan från början med avseende på täthet, energieffektivitet, kollektivtrafikförsörjning och annan teknisk försörjning. Däremot kan kolonilotter och små kolonistugor för säsongsanvändning i mån av tillgång på lämplig mark fylla motsvarande behov.

Ett uthålligt transportsystem

Synpunkter från remissinstanserna

Övergripande synpunkter på transportsystemet

Remissinstanserna instämmer i huvudsak i beskrivningen av nuläge och trender. I några yttranden framförs kompletterande synpunkter. Stockholms hamn AB skriver att det bör tydliggöras att Stockholmsregionen är en stor importregion med omfattande transporter av varor på lastbil till och från länet. Godstransportrådet påpekar att även persontransporterna är av stor betydelse för näringslivet och att kostnaden för förseningar m.m. är stor. Remissinstanserna har även önskemål om kompletteringar bl.a. avseende Örebro flygplats samt cykeltrafikens utveckling.

Den generella inriktningen av mål och åtaganden bejakas i flera yttranden. De invändningar som framförs gäller framförallt vägtransportsystemets utveckling.

Förbättrad tillgänglighet

Ett flertal remissinstanser tillstyrker generellt de föreslagna investeringarna i transportinfrastrukturen i länet.

Flera yttranden lyfter fram behovet av förbättrad tillgänglighet bl.a. över Saltsjö-Mälarsnittet samt på tvären mellan trafikstråken. Högskolorna tillsammans med SSCO och Akademiska hus för fram kollektivtrafikens betydelse för högskolorna och trafiksystemets koppling till studentbostäder och områden med kunskapsintensiv verksamhet såsom Kista, Telefonplan och Uppsala. Albano lyfts särskilt fram som en målpunkt som bör få utvecklad kollektivtrafik. Södertörns högskola påpekar att det behövs förbättrade förbindelser till Flemingsberg med tvärspårsväg samt förlängning av tunnelbanan till Huddinge. Karolinska Universitetssjukhuset skriver att tunnelbanans utbyggnad är en förutsättning för den nya stadsdelen vid Norra station och det nya sjukhuset.

Kommuner på Södertörn med stöd av bl.a. Hyresgästföreningen lyfter fram infrastrukturens betydelse för utvecklingen i den södra regionhalvan och för att utjämna den regionala balansen. Fastighetsägarna anser att för att segregation och utanförskap ska kunna motverkas är det viktigt att även områden utanför de regionala kärnorna planeras med ett väl fungerande kollektivtrafiksystem. Stockholms stad önskar bättre anslutningar till Järvafältet och pekar särskilt på anknyttningen Barkarby–Häggvik. Gotland tillstyrker särskilt åtgärder med anslutning till Nynäs-hamn.

Behov av förbättrad busstrafik och att busstrafiken prioriteras på vägnätet lyfts fram av bl.a. Stockholms stad, Nacka och Ekerö samt av SL, som särskilt vill öka stom-busslinjernas framkomlighet. Vägverket, med stöd av bl.a. Resenärsforum och Centrum för folkhälsa, anser att ”hela resan”-perspektivet bör tydliggöras. HSO anser att färdtjänstens betydelse som en del av transportsystemet bör beskrivas. Rikstrafiken och Jernhusen lyfter särskilt fram behovet av bra bytespunkter mellan trafikslagen samt mellan lokal/regional och interregional trafik.

Vägverket anger att mindre åtgärder samt drift och underhåll inte får prioriteras bort. Banverket lyfter fram de första stegen i fyrstegsmodellen och efterlyser en ökad systemsyn i tidiga planeringsskedet. Vägverket och Banverket skriver båda ett objekt, som ligger längre fram i tiden, bör redovisas som behov och framtida stråk och inte pekats ut som objekt. Vägverket påpekar även att vissa objekt inte är slutligt hanterade enligt väglagen.

Stockholmsöverenskommelsen

Stockholms stad m.fl. anser att en tydligare koppling borde göras till Stockholmsöverenskommelsen samt att underlag för överenskommelser bör formas så att de klarar skiftningar i politiken. Länsstyrelsen anser att det är riktigt att utgå från Stockholmsöverenskommelsen men att det måste finnas öppenhet att justera RUFSS utifrån utfallet i den pågående investeringsplaneringen. Flera organisationer, däribland kommunerna i Stockholm Nordost och Arlandaregionen, Nynäshamn, Stockholms Handelskammare och Bil Sweden anser att investeringsnivån i RUFSS och Stockholmsöverenskommelsen inte är tillräcklig.

Samhällsekonomiska analysmodeller

Stockholm Nordost och Arlandakommunerna samt Stockholms Handelskammare lyfter fram att de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för storstadsmiljön måste förbättras. SIKÄ efterfrågar en samhällsekonomisk analys av samrådsförslaget men även av alternativa åtgärds paket. SIKÄ framhåller vidare att trängselns inverkan på måluppfyllelsen bl.a. med avseende på tillgänglighet och regional utveckling borde belysas. Även Nacka anser att trängseln på vägar och spårnät inte får tillräcklig uppmärksamhet. Banverket vill att RUFSS ska belysa omfattningen av den trängsel i kollektivtrafiken som kan bli aktuell vid en mer omfattande överflyttning av vägtrafiken till spår.

Ekonomiska styrmedel

Strategin att – vid sidan av utbyggnad av infrastrukturen – även begränsa vägtransporternas utveckling får stöd i yttranden från Sundbybergs stad, Ekerö, Huddinge, Haninge, SIKÄ m.fl. Naturvårdsverket m.fl. bejakar en begränsning av biltrafiken men anser att konkreta åtgärder saknas och att vägåtgärderna i praktiken är prioriterade i planförslaget. I många yttranden från statliga organ, Stockholm stad samt flera kommuner och andra organisationer uttalas stöd för olika åtgärder däribland avgifter för vägtrafiken, ITS (Informationsteknisk standardisering) och *mobility management*, infartsparkeringar, utvecklat cykelvägnät samt förstärkt kollektivtrafik på land och till sjöss. SSCO anser att starkt reducerade kollektivtrafiktaxor kan vara ett sätt att nå planens mål om en uthållig kapacitet inom utbildningen.

Solna anser att lagstiftningen ska ändras så att regionalt beslutad trängselavgift blir möjlig. Naturskyddsföreningen i Stockholms län vill att RUFSS ska utveckla hur

regionen ska hantera möjligheten med en regionalt beslutad trängselskatt, vilket troligen blir möjligt efter år 2010. Stockholm saknar en diskussion om samspelet mellan de tre ekonomiska styrmedlen – trängselskatten, parkeringsavgiften och SL-taxan – samt dess relation till bensinpriset. LO-distriktet skriver att trängselskatter bör finnas kvar men att överskottsmedlen bör satsas på kollektivtrafik.

Stockholms Handelskammare framhåller rörlighetens betydelse för tillväxten och ställer sig inte bakom målet att styra och begränsa efterfrågan på vägkapacitet. Handelskammaren anser att trängselskatten hämmar rörligheten och fungerar som en extra skatt.

Transportsystemets effekter på klimatet diskuteras under Klimat, energi och transporter.

Behov av förbättrad kollektivtrafik inom länet

Flera organisationer, däribland Boverket, Örebro läns landsting, kommunerna i Stockholm Nordost samt flera kommuner utanför länet, argumenterar för en förstärkt, kapacitetsstark och effektiv kollektivtrafik.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet i Stockholms läns landsting och flera lokalavdelningar är liksom Stockholmspartiet och Naturhistoriska riksmuseet samt Naturskyddsföreningen i Stockholms län positiva till utveckling av kollektivtrafiken men motsätter sig utbyggnad av vägtrafiksystemet.

Stockholms stad och även SL efterlyser trafikanalyser som stöd för prioriteringen mellan olika insatser i kollektivtrafiken. SL delar den ambition som uttrycks i RUF5 att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och tillgänglig men saknar ett utvecklat resonemang om varför kollektivtrafiken ska byggas ut trots att kollektivtrafikandelen inte ökar.

SL, LO-distriktet och Kungsholmens hyresgästförening tar på skilda sätt upp betydelsen av en förmånlig kollektivtrafiktaxa.

Remissvaren ger ett starkt stöd till utbyggnaden av de kollektivtrafikobjekt som föreslås i samrådsunderlaget. Kommuner och andra berörda parter argumenterar i stor utsträckning för snarast möjliga genomförande av de åtgärder som de närmast är berörda av.

Banverket m.fl. skriver att Citybanan måste ses i sitt systemsammanhang där åtgärder behövs även på det övriga spårsystemet med utbyggnad av bl.a. Mäljarbanan och Södertälje C–Södertälje H. Banverket betonar vidare de yttre tvärförbindelsernas betydelse för systemets framtida hållbarhet och anser att tvärsparväg är tveksamt som alternativ för de längre sträckorna.

Flera yttranden lyfter även fram den föreslagna tunnelbanesträckningen mellan Liljeholmen och Universitetet som intressant, däribland Stockholms stad som anser att den bör belysas i större sammanhang. Även SL är positivt och anger ett antal förutsättningar för den fortsatta utredningen.

Socialdemokraterna i Stockholms län liksom Sundbyberg förespråkar en dragning av Mäljarbanan med fyra spår genom centrala Sundbyberg. Sundbyberg lyfter särskilt fram att det bör ske genom en tunnelförläggning. Upplands-Bro liksom Kista Science City och Luftfartverket Division Stockholm förordar däremot att Mäljarbanan byggs ut med två spår via Kista. Flera remissinstanser diskuterar alternativa sätt att lösa förbindelserna från Barkarby mot Kista. Stockholms stad betonar vikten av att utvecklingen i Kista får stöd av effektiv kollektivtrafik. Om Mäljarbanan byggs ut via Sundbyberg förordar staden att tunnelbanan byggs ut mellan Akalla

och Barkarby. Också Banverket beskriver att förbindelsen Akalla/Kista–Barkarby i sådana fall kan lösas med tunnelbana eller spårväg.

Länsstyrelsen lyfter fram möjligheten att förlänga tunnelbanan från Karolinska Universitetssjukhuset till Solna och Kista. För Järfälla är det överordnat att Målarbanan så snart som möjligt får ökad kapacitet och förordar spårväg som kollektivtrafikförbindelse mellan Barkarby och Akalla. Håbo lyfter generellt fram behovet av bättre koppling mellan ABCU- och ABC-stråken.

Stockholms stad understryker att Stockholm Nord bör placeras så att den stöder utvecklingen i kärnan Kista-Sollentuna-Häggvik. SL saknar motivering i RUF5 till val av lokalisering av Stockholm Nord (Häggvik i Fördelad, Sollentuna i Tät). Sollentuna förespråkar en förlängning av tvärspårväg Kista via Sollentuna centrum. SL påpekar också att ställningstagande till Stockholm Väst (Barkarby) föregriper de fördjupade studier som planeras.

Flera remissinstanser framför att *spårkapaciteten mot nordost* behöver utökas. Nordostkommunerna skriver att det är angeläget att utredningen om spårburen trafik till nordost fortsätter så att det är möjligt att genomföra investeringarna under kommande planeringsperiod. Socialdemokraterna i Stockholms län förordar Roslagspilen. Stockholms stad anser att andra lösningar än Roslagspilen är mer intressanta för nordost och att tunnelbana Mörby–Täby bör utredas närmare vilket förutsätter ny tunnelbana Liljeholmen–Albano/Universitetet. SL framför att Citybanan bör reserveras för trafik på nuvarande fyra pendeltågslinjer och att Roslagspilen – om den byggs – bör dras till Stockholm C och inte via Citybanan. Länsstyrelsen anser att det är för tidigt att välja alternativ för regiondelen och att utredningen bör fortsätta. Miljöpartiet i nordostkommunerna anser att Roslagspilen även bör utredas som spårbilslinje. Nordostkommunerna önskar att även en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda ska studeras. I flera yttranden lyfts också det stora behovet av förstärkning av kollektivtrafiken i sydostsektorn fram.

Länsstyrelsen framför att utrymme bör reserveras för sex spår längs Ostkustbanan söderifrån upp mot Sollentuna – oavsett hur man löser Målarbanans utbyggnad – så att utrymme skapas för utökad trafik mot Arlanda. SL anser att RUF5 bör tydliggöra att nationella höghastighetsbanor kan komma att medföra krav på förstärkningar på spårkapaciteten på sista spårdelen in mot Stockholm samt att detta ska ingå i höghastighetsprojekten.

Remissinstanserna framför även en mängd önskemål av åtgärder som inte redovisas i samrådsförslaget: spårväg i innerstaden, ytterligare utbyggnad av tunnelbanan, spårburen trafik till Tappström, spårförbindelse på tvären mellan Flemingsberg och Haninge, upprustning av stationer, utbyggnad av tvärbanan till en ringled runt staden genom tunnel under strömmen mellan Djurgården och Finnboda etc.

Behov av vätgärder inom länet

Ett stort antal remissinstanser argumenterar *för* respektive *mot* utbyggnaden av de större vägprojekten Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse.

Stöd för Förbifart Stockholm ger nordostkommunerna, Haninge, Ekerö, Kista Science City, LO-distriktet, Bil Sweden m.fl. Ekerö ställer breddning av väg 261 som villkor för sin tillstyrkan. LO-distriktet anser att statens andel av finansieringen bör höjas. Stockholmsregionen skriver att en utbyggnad av leden måste kompletteras med åtgärder som begränsar emissionerna.

Flera organisationer argumenterar emot Förbifarten däribland Arbetsgruppen Råd- da Grimstaskogen som anför en mängd miljöorienterade argument och samfundet S:t Erik. Flera avdelningar av Miljöpartiet hävdar att Förbifarten kommer att leda till ökade koldioxidutsläpp.

Länsstyrelsen, Lidingö och Nacka m.fl förordar Österleden. Nacka skriver att denna från början bör vara utformad för kollektivtrafik. Nätverket YIMBY önskar att Österleden ska prioriteras före Förbifarten på grund av den senares förmodat utglesande effekt på stadsbebyggelsen. LO-distriktet, Hyresgästföreningen Öster- malm, Naturskyddsföreningen i Nacka, Nationalstadsparksfonden WWF och Djur- gården-Lilla Värtans miljöskyddsförening m.fl. avstyrker en östlig förbindelse.

Flera remissinstanser, däribland Riksantikvarieämbetet, Ståthållarämbetet och Statens fastighetsverk, ifrågasätter de två trafiklederna med hänvisning till att de motverkar långsiktig hållbarhet samt att de gör intrång i natur- och kulturvärden.

Några organisationer tillstyrker behovet av ökad kapacitet över Saltsjö-Mälars- nittet men anser att detta bör mötas på annat sätt (Kombinationsalternativet/ Ulvsundadiagonalen). Stockholms stad anser att utöver Förbifarten och Östlig för- bindelse bör det efter år 2030 byggas en mer central vägförbindelse i nord-sydlig riktning för att avlasta Essingeleden.

I remissvaren finns direkt stöd för byggande av flertalet av de vägobjekt som föreslås i samrådsunderlaget. Några kommenteras särskilt. Stockholms stad anser att Huvudstaleden – för att få önskad effekt – bör förlängas till Ulvsundavägen och vidare mot Åkeshov-Brommaplan. Södertälje skriver att breddningen inom befint- ligt vägområde på sträckan Moraberg-Hallunda på E 4 inte är tillräcklig utan att vägen bör ges en mer permanent och trafiksäker lösning. Luftfartsverket Division Stockholm anger att ”alternativ Arlanda” med en genande sträckning bör redovisas istället för den i samrådsunderlaget redovisade sträckningen av väg 268 Grana- Hammarby. Gnesta skriver att väg 57 bör ges högre standard och att det inte räcker med den i RUF5 föreslagna Förbifart Järna.

I yttrandena framförs även förslag på åtgärder som inte tas upp i samrådsförsla- get däribland nedgrävning av Essingeleden och Roslagsvägen, utbyggnad av väg 258 Hågelbyvägen, nya trafikplatser m.m.

Yttranden som berör det storregionala perspektivet redovisas under rubriken Vidareutveckla en flerkärnig tät region/Trafiknät som stöder en flerkärnig tät region.

Nationella och internationella förbindelser samt gods

Önskemål om utvecklade nationella och internationella förbindelser framförs fram- förallt av kommuner och regionförbund i östra Mellansverige. Norrköping och Regionförbundet Östsam poängterar vikten av det transeuropeiska transportnätet (TEN) och att Ostlänken måste byggas. Även Regionförbundet Örebro lyfter upp TEN och anser att Mäljarbanan/Svealandsbanan samt E 20/Västra ska ingå i detta. Sandviken och Regionförbundet Örebro understryker att förbindelserna mot Oslo måste förbättras. Länsstyrelsen i Västmanlands län och Västerås anser att E 18 ska upprustas till motorvägsstandard.

Arlandas betydelse för den internationella tillgängligheten betonas i flera yttran- den. Uppsala och TCO Stockholms län vill att Arlandas navfunktion utvecklas med ökat linjeutbud. Stockholms Handelskammare anser att planering för en fjärde

bana bör påbörjas. Några yttranden tar upp flygets miljöbelastning samt behovet av järnvägsförbindelser och sjöfart som komplement till flyget.

Fler remissinstanser, bl.a. Luftfartsverket Division Stockholm och kommunerna i Arlandaområdet, vill att kollektivtrafikanslutningarna till Arlanda förbättras. Flera påtalar också att kollektivtrafiken till Skavsta bör förbättras. Stockholms hamn AB och Sandviken lyfter fram spårinfrastrukturens betydelse för godstransporter. Hamnen påpekar särskilt behovet av dubbelspår på Nynäsbanan med koppling till Norviksudden samt Värtabanans betydelse. Sandviken lyfter även fram betydelsen av kopplingen till Norra stambanan. Katrineholm framhåller TGOJ-banans betydelse.

Sjöfartsverket efterlyser en redovisning av godstransporter i hamn och terminalsystemet med dess anslutningar på systemnivå. Värmdö motsätter sig en utbyggnad av Horstensleden vilken man anser har marginell betydelse för näringen.

Flertalet remissinstanser ser det som positivt att godstransportfrågorna ges större utrymme än tidigare men flera, bl.a. flera regionförbund, Vägverket och Godstransportrådet Stockholm-Mälardalen konstaterar att kunskapen om godstransporter och samspelet mellan transportsystemets komponenter behöver ökas betydligt. Flera instanser, till exempel SIKA, lyfter fram betydelsen av att belysa samspelet mellan godsnoder i Mälardalenregionen. Länsstyrelsen i Stockholms län och regionförbundet Östmanland efterlyser planeringsunderlag i form av analys av kapacitet och behov av infrastruktur för regionens godsförsörjning. Godstransportrådet lyfter fram behovet av bättre kunskap avseende flödesvägar, handelsmönster och varuströmmar.

I stort sett alla synpunkter som särskilt rör godstransporter framhäver betydelsen av intermodalitet och förespråkar ökat nyttjande av järnväg och sjöfart för godstransporter. Kommuner och regionförbund betonar gärna potentialen för att utveckla befintliga och planerade terminaler och hamnar inom det egna territoriet. Regionförbunden Örebro och Östmanland, SIKA, Hallsberg, Stockholm-Arlanda-regionen och Stockholm Nordost betonar systemperspektivet som underlag för planeringen och åtgärder i transportsystemet.

Ökade marknadsandelar för sjöfarten betraktas som positivt men det finns olika synpunkter på vilka hamnar som bör utvecklas. Enköping, Håbo, Nykvarn, Nyköping, Södertälje, Västerås samt Västmanlands Kommuner & Landsting betonar vikten av Mälarsjöfarten och betydelsen av Södertälje hamn, kanal och sluss. Stockholms Handelskammare, Ekerö, Samfundet S:t Erik och Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening betonar betydelsen av att bibehålla hamnverksamhet centralt i regionen. Handelskammaren anser att regionplaneringen dessutom måste ha beredskap för utökad hamncapacitet i regioncentrum. Nynäshamn efterlyser ett tydligare ställningstagande för utbyggnad av hamnen i Norvik.

Stockholms stad anser att det generellt sett behövs beskrivningar av hur RTK tänker sig utvecklingen av varuförsörjning i regionen. Detta gäller särskilt för terminalområden. Upptagningsområde samt funktion och samband mellan områdena efterlyses. Hallsberg menar att klimatmålen och målet att flytta över mer gods på järnväg motverkas om inte ett kunskapsbaserat systemtänkande får ligga till grund för analyser och förslag på lösning på hur de långväga intermodala transporterna rumsligt ska organiseras.

Genomförande av åtgärder i transportsystemet

Några organisationer tar särskilt upp genomförandeperspektivet. Yttrandena innebär i huvudsak tillstyrkanden eller önskemål om att skrivningarna i samrådsförslaget ska utvecklas. Riksbyggen, Vägverket och Lidingö tar upp att ansvar och former för samverkan för genomförande av förslagen i RUFSS bör tydliggöras.

I flera yttranden tas specifikt ansvarsfördelningen mellan stat och region/kommun upp. Generellt betonas att statens ansvar för finansieringen av statlig infrastruktur inte ska skjutas över på kommunerna. Socialdemokraterna i Stockholms län anser att statens andel måste öka om åtgärderna i RUFSS ska kunna genomföras. Värmdö anser att ansvarsfördelningen inte ska ändras men att brukaravgifter och marknadsfinansiering kan användas. Upplands Väsby förordar att OPS (offentligt-privat-samarbete) ska användas så att investeringar kan tidigareläggas.

RTK:s kommentar

Tillgänglighet och samhällsekonomiska analysmodeller

Transportsystemets kapacitet är en central fråga i RUFSS och i många yttranden. Synpunkterna stöder till stora delar förslagen i samrådsunderlaget. Skiljande meningar finns främst när det gäller de större vägprojekten. I många yttranden lyfts också klimatfrågan fram med koppling till behov av ökad kollektivtrafik, dämpad biltrafik samt åtgärder som styr i denna riktning.

Frågeställningarna är komplexa. Kontoret har genomfört ett antal analyser i syfte att bedöma behovet av ökad kapacitet i transportsystemen med antagande av att styrmedel införs som dämpar biltrafiken till en nivå som bedöms vara acceptabel med hänsyn till kommande klimatmål, se vidare "Klimat, energi och transporter". Kontoret konstaterar att införande av förstärkta ekonomiska styrmedel och andra effektiviserande åtgärder är nödvändiga för att kommande CO₂-målen ska uppnås. Detta tydliggörs i RUFSS.

Ekonomiska styrmedel har ur miljösynpunkt flera positiva effekter, dels genom att begränsa trafikarbetet i sig, dels genom att ökad framkomlighet medför jämnare körmönster som i sig bidrar till begränsade utsläpp men också genom att de – rätt utformade – även bidrar till en snabbare omställning till mer miljöanpassade fordon och bränslen. Ekonomiska styrmedel och en effektivare användning av transportsystemet är, vid sidan av ökad kapacitet, nödvändiga åtgärder om framkomligheten fortsatt ska vara acceptabel i ett alltmer belastat transportsystem.

Kontoret konstaterar samtidigt med stöd av analyserna att föreslagna infrastrukturåtgärder är robusta också med analyserade styrmedel. Med antagen trafikering och föreslagna investeringar i kollektivtrafiken är en betydande överflyttning av bilresenärer till kollektivtrafiken möjlig. Behovet av ökad kapacitet i kritiska snitt i vägsystemet kvarstår även vid den dämpning av trafiktillväxten som analyserade styrmedel ger. Slutsatsen är att betydande kapacitetsökningar är nödvändiga i såväl spår- som vägtrafiksystemen för att regionen ska hållas samman.

Redovisningen i RUFSS kommer att struktureras för att tydligare visa hur olika åtgärder stöder varandra och tillsammans leder till förbättrad funktion i transportsystemet såväl nationellt, storregionalt, regionalt som lokalt. Kontoret delar till stor del de framförda synpunkterna om behovet att anpassa redovisningen av åtgärderna i förhållande till hur långt planeringsprocessen har kommit. Åtgärder som ligger längre fram i tid redovisas därför i utställningsförslaget som *reservat* eller för perioden efter år 2030 som *samband* som bör utvecklas.

Kontoret instämmer till stor del i de förslag som leder till effektivare trafik och begränsat vägtrafikarbete liksom förslag om stärkt förmåga till genomförande. Behovet av en ännu snabbare och kraftigare utbyggnad av transportsystemet än vad som föreslås i samrådsunderlaget framförs från flera håll. Kontorets bedömning är att de redovisade åtgärderna på ett rimligt sätt tillgodoser behovet av tillgänglighet samt ger förutsättningar att möta den väntade befolkningsökningen, samtidigt som den samlade investeringsnivån bedöms som realistisk.

Kontoret delar inte den starka förväntan som vissa remissinstanser har på möjligheten att med ytterligare åtgärder i kollektivtrafiken – utöver den i samrådsförslaget föreslagna 50-procentiga ökningen av kapaciteten – ersätta föreslagna åtgärder i vägtrafiksystemet.

De föreslagna åtgärderna bör ses som en sammanhållen helhet om mål om framkomlighet, tillgänglighet och begränsad klimatpåverkan ska nås. Detta tydliggörs i RUF5. En god samordning mellan bebyggelse och kollektivtrafiksystemen bör även fortsatt vara en grundläggande utgångspunkt för den fysiska planeringen och investeringar i kollektivtrafik bör ges hög prioritet.

I ett längre tidsperspektiv – med ny drivteknik och med minskade CO₂-utsläpp och andra emissioner – minskar behovet av att begränsa biltrafiken för att skydda miljön. Kontorets bedömning är att behov av framkomlighet, god stadsmiljö och effektivitet gör att en strategi med täthet och hög andel kollektivtrafik också i det längre tidsperspektivet har avgörande fördelar.

Möjligheter att minska klimatpåverkan

Potentialen för att förändra res sätt eller effektivisera resandet genom *mobility management*, ITS m.m. har i olika sammanhang bedömts kunna ge utsläppsminskningar på i storleksordningen 5–15 procent. Denna typ av åtgärder är dock svåra att planera på en övergripande nivå. De bör i stället diskuteras och vidareutvecklas inom ramen för planens genomförande tillsammans med de aktörer som har ett mer operativt ansvar. Det finns redan i dag forum där dessa frågor diskuteras. Det åtgärdsområde, som har störst potential när det gäller att reducera växthusgasutsläppen, är annars teknikområdet. Stora ansträngningar bör därför göras för att driva på och underlätta en omställning som omfattar såväl fordon som drivmedel.

I det fortsatta planarbetet bör olika styrmedelsalternativ och deras effekter studeras. Var, när och hur åtgärder sätts in har inte bara påverkan på mängden bilresor utan i många fall också på framkomligheten. Minskningar/omfördelningar av bilresor som leder till ökad framkomlighet innebär att utsläppen per fordonskilometer kan minska betydligt.

Bedömningar av kollektivtrafikens kapacitetsbehov måste göras utifrån skilda utbyggnadsnivåer av vägtrafiken. Sådana studier pågår och kommer att utvecklas till utställningsförslaget. Dock kan redan nu några viktiga slutsatser dras om effekterna av styrmedel för redan i dag kritiska passager som Saltsjö-Mälarsnippet. Även om kollektivtrafiken förstärks och regleringar införs kvarstår behovet av ny kapacitet i vägnätet om man fortsättningsvis önskar hålla ihop den norra och södra regionhalvan i en region som antas växa med dryga 20 000 invånare per år.

Föreslagna åtgärder till förstärkt spår- och vägkapacitet

Kontoret konstaterar att remissinstanserna till övervägande del stöder att överenskomna åtgärder i Stockholmsöverkommelsen fram till år 2020 ska redovisas i

RUF5. Vid sidan av de mer generella kommentarerna ovan har kontoret följande kommentarer.

Utbyggnaden av fyrspar på Mäljarbanan Tomteboda–Kallhäll är nödvändig för att tillsammans med Citybanan, utbyggnad av Södertälje C–Södertälje H och en etappvis utbyggnad av Nynäsbanan ge tillräcklig kapacitet åt pendeltågssystemet samtidigt som regionaltågen kan utvecklas. För Mäljarbanan väljs i RUF5 sträckningen via Sundbyberg vilken till lägre kostnad och på kortare tid kan bidra till att systemet ges nödvändig kapacitet. Kontoret delar framförda synpunkter på att spår bör anläggas mellan Barkarby och Akalla-Kista för att bidra till förbättrad tillgänglighet från nordväst mot Kista. I RUF5 redovisas detta som spårreservat.

Behovet är stort av förstärkt spårkapacitet mot de växande regiondelarna i nordost- och ostsektorerna. För nordostsektorn förordas i RUF5 en utbyggnad av pendeltåg – Roslagsspilen – vilket långsiktigt ger den bästa tillgängligheten för sektorn i sin helhet. Kontoret delar dock remissinstansernas synpunkter att också tunnelbanealternativet bör utredas parallellt. I RUF5 redovisas åtgärden som spårreservat. För ostsektorn är den troliga långsiktiga lösningen tunnelbana, som bidrar till en förstärkning av tunnelbanesystemet över Saltsjö-Mälarsnittet, i en första etapp till Nacka. I RUF5 redovisas detta som spårreservat.

Kontoret delar framförda synpunkter på behoven av utvecklad kollektivtrafik i stråket Stockholm–Arlanda–Uppsala. I syfte att möjliggöra en ändamålsenlig trafik såväl via Märsta som Arlanda redovisas i RUF5 genomförande av ökad kapacitet i spårkorsningen vid Skavstaby längs Ostkustbanan.

I RUF5 redovisas även spårreservat Häggvik – Roslags Näsby samt Spårväg City. Kontorets bedömning är att detta tillsammans med övriga i Stockholmsöverenskommelsen redovisade åtgärder ger kollektivtrafiksystemet tillräcklig kapacitet fram till år 2030. På längre sikt, efter år 2030, redovisas behov av ytterligare åtgärder bl.a. 6-spårslösningar på inre delar av järnvägsnätet, förlängning av spår till Åkersberga och Orminge samt ytterligare kapacitet på centrala delar av tunnelbanenätet.

Analysen som kontoret gjort visar entydigt att behovet är stort av ökad *väggkapacitet* över Saltsjö-Mälarsnittet samt att den ökande trängseln på Essingeleden inte ensidigt kan lösas med ekonomiska styrmedel utan att detta får till följd att regionen delas. Funktionen att hålla samman regionen kan fyllas av såväl Östlig förbindelse som Förbifart Stockholm. Som leder i det samlade transportsystemet är de kompletära. Förbifarten bidrar till ökad tillgänglighet i ett yttre band med koppling till de regionala kärnorna. Östlig förbindelse bidrar framförallt till avlastning av innerstadens trafik samt till ökad tillgänglighet i ostsektorn. Analyserna visar att tillsammans med effektiva styrmedel och en utbyggd kollektivtrafik är utbyggnad av dessa leder förenliga med att långtgående klimatmål kan uppnås.

Kontorets bedömning är att förutsättningarna att finansiera dessa åtgärder därför till stor del blir avgörande för prioriteringen. Förbifarten bör påbörjas snarast möjligt i syfte att komplettera Essingeleden. Genomförande av Östlig förbindelse bör avvägas så att de mest väsentliga kollektivtrafikåtgärderna samtidigt kan genomföras. I RUF5 finns förbindelsen med i slutet av perioden fram till år 2030. Även Huvudstaleden, som framförallt avlastar väggssystemet i centrala Solna samt ger ökad tillgänglighet för ny bebyggelse i Solna/Sundbyberg/Bromma, bör byggas före år 2030.

Kontoret delar även framförda synpunkter om betydelsen av god framkomlighet för busstrafiken. I RUF5 tydliggörs att framkomlighet för busstrafiken ska ges hög prioritet vid nybyggnad och andra kapacitetsförstärkningar på vägnätet.

Remissinstansernas synpunkter på nationella och internationella förbindelserna samt godsnäten innebär i huvudsak att de bejakar och förstärker de ställnings-taganden som gjorts i samrådsunderlaget.

Godstransporter

Kontoret konstaterar att det finns ett stort behov av ökad kunskap om godstransporter och dess förutsättningar. Vissa grundläggande resonemang måste dock utvecklas i RUF5 2010. Utgångspunkten för den regionala planeringen är att godstransporter är marknadsstyrda och att den offentliga planeringen bör inriktas på att skapa förutsättningar för transportlösningar som är förenliga med politiska mål. Genom att definiera godsstråk kan RUF5 ge ledning för prioritering av samhällliga investeringar. Godsstråkkartan i samrådshandlingen behöver utvecklas och nyanseras och RUF5 bör föra strategiska resonemang som leder till ett hierarkiskt uppbyggt system av noder och länkar. Som grund för detta behöver också beskrivningen av nuläge och trender utvecklas för att klargöra förutsättningarna för strategier och åtaganden.

Utveckla idéer och förnyelseförmåga

Stockholmsregionen måste samla sina resurser och utveckla ett gott företagsklimat för att klara sig i den globala konkurrensen. Strategin har fokus på att förbättra de generella förutsättningarna för entreprenörskap och innovationsverksamhet i hela ekonomin. Den offentliga sektorn har en viktig roll både genom att skapa de fysiska förutsättningarna – t.ex. goda kommunikationer – för näringslivet och som stor upphandlare av varor och tjänster. Besöksnäringarna och kulturlivet lyfts fram som särskilt viktiga för attraktiviteten.

Nuläges- och trendbeskrivning samt planeringsmål Synpunkter från remissinstanserna

Nuläges- och trendbeskrivningen får stöd av remissvaren. Till exempel anser länsstyrelsen i Stockholms län att avsnittet om att utveckla idéer och förnyelseförmåga ger en i många avseenden korrekt bild av förhållanden och utmaningar kring näringslivsfrämjande, innovationsförmåga och entreprenörskap. Stockholms stad anser att åtagandena i planen stämmer väl överens med inriktningen på stadens eget arbete och Nutek håller med om att förmågan till en kunskapsintensiv och innovationsdriven tillväxt är god i Stockholmsregionen.

Flera remissinstanser bland annat Solna, Stockholms stad och Stockholms Sjögård delar uppfattningen att planernas uppgift främst är att stimulera täta och innovativa miljöer och att man inte bör förekomma marknadens logik genom att på förhand peka ut vilka branscher eller innovativa miljöer som kommer att växa.

Tillverknings- och verkstadsindustrins betydelse för Stockholmsregionens utvecklingspotential och värdetillväxt, liksom villkoren för den avancerade tillverkningsindustrin bör enligt ett antal remissinstanser (Södertörnskommunerna och Sandviken) utvecklas i RUF5 2010.

Remissinstanser ställer sig bakom planeringsmålen, men flera aktörer i östra Mellansverige (Eskilstuna, Nyköping, Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län) anser dock att planeringsmålens geografi är otydlig. Är det Stockholms län eller östra Mellansverige som avses? En fortsatt dialog och process om hur de kringliggande länens egna utvecklingsplaner kan bidra till uppfyllelse av vision, mål och strategier i RUF5 efterfrågas också.

RTK:s kommentar

Nuläges- och trendbeskrivning liksom planeringsmålen får stöd av remissinstanserna. Vilken geografi som avses kommer att klargöras i utställningsversionen av RUF5.

Åtaganden inom näringspolitik och entreprenörskap Synpunkter från remissinstanserna

Kluster och branscher

Invest in Sweden Agency (ISA) bedömer att planen har goda förutsättningar att stimulera tillväxt i regionen. Tillväxtarbetet skulle dock kunna utvecklas ytterligare när det gäller stimulans till fler och växande företag. Planen kan utvecklas betydligt vad gäller regionens befintliga och framtida starka kluster eller kompetensområden och beskriva hur en utveckling av dessa kan stimuleras. Också Region Skåne/

Regionala tillväxtnämnden menar att det är relevant att uppmärksamma de offentliga planeringsorganen på var nya innovativa områden, kluster eller näringar växer fram och stödja dessa.

Några remissinstanser, till exempel Solna och Nutek, saknar en tydlig bild av vilka delar av näringslivet som regionen anser ha särskilt goda tillväxtförutsättningar i framtiden. De anser att analysen om regionens framtidsbranscher bör fördjupas.

Järfälla påtalar att industriområden omvandlas till bostadsområden men att det inte planeras ny industrimark och ställer frågan om ytkrävande branscher kommer att finnas kvar i regionen. RUF5 pekar ut kultur och turism som viktiga för regionen och resonemanget om att *inte* peka ut branscher haltar därför.

Värmdö, Ekerö, Kulturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet och Samfundet S:t Erik anser att *småföretagens* betydelse bör lyftas fram tydligare i alla delar av regionens flerkärniga struktur.

Uppsala lyfter fram det storregionala perspektivet i näringslivets utveckling och anser att en långsiktig strategi bör utgå från förhållandena i hela Stockholm-Mälarenregionen. Stockholm Business Alliance ses som en viktig samarbetsarena.

Den offentliga sektorns förnyelse och betydelse

Nacka menar att flera kommuner i länet har visat på goda exempel på förnyelse av offentlig sektor som kan utvecklas vidare inom regionen. LO-distriktet och TCO i Stockholms län påpekar att det finns många sätt att utveckla den offentliga sektorn på, bl.a. genom att satsa på kompetensutveckling, trygga anställningar och delaktighet för personalen; anställ fler inom kommuner och landsting så att kvaliteten inom vård, omsorg och skola förstärks. Också ESF-rådet understryker betydelsen av att offentlig sektor som arbetsgivare uppmuntrar sina anställda till nytänkande och att den enskilde ges möjlighet till kompetensutveckling.

Näringspolitik

Stockholms stad, Solna, Ekerö och Riksbyggen anser att det är angeläget med bättre samordning av regionens näringspolitiska insatser och en långsiktig övergripande strategi. Upplands Väsby framhåller att Stockholm Business Alliance skulle kunna ha en viktig roll i arbetet med att formulera en långsiktig näringspolitik för hela Stockholm-Mälarenregionen. Solna framhåller dock att det finns ett bra samarbete mellan kommunerna i Stockholm-Mälarenregionen inom näringslivsområdet.

Länsstyrelsen i Stockholms län föreslår att behoven av ett utvecklat och breddat regionalt näringslivsfrämjande arbete tydliggörs i planen. Länsstyrelsen ser behov av ett mer kraftfullt regionalt samarbete kring exempelvis nyföretagande, innovationsrådgivning, miljödriven näringslivsutveckling, exportfrämjande och företagsutveckling. Även Solna och Centerpartiet i Stockholms läns landsting vill se mer av grundläggande företagsfrågor i planen.

Region Skåne/Regionala tillväxtnämnden påpekar att mångfalden av aktörer som arbetar med finansiering, rådgivning, information, kluster- och innovations- och systemutveckling beskrivs som ett problem i RUF5. Tillväxtnämndens erfarenhet är att de flesta av dessa initiativ startas med hjälp av offentliga aktörer lokalt, regionalt och/eller nationellt.

Samverkan privat och offentlig sektor

Sundbyberg understryker att det är positivt med ett åtagande för att öka utbyte och samverkan mellan privat och offentlig sektor. Olika former av samverkan har med gott resultat utvecklats under senare år och behöver ytterligare uppmuntras. Riksbyggen anser att det är bra om RUFSS kan lyfta ett antal idéer om hur samarbetet kan bli bättre mellan offentliga och privata aktörer. Järfälla anser att den efterfrågade dialogen med näringslivet pågår redan idag i kommunerna och att det är märkligt att företagareföreningar inte alls nämns i detta sammanhang. TCO i Stockholms läns vill satsa på den offentliga sektorn som "tillväxtstabiliserande". En form av samverkan mellan offentlig och privat sektor sker i skolans regi och Svensk Handel anser att det är viktigt att formerna för denna samverkan utvecklas. Statens historiska museer föreslår att åtagandet (s. 73) kompletteras enligt följande: "Säkra ett långsiktigt och systematiskt utbyte mellan offentlig sektor och näringsliv *liksom inom offentlig sektor på olika nivåer.*"

Akademiska Hus trycker på att det är viktigt med ett aktivt samspel mellan utbildning, forskning, näringsliv och politik.

Offentlig upphandling

Stockholms stad poängterar att den offentliga upphandlingen bör styras av verksamheternas behov och anser att RUFSS bör förtydliga vad som avses med *möjligheten att avsätta delar av upphandlingsbeloppet till särskilda forskningsinsatser*. Det bör också utredas i vilken utsträckning detta är förenligt med EG-direktiven om offentlig upphandling och den svenska upphandlingslagstiftningen. Staden påpekar vidare att det i en upphandlingspolicy liksom i den enskilda upphandlingen går att formulera krav på ett sätt som öppnar möjligheten för små och nystartade företag att delta.

Konkurrensverket framhåller särskilt vikten av att offentliga upphandlingar används på ett sådant sätt att de bidrar till att främja ekonomisk förnyelse och innovation. Det är viktigt att också småföretag har möjlighet att delta i offentliga upphandlingar påpekar flera remissinstanser, bland annat Huddinge och Centerpartiet i Järfälla. LO-distriktet i Stockholms län vill att man kräver praktikplatser för unga och/eller nyanlända i all verksamhet som upphandlas för skattepengar. RFSL Stockholm anser att hbt-frågor och ett normkritiskt perspektiv bör inkluderas i upphandlingar för att förbättra transparens och likabehandling inom regionen.

Regionens internationella tillgänglighet

Solna lyfter fram betydelsen av att förbättra Stockholmsregionens internationella tillgänglighet ur ett näringslivsperspektiv. Det är viktigt att säkerställa att flyget kan fortsätta utvecklas genom ökad turtäthet och fler direktlinjer till viktiga näringslivsmetropoler för att regionen ska kunna konkurrera internationellt om företags-etableringar, investeringar och besökare.

Särskilda satsningar i vissa regiondelar

LO-distriktet och Miljöpartiet de gröna i Norrtälje vill att särskilda satsningar på näringslivet görs i Södertörnskommunerna. Stockholms läns Bildningsförbund och Coompanion Stockholms län anser att också den *tredje sektorn*, även kallad den sociala ekonomin eller det sociala företagandet, utvecklas på ett positivt sätt. Den sociala ekonomin skapar arbetstillfällen, ökad mångfald och integration och folk-

bildningens organisationer medverkar till att den sociala ekonomin utvecklas genom olika kompetenshöjande åtgärder. Coompanion lyfter särskilt fram det sociala företagandets betydelse för de mer glest befolkade delarna i länet.

Invandrad kompetens

Botkyrka anser att det borde framgå tydligare hur regionen ska kunna dra nytta av sin internationella befolkning och den stora inflyttningen från andra delar av världen. Även Nutek påpekar att kompetensinvandring är en viktig del av regionens utvecklingspotential.

RTK:s kommentar

En stor majoritet av remissinstanserna tillstyrker huvuddelen av åtagandena inom näringspolitik och entreprenörskap. En invändning avser om starka kluster och framtidsbranscher idag och i framtiden ska pekas ut i RUFSS eller inte. Planens långa sikt har gjort att kontoret valt att *inte* peka ut branscher som kan komma att växa i framtiden. Framskrivningar på lång sikt har mycket stora osäkerhetsfaktorer och utpekanden skulle snabbt kunna göra RUFSS inaktuell. Kontoret menar dels att det är hela ekonomins förmåga till omvandling och förnyelse som är avgörande, dels att framgångsrika kluster och motsvarande inte kan skapas från offentligt håll men däremot självklart kan stödjas. Nuvarande skrivningar kan dock framstå som något ambivalenta, eftersom turism och kultur framhålls. Skälet till att dessa nämns är att dessa har en särskild betydelse för regionens attraktivitet.

Flera instanser lyfter fram småföretagens betydelse för innovation och förnyelse i allmänhet. Det finns ett brett stöd för att de bör beredas större möjligheter att delta i upphandlingarna. Detta är dock inte på något sätt i strid med RUFSS. Den offentliga sektorn har en viktig roll som beställare med höga kvalitetskrav av de produkter och tjänster som företagen levererar. Det finns också önskemål om att den offentliga sektorns betydelse som beställare bör framhållas i ännu högre grad. Även detta är helt i linje med RUFSS. Skrivningar om näringslivsfrämjande arbete på regional nivå ses över inför utställningsversionen av planen.

Förutsättningar för innovation **Synpunkter från remissinstanser**

Det råder stor enighet hos remissinstanserna om att förutsättningar för innovation är ett viktigt område i RUFSS 2010. Remissinstanserna är också genomgående positiva till inriktningen att stödja regionens innovativa miljöer (t.ex. Huddinge, Botkyrka, Stockholm Business Region och Stockholms stad).

Flera remissinstanser t.ex. Kista Science City, Akademiska hus, Solna, Nacka och Botkyrka framhåller vikten av samverkan mellan olika aktörer i regionen för att skapa en bättre innovationsmiljö och för att gynna kunskapsintensiva miljöer. Så skriver t.ex. Botkyrka att vikten av att kunna bygga kommunala satsningar på en närhet till universitet, högskolor och forskningsinstitutioner inte kan överskattas och Nacka anser att planen bättre bör belysa behovet av bättre arenor för utbyte mellan företagens FoU och universitetsforskning.

Ett antal remissinstanser, Regionförbundet Uppsala län, Regionförbundet Östsam, Invest in Sweden Agency och Nutek, pekar på behov av regionöverskridande samverkan och anser att förbättringar för näringslivets villkor behövs i hela landet.

Flera remissinstanser betonar särskilt vikten av att stimulera täta och kunskapsintensiva miljöer (t.ex. Akademiska hus, Solna, Norrköping och Regionförbundet Östsam) för att uppnå de i planen uppsatta målen.

Några aktörer, t ex Solna och Södertörns kommunerna, saknar en beskrivning av existerande kunskapsintensiva miljöer i regionen. Som exempel nämns Kista Science City, Norra Stationsområdet och Flemingsberg.

RTK:s kommentarer

Remissvaren styrker att regionens förutsättningar för innovation är en mycket viktig fråga. Samverkan mellan olika aktörer inom Stockholms län, men också i andra regioner, är angeläget för att målen ska uppnås, vilket flera remissvar pekar på. Särskilt kommenteras och ges stöd för åtagandet *Stimulera täta och kunskapsintensiva miljöer*. Detta kan utvecklas och ytterligare konkretiseras i utställningsförslaget.

Den regionala utvecklingsplanens ambition har inte varit att peka ut och ge stöd åt enskilda kunskapsintensiva miljöer och/eller potentiella utvecklingsområden i länet. Målet är istället att stödja utvecklingen av kunskapsintensiva miljöer i hela länet. Kontoret delar synen att Kista Science City, Flemingsberg och Norra Stationsområdet är viktiga platser för innovativt företagande i regionen. Platserna ingår i tre av regionens utpekade stadskärnor (Kista-Sollentuna-Häggvik, den centrala kärnan och Flemingsberg) och deras funktioner samt regionala betydelse bör beskrivas mer ingående i utställningsversionen.

Kulturliv, profilering och besöksnäring Synpunkter från remissinstanserna

Stockholm som besöksdestination

Flera remissinstanser, däribland Solna, Gotlands kommun, Nationalmuseum och WWF/Nationalstadsparksfonden, ställer sig generellt positiva till samrådsförslagets formuleringar kring besöksnäringen. Värmdö anser dock att analysen av turismens roll som motor i regionens utveckling bör belysas ännu bättre. LFV Bromma/Arlanda och Nacka framhåller att den inomregionala strategiska dialogen om regionens utveckling som besöksdestination måste utvecklas. Riksantikvarieämbetet anser att det finns brister i resonemangen kring kulturen, besöks-/upplevelsenäringen, kreativa näringar och attraktivitet, dock utan att vidare specificera dessa brister.

Flera remissinstanser framhåller att det är positivt att samrådsförslaget vill utveckla kombinationen av natur- och storstadsturism genom att ta vara på närheten mellan storstad, vildmark och skärgård i östra Mellansverige. Ett antal remissinstanser, däribland Stockholm Nordost, framhåller vikten av att ta hänsyn till regionens utveckling som besöksdestination även vid den strategiska planeringen av transportinfrastrukturen såväl inom som utanför länet.

Ett antal remissinstanser, däribland Ekerö, påpekar att besöksnäringen fyller en viktig funktion även utanför regionens tätaste delar och att det finns en stark sysselsättningspotential i stärkandet av exempelvis den storstadsnära landsbygdens profil gentemot besökare.

Eskilstuna framhåller att miljömässig, hållbar turism är ett viktigt utvecklingsområde. Huddinge anser att diskussionen om Stockholms utveckling som besöks-

destination i alltför hög grad fokuserar på flyget som färdmedel och att det behövs en riskanalys av regionens beroende av flyget och ett resonemang kring alternativa transportsätt till och från regionen.

Några remissinstanser lyfter specifika attraktioner som skulle kunna utvecklas och bidra till att stärka besöksnäringen i regionen.

Kulturliv

Flera remissinstanser ställer sig bakom samrådsförslagets betoning av kulturen som en viktig faktor i regionens fortsatta utveckling, däribland länsstyrelsen i Stockholms län, Solna, Botkyrka, Statens Kulturråd och Stockholms läns landstings kulturnämnd. Några anser att kulturens roll i besöksnäringen bör betonas kraftigare. Kulturnämnden för ett liknande resonemang och påpekar även att länets kulturliv inte enbart är eller bör vara centrerat till Stockholms innerstad.

En handfull remissinstanser ställer sig explicit bakom förslaget att särskilt stödja experimentella och nyskapande kulturyttringar. Kulturnämnden påpekar att sådant stöd redan existerar men att det bör bli ännu mer omfattande. Länsstyrelsen delar samrådsförslagets uppfattning om behovet av en stärkt regional policy rörande samverkan, målsättningar och effektivt resursutnyttjande inom kultursektorn.

Någon remissinstans ställer sig frågande till formuleringen om att uppmontra privat finansiering inom kultursektorn och anser att sponsorer inte ska styra över kultursatsningars inriktning. Andra remissinstanser ser positivt på en översyn av kulturens finansieringsformer; dock framhåller även dessa vikten av en fast offentlig finansieringsbas för kulturlivet.

Ett större antal remissinstanser anser att kulturens roll för regionens utveckling inte fått tillräcklig plats i samrådsförslaget. Bland dessa finns Stockholms stad, landstingets kulturnämnd, Ekerö, Haninge, Upplands Väsby och Botkyrka. Sundbyberg anser att kulturens roll för regionens attraktivitet betonas på många ställen i planen vilket är bra, men att det även borde finnas ett avsnitt som tydligare samlar upp kulturens övergripande roll i den regionala utvecklingen. Ekerö anser att det behövs en specifik kulturstrategi samtidigt som kulturaspekter ytterligare bör betonas även i övriga strategier. Botkyrka och länsstyrelsen i Stockholms län anser att ett regionalt handlingsprogram med fokus på kulturen som utvecklingsfaktor bör tas fram som första steget i en mer utvecklad och nyanserad regional strategi för de kulturella och kreativa näringarna. Stockholms läns hembygdsförbund anser att samrådsförslaget har en snäv definition av kulturbegreppet med fokus på arrangemang där publiken är passiva åskådare.

Ett antal aktörer lyfter fram specifika profilfrågor i utvecklingen av regionens kulturliv. Sundbyberg anser att en mångfaldsorienterad kulturverksamhet bör lyftas fram tydligare. RFSL Stockholm menar att ett dynamiskt kulturutbud förutsätter främjande av de aktörer på kulturscenen som inkluderar hbt-frågor i sitt utbud.

Uppsala framhåller att kommunens ansökan om att bli *Europeisk kulturhuvudstad 2014* har stor betydelse även ur ett Stockholmsperspektiv och påpekar att ett uttalat stöd för kommunens ansökan inom ramen för RUF5 är av betydelse.

Internationell profil

Flera remissinstanser ställer sig bakom åtagandet om att stärka regionens internationella profil, däribland Stockholms stad, Solna och Nacka.

Ett antal remissinstanser, däribland Järfälla, Ekerö och Stockholm Business Region (SBR) ställer sig uttalat bakom varumärket *Capital of Scandinavia* och framhåller att den internationella profilen kan stärkas genom insatser i Stockholm Business Alliance (SBA). SBR anser vidare att regionens marknadsföring måste bli bättre och mer enhetlig och att samrådsförslaget bör kompletteras med mer kraftfulla förslag om hur RTN kan bidra till detta och till utvecklandet av varumärket.

RFSL Stockholm anser att turistande hbt-personer bör ses som en särskilt intressant målgrupp i utvecklandet av Stockholm som internationell mötesplats.

RTK:s kommentar

Stockholm som besöksdestination

Frågan om regionens utveckling som besöksdestination engagerar många remissinstanser. Flera framhåller vikten av ett storregionalt perspektiv vid utvecklingen av regionens besöksnäring, behovet av storregionala arenor för samtal och samordning kommuner emellan samt en större integration av besöksfrågorna i infrastrukturplaneringen. Det finns en stor och till viss del outnyttjad potential i de kontrastrika upplevelser som den vidare Stockholm-Mälardalsregionen kan erbjuda besökare – med en unik kombination av kultur- och naturupplevelser under alla årstider.

Kontoret ser det som ett viktigt regionalt åtagande att utöka samarbetet kring dessa frågor. Det är emellertid inte en uppgift för RUF5 att lyfta fram enskilda regiondelar eller specifika attraktioner. Detta är i hög grad en kommunal och/eller en mellankommunal uppgift snarare än regional.

Ett par remissinstanser lyfter fram svårigheten att kombinera utvecklandet av regionen som besöksdestination med kraftfulla miljöåtaganden. De avser då särskilt regionens beroende av flyget som transportmedel för långväga resenärer – ett beroende som i samrådsförslagets text antas kvarstå framöver. En analys av regionens beroende av flyget som transportmedel och de klimatproblem som flyget skapar är en viktig uppgift för den miljökonsekvensbedömning som ska ingå som en del av planens utställningsförslag.

En remissinstans har föreslagit att besöksnäringens statistik ska användas som ett underlag när man mäter regionens attraktionskraft. Vissa besöksnäringensvariabler kommer också att ingå i det uppföljningssystem till RUF5 som är under utveckling.

Kulturlivet

Ett stort antal remissinstanser ställer sig bakom samrådsförslagets syn på kulturlivet som en viktig faktor för Stockholmsregionens långsiktiga ekonomiska utveckling. Flera av dessa anser dock att samrådsförslaget inte i tillräcklig grad lyfter fram kulturens viktiga roll i detta sammanhang. Kulturlivets utveckling bör enligt dessa remissinstanser få större plats i den slutgiltiga planen, t.ex. i form av ett regionalt handlingsprogram på kulturområdet.

Det är inte en roll för RUF5 att föreslå särskilt stöd till utpekade delsektorer inom kulturlivet, vilket kan ha en snedvridande och inlåsande effekt. Däremot kan ett brett mångfaldsperspektiv, innefattande såväl hbt som kulturell mångfald och andra mångfaldsfrågor, tydligare betonas i den slutgiltiga planen. Planen kan också betona att kulturen är en viktig utvecklingsfaktor i regionens alla delar – även om kulturlivet idag i hög grad är koncentrerat till den centrala regionala kärnan – och kan skapa attraktivitet även i de yttre regionala kärnorna. Det är även viktigt att den slutgiltiga planen tydligt framhåller att tillgängligheten till kulturaktiviteter för

regionens invånare och en fortsatt finansiering av en bred kulturverksamhet i länet inte bara är en ekonomisk utvecklingsfaktor utan också en viktig demokrati- och rättighetsfråga.

I åtagandet *Skapa förutsättningar för ett kulturliv i världsklass* finns flera resonemang om de kreativa, skapande näringarna och därtill relaterade kulturverksamheter. Kontoret anser därför inte att samrådsförslaget utgår ifrån ett kulturbegrepp som endast fokuserar på arrangemang där publiken utgörs av passiva åskådare. Vad gäller sponsorers inflytande på kultursatsningars inriktning påpekas särskilt i samrådsförslaget att finansieringsformer som främjar kreativ frihet bör föredras framför snävare nyttoinriktade former.

Det är svårt att i en långsiktig regional utvecklingsplan uttryckligen uttala stöd för specifika kulturprojekt med en kortare tidshorisont även om dessa skulle innebära en potentiellt mycket positiv utveckling för hela storregionen. Däremot är det möjligt att i åtagandet *Samverka för evenemang som stärker regionens profil inåt och utåt* exemplifiera med större evenemang i andra delar av östra Mellansverige än Stockholm.

Internationell profil

Flera remissinstanser framhåller vikten av ett koordinerat internationellt profileringsarbete inom ramen för varumärket *Capital of Scandinavia*. En remissinstans önskar att RUFSS ska bidra till att varumärket utvecklas på ett kraftfullt sätt. I samrådsversionen påpekas vikten av varumärket på ett flertal ställen, framförallt i samband med åtagandena *Samverka kring evenemang som stärker regionens profil inåt och utåt* och *Utveckla det sociala innehållet i Stockholms varumärke och marknadsföringen av regionen inåt och utåt*, men även i samband med åtagandet *Utveckla regionens internationella profil*. Planen ställer sig därmed redan i samrådsversionen bakom utvecklandet av *Capital of Scandinavia* som gemensamt varumärke för regionen, något som möjligen kan göras ännu tydligare i förslaget till slutgiltig plan.

Kontoret anser inte att det är en uppgift för RUFSS att utpeka vissa grupper, som på grund av sexuell eller någon annan personegenskap, är särskilt intressanta i regionens profileringsarbete. Däremot är det viktigt att betona tolerans och en generellt positiv värdering och marknadsföring av mångfald i regionens profileringsarbete, vilket även görs i åtagandet *Utveckla det sociala innehållet i Stockholms varumärke och marknadsföringen av regionen inåt och utåt*.

Andra synpunkter som rör strategin

Remissinstansernas synpunkter

Flera remissinstanser ställer sig bakom åtagandet om förutsättningarna för digital kommunikation. Så anser t.ex. TCO Stockholms län att den tekniska infrastrukturen har stor betydelse för etablering av livskraftiga företag i regionen. Nacka betonar vikten av att utforma en övergripande regional struktur och strategi för konkurrensneutralt bredband.

Knivsta understryker behovet av väl utbyggd digital kommunikation även på landsbygden. Stokab framhåller vikten av att ytterligare analysera hur medborgare och företagare ges likvärdiga förutsättningar att delta i informationsmiljön.

Livruskammaren, Skoklosters slott och Stiftelsen Hallwylska museet understryker behovet av att regionens aktörer skapar fasta former för att löpande följa

den snabba tekniska utvecklingen för både företag och hushåll. Remissinstansen är angelägen om att utveckla ett fjärde museum – det digitala museet.

RTK:s kommentar

Kontoret delar remissinstansernas syn på betydelsen av en väl utbyggd infrastruktur för olika former av digital kommunikation. Vidare delar kontoret remissinstansernas breda syn på att en väl fungerande IT-infrastruktur är viktig sett ur många perspektiv såsom konkurrensförmåga och attraktivitet för både invånare och företag.

Säkra värden för framtida behov

Befolkningsökningen i regionen medför ett ökat behov av resurseffektiva lösningar och hushållning med regionens resurser. Regionen har goda förutsättningar att bli mer resurseffektiv: tät bebyggelse, rik tillgång på rent vatten och höga natur- och kulturvärden. Strategin beskriver hur regionens kultur-, miljö- och naturvärden ska förvaltas och utvecklas för att skapa en god livsmiljö. De tekniska systemen för vatten, avlopp, avfall, energi och transporter ska effektiviseras och klimatanpassas. Belastningen på mark, luft och vatten ska minimeras och hushållningen med regionens naturresurser förbättras.

Nuläge, trender och planeringsmål Synpunkter från remissinstanserna

Relativt få remissinstanser har kommenterat nuläge, trender och planeringsmål. Stockholms läns hembygdsförbund anser att beskrivningen av regionens kulturmiljö tydligare bör lyfta fram kulturellt värdefulla bygder, byggnader och platser. Också Stockholms Sjögård föreslår att de historiska och geografiska förutsättningarna för hur Stockholm vuxit fram samt hamnmiljöernas betydelse för kopplingen mellan stadsmiljön och skärgården och Mälarens öar bör formuleras tydligare. Statens fastighetsverk instämmer i att regionens kultur- och naturvärden är en viktig del av regionens attraktivitet.

E-on Sverige AB anser att planen bör lyfta fram att vid distribution av energi i urbana miljöer blir synergieffekterna mer gynnsamma vid användning av elenergi i förhållande till andra energikällor samt att hela kedjan i elproduktion och distribution behöver beakta att klimatförändringar leder till mer extrema temperaturvariationer och med längre intervall. Miljöpartiet i Stockholms län ifrågasätter påståendet att fjärrkyla har stor utvecklingspotential.

LRF Mälardalen påpekar att utveckling av förnybar energi också leder till fler arbetstillfällen och att lantbruksföretag bör ses som resurs för t.ex. slamhantering. Sollentuna saknar beskrivningar av svårigheter att få lönsamhet i fjärrvärme samt potentiella markanvändningskonflikter. Telge Nät lyfter fram konflikten mellan dricksvattenförsörjning och grusutvinning och att vattenförsörjning inte kan återskapas när åsar används för grustäkt.

Skärgårdsstiftelsen menar att befolkningstrycket innebär att tillgång till natur och kultur blir alltmer betydelsefull och att planeringsmål därför bör formuleras i form av konkreta mål, inte minst avseende offentligt ägande av mark och balans mellan privat och offentligt nyttjande av marken i skärgården.

Riksantikvarieämbetet efterlyser en högre grad av konkretisering avseende mål, åtaganden och strategier för att dokumentet ska kunna ha en styrande funktion. Länsstyrelsen i Stockholms län är positiv till föreslagna planeringsmål.

RTK:s kommentar

Kontoret kommer till utställningshandlingen att utveckla texten och förtydliga beskrivningen rörande denna strategi.

Tekniska system är delvis en kommunal uppgift som finansieras med avgifter (vatten, avlopp, avfall) medan elnäten till stor del är privata liksom produktion av värme och el. Konkurrensvillkor, styrmedel och skatter förändras successivt. Under perioder kan också statliga medel finnas tillgängliga för investeringar. Under dessa

förutsättningar är det enligt kontoret lämpligare att resonera kring *lönsamhets- och finansieringsfrågor för investeringar* som kan ske på kortare sikt och skulle kunna ingå i handlingsprogram för planens genomförande.

Målformuleringar i samrådshandlingen är generellt av övergripande karaktär som konkretiseras med åtgärder och de aktiviteter som föreslås ingå i åtaganden.

Säkra och utveckla värdena i mark- och vattenlandskapet

Synpunkter från remissinstanserna

Många remissinstanser betonar *natur-, rekreations- och kulturmiljövärdenas betydelse för regionens attraktivitet* och lyfter fram olika aspekter. Länsstyrelsen i Stockholms län menar att regionens kulturarv och kulturmiljöer, vackra omgivningar och lättillgängliga friluftsområden gynnar attraktivitet och ekonomisk tillväxt. Nacka understryker att regionen har förutsättningar att betraktas som i "världsklass" när det gäller att vara den "rena" storstaden med stora möjligheter för människor att bo och eller vistas nära tilltalande grön- och vattenområden – d.v.s. vara "både storstad och skärgård". Ekerö lyfter fram strand- och vattenområden som särskilt attraktiva. Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen (STS) menar att grunden för en fortsatt positiv utveckling i regionen – med Stockholm som en attraktiv storstad – är att bevara och utveckla den tätortsnära gröna och blå strukturen med Saltsjön, sjöar, åar m.m. Ståthållarämbetet konstaterar att det är mycket värdefullt både för boende och besökare att ha en nationalstadspark och ett världsarv inom en storstad. Ståthållarämbetet kommer därför även fortsättningsvis att värna, vårda och visa dessa. Livrustkammaren, Skoklosters slott och Stiftelsen Hallwylska museet vill att Mälarens alla besöksmål beaktas.

Avvägning mellan bevarande och utveckling

Många remissinstanser lyfter frågan om *avvägning mellan bevarandevärden och utvecklingsbehov*. Det handlar bl.a. om att identifiera värden, utveckla bedömningsgrunder och vägledningar och säkerställa värden. Flera instanser understryker betydelsen av att studera omfattande bebyggelse- och anläggningsexploateringar i ett hushållningsperspektiv och att bebyggelsen inte får ske på bekostnad av skyddsvärda natur- och kulturmiljöer.

Ekerö anser att planen bör kompletteras med noggrannare bedömningsgrunder inför avvägningar – på kort såväl som på lång sikt. Haninge påtalar att värden i kust- och skärgården (inkl. Mälaren och stränder) bör identifieras i planeringen. Naturskyddsföreningen anser att regionen bör utveckla en mer allsidig landskapsplanering, som en tillämpning av den Europeiska Landskapskonventionen. Länsstyrelsen rapport *Det storstadsnära landskapet* (2007:24) och RTK:s rapport *Grönstruktur och landskap i regional utvecklingsplanering* (9:2008) bör vara grunddokument för detta arbete.

Upplands Väsby menar att förslaget kan fungera som en god vägledning för de satsningar som respektive kommun behöver göra samt inspirera till mellankommunal samverkan och samarbete med andra aktörer. Svenska Byggnadsvårdsföreningen uppmärksammar konsekvenser av utbyggnad av teknisk infrastruktur som t.ex. vindkraftverk och vägar.

Landsbygdens betydelse för regionen

Flera remissinstanser tar upp *landsbygden* eller markanvändningen utanför länets centrala stadsbygd. Länsstyrelsen, Glesbygdsverket, Vallentuna, Statens Fastighetsverk, Ekerö och Knivsta påtalar att landsbygden är en integrerad del av storstadsregionen och att den bör utvecklas i balans för att åstadkomma en hållbar utveckling. Länsstyrelsen påtalar att den beslutade genomförandestrategin för *Landsbygdsprogrammet för Sverige 2007–2013* bör framgå av RUF5 2010. Landsbygdens specifika förutsättningar i regionen bör klargöras.

LRF saknar en beskrivning av jord- och skogsbrukets och därtill knutna näringars betydelse för genomförandet av utvecklingsplanen. Det handlar bl.a. om förvaltning och utveckling av kultur-, rekreations- och naturvärden, bevarande av de gröna kilarna och en större användning av förnyelsebara energikällor. Ekerö anser att de högst klassificerade jordbruksmarkerna bör redovisas. Statens fastighetsverk menar att efterfrågan på närproducerad mat kan förväntas öka och därför bör förutsättningarna för jordbruk i liten skala och trädgårdsnäring tas med i planen. Ekerö menar att dessa områden kan vara väsentliga för besöksnäringen och det lokala näringslivet.

H50 menar att man bör bevara opåverkade områden för personer med elöverkänslighet. Skärgårdsstiftelsen påtalar svårigheter med läkemedelsrester och kemikalieförekomster när det gäller förslaget att bevara jordbruksmarkernas produktionsförmåga.

Biologisk mångfald, tysta områden och kulturmiljövärden

Betydelsen av och förutsättningarna för en *biologisk mångfald* i regionen, lyfts särskilt fram av Stockholms stad, Skogsstyrelsen i Stockholms distrikt, Jägareförbundet i Stockholms län, SLU och Naturhistoriska riksmuseet. Stockholm betonar vikten av att en regional samsyn skapas om vilka kvaliteter det går att bevara vid alternativ Tät och vilka möjligheter det finns att utveckla biologiska samband för att upprätthålla de gröna kilarnas betydelse för ekologiska samband.

Skogsstyrelsen påtalar att de riktigt tätortsnära grönområdena utgör värdefulla biotoper som är anpassade till dessa miljöer. SLU saknar resonemang om förändrad artsammansättning som en följd av klimatförändringen. Jägareförbundet påtalar konflikten mellan ökad bebyggelse och transportsystem kontra naturmiljöer och grönstruktur och saknar en redovisning av hur dessa naturmiljöer kan skyddas. Naturhistoriska riksmuseet saknar ett internationellt perspektiv mot bakgrund av att många strandnära limniska och marina naturtyper och arter är knutna till Sverige.

Många instanser kommenterar betydelsen av *tysta områden*. Solna, Järfälla, Upplands Väsby, H50 i Stockholms län, hälso- och sjukvårdsnämnden i Stockholms läns landsting, Svenska Byggnadsvårdsföreningen och Malmö uttalar särskilt att denna fråga bör prioriteras, att tysta områden bör värnas, att minimivärden bör tas fram och att ett förhållningssätt och åtgärder mot buller bör utarbetas i enlighet med samrådshandlingens förslag.

Ett stort antal remissinstanser efterfrågar en tydligare redovisning av *kulturmiljövärden*, att de behandlas som en del i en god livsmiljö samt att kulturmiljön bevaras och förvaltas som viktig resurs för regionen. Länsstyrelsen påtalar att det finns unik och representativ bebyggelse med höga kulturhistoriska värden både i tätort, stadskärna och på landsbygden som borde beaktas och redovisas i planen.

Skydd för naturvärdena

Frågan om *säkerställande och skydd* tas upp av många remissinstanser ur olika perspektiv. Naturskyddsföreningen, STS, Södertälje, Friluftsrämmandet och Nationalstadsparksfonden WWF understryker vikten av att långsiktigt skydda de gröna kilarna, närströvområden och gröna stråk. Naturskyddsföreningen och STS efterlyser en starkare koppling till programmet *Aldrig långt till naturen*. Naturskyddsföreningen förtydligar samtidigt att alla delar av kilarna inte behöver skyddas som natur- eller kulturresevat men att restriktioner bör införas som stärker och utvecklar grönstrukturens funktioner.

STS menar att RUF5 borde stötta en översyn av riksintressena för natur- och friluftsliv i Stockholmsområdet. Ekerö påpekar att Mälarens skyddsvärda intressen självklart måste säkras men understryker att det måste ske i nära samverkan med kommunen. SIKO skriver att det är en självklarhet att alla befintliga naturresevat i regionen finns medtagna, inte bara de som går att nå via landburen trafik. Miljöpartiet de gröna i Järfälla och Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen har synpunkter på att skydda särskilda områden. Nätverket Rädda Riddarfjärden anser att Riddarfjärden bör göras till nationalstadspark på samma sätt som skett med Djurgården.

Vattenvärden

Många remissinstanser pekar på vikten av att nå målet om God ekologisk status enligt EGs ramdirektiv för vatten (direktiv 2000/60/EG).

Länsstyrelsen i Stockholms län föreslår att planen tar fasta på och kommenterar de nya miljö kvalitetsnormerna och åtgärdsprogrammen för länets alla vatten. Naturvårdsverket framför att det är nödvändigt med en koppling mellan direktiven samt de åtgärdsprogram som tas fram inom ramen för detta arbete, svensk vattenförvaltning och planering. Solna anser att åtgärder för att uppfylla vattendirektivet, bör specificeras utförligare i planen. Knivsta efterfrågar en stark och samlad strategi för att hantera hot mot Mälarens vattenkvalitet, för att nå målet om god ekologisk status enligt EGs ramdirektiv. Norrvatten påtalar att det behövs kraftfulla, klimat-anpassade åtgärder inom en rad olika områden såsom dagvattenhantering (både befintliga och nya), jord- och skogsbruk, avloppsvattenrening, enskilda avlopp m.m. för att förhindra utsläppen av störande ämnen i Mälaren. Hur aktörer ska samarbeta för att minska utsläpp, saknas i samrådsförslaget, d.v.s. vilka bindande regler som måste till liksom vilka ekonomiska styrmedel som erfordras. Värmdö efterlyser ett regionalt grepp för att bättre belysa kustvattensituationen. Kommunen är oroad över att all utveckling i kommunen kan bromsas, om bindande miljö kvalitetsnormer införs, för att god vattenstatus inte nås i kustvattnet.

Upplands Väsby påtalar behovet av att beakta vattenfrågorna vid ökad bebyggelse och nyexploatering i förslaget, och då speciellt dagvatten. Eskilstuna påpekar att det är nödvändigt att utveckla nya hållbara transportsystem, minska energianvändningen och vidta effektiviseringsåtgärder inom alla samhällsområden för att minska utsläpp av både koldioxid och övriga föroreningar och därmed direkt och indirekt minska belastningen på Mälaren och Östersjön.

Flera instanser kommenterar osäkerheter och risker vid ökade flöden och översvämningar på grund av klimatförändringen. Länsstyrelsen i Stockholms län anser att samrådsförslaget bör kompletteras med redovisningar av översvämningrisker kring insjöar och kust. De två nivåerna 100-årsflödet och högsta dimensionerande

flöde, som har betydelse för nyetablering av bebyggelse, bör beskrivas. Boverket efterlyser en utvecklad behandling av kusternas värde, betonar risken med översvämningar och pekar på behovet av buffertzoner i vattennära lägen, t.ex. för limniska miljöers behov, allmänhetens tillträde samt vid klimatbetingad havsnivåhöjning och översvämning. Stockholm instämmer att det är viktigt att motverka övergödning i Mälaren och planeringen måste ta hänsyn till vattenvärdena.

Håbo vill att avtappningskapaciteten för Mälaren ökar och att åtgärder vidtas vid slussarna i Stockholm och Södertälje, för att säkra befintliga markområden mot översvämningensrisk och tillgängliggöra nya markområden för bebyggelse och infrastruktur. Naturhistoriska riksmuseet menar att man ska vara vaksam över den ökande risken för översvämningar vid byggande närmare strandlinje.

Fiskeriverket menar att Stockholmsregionens vattenområden är hårt exploaterade redan idag, och anläggandet av småbåtshamnar och underhållsmuddring ökar. Verket påtalar att hela Mälaren är av riksintresse för yrkesfisket. Verket önskar en mer uttänkt strategi för både exploatering och skydd av grunda bottnar i regionen, som är viktiga uppväxtmiljöer för flertal fiskarter. Eskilstuna vill se en kraftsamling runt vattnet som ekologisk nisch och som grund för hållbar utveckling och som utvecklingspotential i Stockholm-Mälarenregionen.

Stockholms Sjögård vill skapa bättre förutsättningar för marinbiologisk mångfald och de marina ekosystemens status samt bevaka och analysera tillståndet i havsmiljön samt initiera åtgärder för förbättring.

RTK:s kommentar

Det finns ett stort stöd för att säkra och utveckla värdena i mark- och vattenlandskapet, inte minst för att de är befintliga och potentiella resurser för regionens attraktivitet. Samtidigt understryker många instanser att det är viktigt att utveckla bedömningsgrunder för avvägning mellan bevarande och utbyggnad/exploatering. Kontoret är medvetet om behovet och utvecklingspotentialen i ett sådant arbete, på både regional och kommunal nivå. Planbilden som presenteras i samrådshandlingen är ett uttryck för en avvägning mellan olika intressen på regional nivå. Bedömningsgrunderna för denna avvägning ska klargöras i utställningshandlingen. Den slutliga avvägningen sker dock på kommunal nivå. Ambitionen med den regionala utvecklingsplanen är att ge stöd och vägledning för kommuner och andra aktörer vid denna avvägning. Bedömningsgrunder kan utvecklas i arbetet med planens genomförande. Remissinstansernas synpunkter är ett stöd i detta arbete för att t.ex. prioritera frågeställningar, aktualisera förhållanden eller precisera förutsättningar.

Remissinstanserna pekar på behovet av underlag som ur olika aspekter, utvecklar kunskapen om regionens attraktivitet. Kontoret delar denna synpunkt och avser bidra till detta utvecklingsarbete inom ramen för den regionala utvecklingsplaneringen. Det finns dock en begränsad möjlighet att ta fram ny kunskap innan utställningen.

Flera remissinstanser uttalar ett stöd för att landsbygden ska ses som en integrerad del av stadsregionen. Planen ska göra en tydligare koppling till *Landsbygdsprogrammet för Sverige 2007–2013*. Synpunkterna ger stöd för fortsatt utveckling av detta åtagande.

Kontoret kan konstatera att det finns ett stort stöd för att säkra och utveckla den biologiska mångfalden. Kontoret håller med om behovet av att precisera möjligheterna för hur biologiska samband kan utvecklas i de gröna kilarna och vill sam-

verka med berörda aktörer kring dessa frågor. Förändringen av artsammansättningen på grund av klimatförändringen ska uppmärksammas. Det internationella perspektivet på strandnära och marina naturtyper och arter behandlas i länsstyrelsens arbete med Natura 2000-områden. Det finns ett stöd för att värna tysta områden i samrådsförslaget.

Flera instanser efterfrågar en tydligare redovisning av kulturmiljövärden i planen. Kontoret håller med om att det kan finnas behov av ett tydligare regionalt förhållningssätt till kulturmiljön, som är viktig för regionens attraktivitet. Ansvaret för att ta fram kunskap om dessa värden och tillämpa dem i planeringen delas av många parter. Exempelvis skulle ett regionalt kulturmiljöprogram kunna fungera som ett underlag på både regional och kommunal nivå. Länsstyrelsen är en central aktör i detta arbete.

Det finns ett generellt stöd för att säkra regionens natur-, kulturmiljö- och rekreationsvärden. Värden kan dock "säkras" på olika sätt, på kort och lång sikt, och kontoret avser att tydliggöra vad olika centrala begrepp står för. Det kan finnas anledning att utveckla olika förhållningssätt till ett säkerställande av olika värden i en storstadsregion med ett stort exploaterings- och besöksstryck, många aktörer och anspråk samt andra specifika förhållanden. Staten, kommunerna och markägare är aktörer som har en central roll för att säkra dessa värden. Den regionala utvecklingsplanen kan vara vägledande eller ett stöd i en sådan beslutsprocess.

Enligt EGs ramdirektiv för vatten ska målet God ekologisk status vara uppfyllt redan 2015. Vattenförvaltningen ansvarar för att åtgärdsprogram tas fram för att nå detta mål. Kontoret kan konstatera att det finns ett stort stöd från remissinstanserna att tillvarata regionens viktigaste vattenvärden och nå målet om en god ekologisk status. Kontoret håller med remissinstanserna om vikten av att vattenförvaltningens arbete med åtgärdsprogram på olika sätt måste integreras i den regionala och kommunala planeringsprocessen för att nå målet. Åtgärdsprogrammen är ett viktigt och starkt instrument för framtiden, men den regionala utvecklingsplanen kan inte föregå processen med att ta fram dessa program. I utställningsförslaget ska en del källor till påverkan tydliggöras, t.ex. enskilda avlopp och dagvatten. Se även avsnittet om vattenförsörjning.

Det finns ett stort behov att öka kunskapen om hur klimatförändringens effekter kan påverka markanvändningen och vilken beredskap som behövs för framtiden. Kontoret delar denna medvetenhet med remissinstanserna och avser bidra till detta utvecklingsarbete inom ramen för den regionala utvecklingsplaneringen. Det finns ett uttalat behov av att öka kunskapen om strändernas potential och olika intressens anspråk. Av praktiska skäl kan inte alltför omfattande kartmaterial redovisas i planhandlingen. Till utställningen kommer dock risk för ökade flöden och översvämningar att behandlas. Lokalisering av bebyggelse i strandnära läge hanteras med lagen för strandskydd.

Se också Vidareutveckla en tät och flerkärnig region/Utveckla tillgängligheten till stränder.

Värden i skärgården

Synpunkter från remissinstanserna

Några remissinstanser framhåller tillgängligheten till skärgården och skärgårdens värden. Ett par remissinstanser menar att tillgängligheten inte får försämrans genom att strandskyddet används på ett sätt som gör att allmänhetens tillträde försvåras. Skärgårdsstiftelsen menar att befolkningstrycket innebär att tillgången till natur och kultur blir alltmer betydelsefull. Värmdö anser att friluftslivets och besöksnäringens utvecklingspotential bör beskrivas och menar vidare att transportinfrastrukturen med replipunkter och kärnöar kan motverka utvecklingen. Haninge menar att skärgården och kusten (inkl. Mälaren och stora sjöar) har stora och rumsligt varierande värden som är utsatta för hot som – liksom värden på land – bör identifieras i planeringen.

Några remissinstanser anser att skärgården, som utgör ett av regionens mer unika områden, belyses för lite i RUFSS. Värmdö och Nacka betonar att skärgården som glesbygd och naturmiljö bör belysas bättre. Skärgårdens trafikantförening menar att det är av stor vikt att det finns ett mål för hur skärgården ska utvecklas. Länsstyrelsen konstaterar att skärgårdsfrågorna ges en relativt sett begränsad plats i samrådsförslaget. Länsstyrelsen anser vidare att RUFSS 2010 även bör vara en regional utvecklingsplan för skärgårdsområdet och därmed ge underlag för bland annat statliga aktörers regionala utvecklingsinsatser och genomförandet av strukturfundsprogram. Åtgärdsförslagen i den delregionala utvecklingsplanen för skärgården bör inkluderas i planen. Centerpartiet i Stockholms läns landsting efterlyser en mer handfast och grundlig analys av skärgårdens utvecklingspotential på lång sikt. Stockholms Sjögård betonar att de maritima frågorna bör belysas. En kommun, Ekerö, menar att det i utställningshandlingen bättre bör framgå att Mälaren och dess vikar med omgivande öar och landskap är en del av den inre skärgården och understryker det värde som *Kulturens övärld* har för Stockholmsområdets identitet.

RTK:s kommentar

Den delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård, som är ett av underlagen till samrådsförslaget, hanterar bl.a. hur man kan belysa, stärka och skydda natur-, kultur- och rekreationsvärdena i kust och skärgårdsområdet. I utställningsförslaget kommer den delregionala utvecklingsplanen med dess inriktningar och åtgärder att bli mer tydlig. Kontoret håller med om att kulturmiljövärdena är viktiga för regionens attraktivitet.

Östersjön

Synpunkter från remissinstanserna

I samrådsförslaget uppmärksammas behovet av åtgärder för att minska miljöbelastningen från land på Östersjön och av ett utökat samarbete både regionalt och runt Östersjön. Dessa idéer stöds av ett antal remissinstanser: Boverket, Gotland, Huddinge och Regionförbundet Östsam.

Boverket och Regionförbundet Östsam önskar dock att RUFSS beskriver en fungerande åtgärdsplanering och insatser i samspel med andra aktörer runt Östersjön. Även Gotland finner att det är viktigt att RUFSS verkar för att minska miljöbelastningen i de egna vattenmiljöerna och för att även andra aktörer runt Östersjön agerar. Käppalaförbundet tycker att påverkan på Östersjön av utsläpp av kväveoxider bör tas upp i planen.

Länsstyrelsen i Stockholms län lyfter fram att RUF5 2001 och det regionala tillväxtprogrammet RTP prioriterade östersjöfrågor mer allmänt. Då EU-kommissionen nu arbetar fram en strategi för Östersjön är det än mer angeläget att länets aktörer åter samlar sig kring dessa frågor. Länsstyrelsen föreslår därför att Östersjöfrågorna bättre tydliggörs rent allmänt i RUF5. Samfundet S:t Erik nämner problemet med samspelet mellan Mälaren och Östersjön för dricksvattenförsörjningen men också för översvämningsrisker samt stora fartygs påverkan på Östersjön. Stockholms roll som hamnstad bör också lyftas in i kapitlet om Östersjön anser Stockholms Sjögård och Samfundet S:t Erik.

RTK:s kommentar

I samrådsförslaget uppmärksammas att Östersjön är ett hav i kris som behöver omfattande insatser på alla nivåer. Det finns ett stort antal internationella och nationella överenskommelser och lagar som styr det regionala och kommunala planeringsarbetet avseende vatten, kust och hav. Remissinstanserna anser att ett utökat samarbete behövs vad gäller Östersjöproblemen. RTK instämmer i detta och menar att den framtida regionala utvecklingsplaneringen i än större utsträckning måste ta hänsyn till integrerad kustzonsplanering, men på längre sikt även bygga upp nya kompetenser vad gäller havsmiljöförvaltning och havsplanering. Det är komplexa uppgifter som behöver en fungerande samverkan mellan olika geografiska områden och över administrativa gränser. Den gällande planen ”Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård” är ett exempel på en befintligt integrerad kustzonsplanering och utgångspunkt för vidare arbete. I utställningsförslaget bör ett regionalt förhållningssätt till Östersjöfrågor formuleras och som komplement bör problemen mellan land och hav uppmärksammas.

Samarbetet runt Östersjön ses av kontoret som en nyckel till omfattande förbättringar vad gäller Östersjöns kritiska tillstånd. RTK engagerar sig redan i olika samsamarbetsfora som arbetar med Östersjöfrågor bl.a. skärgårdssamarbete, samarbete med partner inom området centrala Östersjön (Interreg-program) och i ett antal FoU-projekt. Genom den fortsatta RUF5-processen, som ger stöd till internationella insatser, ska arbetet fortsätta att även fokusera på internationella insatser.

RTK instämmer i att EU-kommissionens arbete med ”Strategi för Östersjöområdet” bör beaktas i den fortsatta utvecklingsplaneringen i länet. Målet är att få en bättre koppling mellan regionala insatser och Östersjöomfattande insatser och att insatser med strukturfonds- och Interregmedel ska bli optimalt utformade. Östersjönstrategin kommer att kompletteras med en handlingsplan, vilken kan ge vägledning även för Stockholms läns gemensamma Östersjöinsatser.

Klimat, energi och transporter

Synpunkter från remissinstanserna

Ett stort antal remissinstanser har lämnat synpunkter och förslag avseende klimat, energi och transporter.

Klimatfrågan i RUF5

Många remissinstanser anser att det är av grundläggande betydelse att klimatfrågan tas upp i RUF5 2010, och att den behöver få en ännu tydligare behandling för att bland annat stödja kommunernas klimatarbete och göra det regionala klimatarbete konkret. Detta innebär bl.a. att RUF5 bör formulera tydligare klimatmål för regio-

nen, visa målkonflikter, diskutera en storskalig energiomställning genom en högre andel biobränsle och förnyelsebara energier, energieffektivisering och energisparande samt ta hänsyn till klimatfrågan när det gäller bebyggelse- och transportplaner. Vägverket t.ex. föreslår att utsläppsmålen kombineras med regional uppföljning och resultatkrav på regionens aktörer. Länsstyrelsen i Stockholms län vill se en fortsatt stark sammanhållen handlingskraft när det gäller energi- och klimatfrågan. Södertälje och Stockholms stad anser att det är angeläget att inför utställningen av RUFSS närmare analysera vilka möjligheter som finns för att vidta åtgärder, bland annat genom regionalt samarbete. Naturskyddsföreningen Stockholms län menar att klimatfrågan måste vara en vägledande planeringsförutsättning i RUFSS istället för en restriktion.

Anpassning till ett föränderligt klimat

Behovet att planera för ett föränderligt klimat tas upp också av Boverket, Stockholms stad, Ekerö, Lidingö, Nacka, Upplands Väsby, Norrvatten och Telge Nät. Ökad regional samordning och åtgärdsförslag vad gäller klimathotet och större tyngd av klimatrelaterade effekter i RUFSS avseende robusthets-, risk- och sårbarhetsfrågor önskas av Stockholms stad, Upplands Väsby, Ekerö och Norrvatten. I synnerhet översvämningsrisker bör behandlas mer heltäckande och påverka markanvändningsalternativen i den regionala utvecklingsplanen anser Boverket, Nacka, Ekerö, Solna och Telge Nät. Vattenkvalitetsfrågor tas upp av Norrvatten. Upplands Väsby menar att anpassningsåtgärder bör vidtas vid normalt underhåll och nyinvesteringar.

De nationella miljömålen och andra mål

Många remissinstanser stöttar tanken att Stockholmsregionen ska följa den nationella inriktningen med en utsläppsreduktion på 90 procent av klimatpåverkande gaser fram till år 2050 men menar även att RUFSS måste bli mycket tydligare hur detta mål kan uppnås. Flera instanser uppmärksammar att den förväntade utsläppsutvecklingen inom transportsektorn inte är förenlig med gällande miljömål. Reduktionsmålet för vägtrafikens utsläpp av koldioxid till år 2030, som definierats och undertecknats i Stockholmsöverenskommelsen (en minskning med 30 procent jämfört med 1990), bör därför konsekvensbedömas och beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. Nätverket Klimataktion kräver en ännu högre utsläppsminskningstakt.

Naturvårdsverket anser att ”planeringen i sak” mycket tydligare bör påverkas av klimatfrågan. Huddinge anser att RTN måste ta fram ett planförslag som uppfyller klimatmålen. Mer politisk styrning i klimatproblematiken efterfrågas av nätverket Alternativ Stad. Stockholms stad hänvisar till sitt långsiktiga mål att vara fossilbränslefritt år 2050 och menar att en förutsättning för att klara det är att regionens struktur och transporter bidrar eftersom staden inte ensamt kan klara målet. Utsläppsmålen för regionen bör anges per capita föreslår Stockholms stads exploateringskontor. Järfälla önskar en redovisning av vilka åtaganden som krävs för att regionala och nationella miljömål ska kunna uppnås och Nyköping kritiserar att RUFSS inte har en tydligare koppling till de nationella och regionala miljömålen. I några remissvar tar man också upp MKBs slutsatser som uppmanar till en skärpning av RUFSS vad gäller strategier och åtgärder.

Stockholm framhåller dessutom särskilt vikten av att reduktionsmålet, mot bakgrund av den befolkningstillväxt som förväntas i regionen, uttrycks per capita för att ge en mer rättvisande bild av förändringsbehoven.

Regionalt energiarbete

Ett stort antal remissinstanser anser att det behövs många olika åtgärder inom sektorer med stora energibehov för att stötta arbetet med en långsiktig energiomställning och för att minska klimatpåverkan. Några skriver också att det behövs ytterligare analyser för att reda ut de ekonomiska, miljömässiga och tekniska konsekvenserna av olika investeringar i de olika energisystemen samt ökade forskningsinsatser. Länsstyrelsen i Stockholms län förväntar sig en sammanställning av hur potentialerna att minska utsläppen de närmaste 10–15 åren kan se ut. Vänsterpartiet i Stockholms läns landsting anser att det är viktigt att i klimatsammanhang även belysa livsstilar, konsumtionsmönster och fritidsresor. Stockholms Handelskammare förordar en utbyggnad av kärnkraft och naturgas. SL påpekar att RUF5 skulle kunna bli tydligare vad gäller primärenergiförsörjningen. Nyköping anser att energiarbetet inom hela östra Mellansverige är viktigt och LFR Mälardalen uppskattar att satsningar på förnyelsebara energier genererar upp till 2000 nya arbetstillfällen i Stockholms län.

Alternativa energikällor

Många remissinstanser, bl.a. Stockholm, Solna, Svensk Energi och Stockholmspartiet stöder kraftvärmeproduktion baserad på biobränslen. Fjärrvärmens stora betydelse för regionens klimatarbete lyfts fram av AB Fortum Värme. Ett samlat grepp om energisystemen, framtida energisystemen och klimatsmarta lösningar anses som viktigt av bl.a. Boverket och Centerpartiet i Stockholms läns landsting. RUF5 bör enligt Länsstyrelsen i Stockholms län, Svensk Energi, Haninge, Askersund, Centerpartiet och LO-distriktet i Stockholms län också peka ut lämpliga områden för vind- och vågkraft samt solenergi i hela länet.

Energieffektivisering

Solna stöder tanken på att regionen ska arbeta med en energieffektiviseringstakt av 1–1,5 procent per år. Solna tycker också att högre flexibilitet och större satsningar på alternativa energisystem skulle behövas i regionen. Passivhusteknik, energieffektiviseringsplaner för bebyggelsebeståndet och högre energikrav vid renovering och nybyggnation föreslås av Solna, Sundbyberg, Miljöpartiet de Gröna i nordostkommunerna och Riksbyggen. Järfälla finner att kommunernas energiplaner inte är lösningen för en omställning till miljömässigt bättre energiförsörjning i befintliga bostäder utan att det behövs andra styrmedel än som de som kommunerna förfogar över även om rådgivning och frivilliga överenskommelser kan ha sitt värde. Nacka tycker att förslagen på miljöområdet i RUF5 är för tekniska och utesluter andra aspekter som beteendepåverkan och s.k. rekyleffekter inom energianvändningen.

E-on Sverige AB pekar på att hela kedjan i elproduktion och distribution bör vara anpassad för extrema temperaturvariationer. Enligt Stockholm bör klimatförändringar hanteras med avseende dels på den kortare planeringshorisonten fram till år 2030, dels på de mer dramatiska förändringar som kan prognostiseras framåt år 2100 för att kunna bemöta de olika åtgärdsstrategier som krävs inom det korta respektive långa planeringsperspektivet.

Begränsa transporternas negativa påverkan

Att transporternas negativa påverkan på klimat, miljö och hälsa måste minska betonas av många remissinstanser. Vägverket anser att det faktum att klimatmålen inte kan uppnås med något av alternativen måste hanteras inför utställningen.

Flera organisationer, däribland Boverket, Örebro läns landsting, kommunerna i Stockholm Nordost samt flera kommuner utanför länet, argumenterar för en förstärkt, kapacitetsstark och effektiv kollektivtrafik.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet i Stockholms läns landsting och flera lokalavdelningar är liksom Stockholmspartiet och Naturhistoriska riksmuseet samt Naturskyddsföreningen i Stockholms län positiva till utveckling av kollektivtrafiken men motsätter sig utbyggnad av vägtrafiksystemet.

Naturskyddsföreningen och MKB-centrum vid SLU ifrågasätter utbyggnaden av nya stora vägar som Förbifart Stockholm som anses generera mer resor och de efterfrågar planering också för minskande transportbehov (*se också Ett uthålligt transportsystem*).

Boverket, Hyresgästföreningen Södertälje Nykvarn, länsstyrelsen i Västmanlands län, Nacka, Knivsta m.fl. pekar på behovet av att prioritera kollektivtrafiken. Flera aktörer efterlyser kraftfulla ekonomiska satsningar och då i första hand inom spårtrafikområdet.

Att ökad cykling bidrar till minskat buller och minskade utsläpp bör enligt Cykelfrämjandet tydliggöras. Även Nacka och Solna anser att gång- och cykeltrafiken bör uppmärksammas mer.

Nacka tycker det är positivt att resurs- och energieffektiva transporter synliggörs i samrådsförslaget, men efterlyser kommentarer kring dels rekyleffekter, dels framtida lösningar med intelligenta transportsystem och spårbilar. Även Eskilstuna och Södertälje pekar på nödvändigheten att utveckla nya hållbara transportsystem. E-on Sverige vill, liksom Svensk Energi, att det tydligare ska framgå vad en ökad användning av elbilar kan innebära och då inte endast ur energianvändningssynpunkt. Ekerö vill att RUF5 ska poängtera behovet av resurser till forskning för teknikutveckling av såväl fordon som drivmedel. Länsstyrelsen i Stockholms län instämmer i behovet av en teknikomställning men framhåller nödvändigheten av incitament. Stockholm, som har det långsiktiga målet om att varat fossilfritt år 2050, lyfter fram en övergång till en högre andel biobränsle som viktigt. Även Nacka Miljövårdsråd anser det nödvändigt att användningen av fossila drivmedel upphör.

Eftersom utformning och sammansättning av olika åtgärds paket sannolikt kommer att variera över tiden behöver risk- och/eller känslighetsanalyser göras med avseende på olika tidsperspektiv. Som en del i ett sådant arbete önskar bl.a. Stockholm och Solna en analys och konsekvensbedömning utifrån Stockholmsöverenskommelsen.

RTK:s kommentarer

Klimatfrågan i RUF5 2010

Klimat- och energifrågorna tas upp av många remissinstanser som betonar att klimatfrågan bör ha en mer framskjuten plats i RUF5 och efterlyser tydligare klimatmål och handlingsåtgärder. Kontoret anser att dessa krav är befogade och instämmer i att det vore angeläget att utveckla diskussionen om hela klimat- och energikomplexet som är under snabb utveckling.

Klimatproblematiken är en relativt ny fråga i planeringssammanhang och RUF5 2001 behandlade frågan kortfattat. En omfattande kunskapsbas har sedan dess byggts upp bl.a. inom RTK, vilket förbättrar regionens möjlighet att agera inom en snabbt föränderlig situation. Målen som föreslås för år 2050 i samrådsförslaget är avsedda att vara vägledande. Där föreslås att utsläppen ska ha minskat med totalt 80–90 procent år 2050 jämfört med år 1990 och att det då ska vara maximalt 1,5 ton CO₂-ekv utsläpp per capita (inom och utanför regionen). Målnivåerna i samrådsförslaget styrs mycket av EUs energi- och klimatpaket och regeringens klimatberedning samt regeringens energi- och klimatöverenskommelse från februari 2009. Det finns dock osäkerheter i målformuleringen eftersom politiskt beslutade nationella och regionala utsläppsmål för åren 2020 och 2030 saknas (årsskiftet 2008/09).

Mot den bakgrunden delar kontoret uppfattningen att det fortsatta arbetet inför utställningsversionen bör koncentreras på att föreslå rimliga mål och åtaganden för åren 2020, 2030 och 2050. Vidare ska inriktningsförslag läggas fram för vad Stockholmsregionens olika samhällssektorer som transporter, bostäder, industri, energiproduktion etc. – var för sig – kan bidra med för att uppnå klimatmålen vid de olika tidpunkterna. CO₂-utsläppshandelns egna mekanismer måste beaktas i detta arbete. Olika bränsleprisers påverkan på transportsystemet är en del av denna diskussion. Kontoret avser bättre belysa olika bränsleprisers betydelse för transportefterfrågan och bränsleval.

Utställningsversionen kommer att innehålla preciserade antaganden/mål avseende reduceringskrav vad gäller koldioxidutsläpp för i första hand bil- respektive kollektivtrafiken för år 2020, och inriktningsmål för åren 2030 och 2050, samt åtgärdsförslag som kan ligga till grund för en vidareutveckling av investerings- och styrmedelsförslag under genomförandet.

Regionalt energiarbete

En omställning till förnyelsebara energier och en effektivare energiförsörjning är centrala åtaganden inom RUF5. Deras vikt för en hållbar regional utveckling bekräftas av många remissinstanser. För att minska de regionala växthusgasutsläppen är det viktigt att utställningsförslaget visar vilka omställnings- och effektiviseringspotentialer olika sektorer har. Den pågående energistudien för Stockholmsregionen – som RTK driver tillsammans med offentliga och privata aktörer inom energi- och transportsektorn – ska lägga fram förslag till hur en regional energiomställning och energieffektivisering skulle kunna genomföras och hur de rumsliga förutsättningarna måste utvecklas för att stödja detta.

Många remissinstanser instämmer i samrådsförslagens argumentation för att det behövs både storskaliga och decentraliserade energilösningar samt en bättre energihushållning och effektivisering. I utställningsförslaget kommer en energikarta redovisas som visar länets potentialer vad gäller olika energislag.

Anpassning till ett föränderligt klimat

Kontoret arbetar aktivt med anpassningsfrågan som är ganska ny i planeringssammanhang. Regionen måste anpassas till både de extrema händelser som klimatförändringarna kan föra med sig och de långsiktiga – ofta långsamma med oåterkalleliga – förändringarna i ekosystemen och miljön. Kontoret har nyligen genomfört en studie som visar de stora utmaningarna för regionen vad gäller anpassning till ett

föränderligt klimat. Det är främst vattenrelaterade risker (översvämningar, vattenbrist i vissa delar av länet, dricksvattenförsörjning, m.m.) som måste hanteras. Ökade översvämningrisker ska räknas in när kontoret gör förslag till bebyggelseutveckling i regionen. Osäkerheten när det gäller en stigande havsnivå motiverar också högre säkerhetsmarginaler för tillkommande bebyggelse. I utställningsförslaget ska klimatanpassningsfrågor förtydligas och fördjupas.

Transporternas påverkan på miljön

Att merparten av kommentarerna rörande växthusgasutsläppen kopplas till transporter är inte förvånande eftersom transportsektorn inom regionen svarar för närmare hälften av de totala utsläppen, varav i sin tur ca 85 procent kommer från vägtrafiken. Samrådsförslaget har också fokus på transporterna, för även om det inte är självklart att reduceringskraven vare sig kan eller bör vara av samma relativa storleksordning för alla sektorer så är det uppenbart att bidragen från transportsektorn kommer att vara av mycket stor betydelse för regionen.

Transporter ska skapa tillgänglighet. Metoden att arbeta med transportinfrastrukturen i RUF5 har varit att i ett första steg söka en efterfrågestyrd lösning. I nästa steg sker konsekvensbedömningar. Därefter vidtar en iterativ process där delar sammanförs i olika konstellationer och effekter som klimatpåverkan bedöms. Till utställningsförslaget kommer resultaten från ytterligare analyser, som utförts under remisstiden, att kunna fogas liksom förhoppningsvis också en tydligare bild av målen.

Ur ett tillväxtperspektiv är det viktigt att försöka minska utsläppen utan att minska transportarbetet (*se vidare "Ett uthålligt transportsystem"*). Ingen enskild åtgärd kommer att vara tillräcklig för att dämpa effekterna av biltrafiken. I samrådsunderlaget konstateras att på kort sikt kan åtgärder som styr vårt resebeteende – som information, ekonomiska incitament och styråtgärder samt regleringar – ge större effekter i form av minskade utsläpp än samhällsplanerings- och teknikåtgärder. På längre sikt kan däremot utvecklingsinsatser avseende fordon och drivmedel ge störst reduktion. Det betyder att alla åtgärder som kan snabba på en teknikutveckling bör ha hög prioritet. Utan klimateffektiva fordon kommer inte de eftersträvade utsläppsminskningarna att kunna bli verklighet.

Ett ökat cyklande har särskilt lyfts fram som ett sätt att dämpa bilresandet och minska utsläppen av klimatgaser. Ökat cyklande har givetvis positiva effekter. Kontorets uppfattning är dock att cyklandets effekter när det gäller att minska antalet fordonskilometer med bil är relativt begränsade. Om t.ex. hälften av alla bilresor upp till fem kilometer skulle ersättas med cykelresor så skulle det totala antalet fordonskilometer med bil i länet bara minska med cirka fyra procent.

Bägge de planstrukturer som redovisas i samrådsunderlaget innebär en utveckling mot en ökad bebyggelsetäthet vilket ger bättre förutsättningar för ett önskvärt ökat resande med kollektivtrafik. Att kollektivtrafiken också prioriterats i förslagen illustreras t.ex. av att antalet körfältskilometer beräknas öka med åtta procent (alt Fördelad Hög) medan antalet spårkilometer ökar med 37 procent och antalet sittplatskilometer med 50 procent, allt i ett läge där befolkningen beräknas öka med 25 procent. Men såväl biltäthet som tidsvärderingar ökar vid en förväntad ekonomisk tillväxt. Styråtgärder för att öka kollektivtrafikens andel av trafikarbetet diskuteras i avsnitt *"Ett uthålligt transportsystem"*.

Resurshushållning och försörjningssystem Synpunkter från remissinstanserna

Allmänna synpunkter på försörjningssystemen

Frågan om kretsloppssystemen (utförning, funktion och samspel mellan systemen) i länet och östra Mellansverige tas upp av Ekerö, Huddinge, Knivsta, länsstyrelsen i Uppsala län, SLU och Centerpartiet i Stockholms läns landsting. Instanserna föreslår fördjupade analyser och kompletteringar av RUF5 främst vad gäller kunskapsuppbyggnad och genomförandefrågor.

Några remissinstanser har yttrat sig över sammankopplingen och förstärkning av de storskaliga försörjningssystemen samt samverkan kring dessa system. KSL uppmärksammar att det inom Stockholmsregionen redan finns både VAS-kommittén (Vatten- och avloppsfrågor) och ett avfallsråd (Stockholmsregionens AvfallsRåd, STAR). Där förs löpande diskussioner om hur försörjningssystemen ska kunna vidareutvecklas för att bli effektiva och robusta.

Centrala eller decentraliserade lösningar

Ett antal remissinstanser, bl.a. Naturvårdsverket, Knivsta, Upplands-Bro, Norrvatten och Käppalaförbundet, stöder tanken på att de regionala försörjningssystemen kan kopplas samman i högre grad för att uppnå högre effektivitet och mindre sårbarhet. Miljöpartiet de gröna i Stockholms läns landsting menar att det behövs samordnad planering i regionen där lösningarna kan variera, men målet måste vara robusta vatten- och avloppssystem med ett större mått av decentralisering. Även Centerpartiet har liknande uppfattning och vill se ett genomgående perspektiv i RUF5 där småskaliga lösningar uppmärksammas.

Upplands-Bro anser att fler eventuellt möjliga sammankopplingar av fjärrvärmesystem bör utredas, t.ex. mellan Järfälla och Upplands-Bro. Sammankopplingar minskar, enligt Upplands-Bro kommun, sårbarheten och ökar möjligheten för framtida konkurrens inom fjärrvärmesektorn. Länsstyrelsen i Uppsala län anser att vatten-, avlopps- och avfallshantering även skulle kunna belysas i ett perspektiv för hela östra Mälarenregionen. Mer småskalig förnybar energi i alla delar av länet är nödvändig, finner Miljöpartiet de gröna i Stockholms läns landsting och Miljöpartiet de gröna i Österåker. Askersund anser att områden för etablering av vindkraftparker, vågkraftanläggningar och liknande produktionsanläggningar för förnyelsebara energier grovt bör pekas ut i RUF5.

Se även Klimat, energi och transporter.

Fjärrvärme och naturgas

Fjärrvärmens betydelse för ett klimat- och resursmässigt hållbart energisystem i regionen skulle ännu tydligare kunna lyftas fram, anser Fortum Värme AB, i synnerhet i en region som kommer att förtätas. Monopol och tredjepartstillträde till fjärrvärmemarknaden tas upp av Järfälla och Nacka, Käppalaförbundet och Stockholms Handelskammare. Nacka avråder från ett tredjepartstillträde och hänvisar till resultaten av en tidigare utredning *Fjärrvärme och kraftvärme i framtiden* (SOU 2005:33), medan Järfälla gärna ville se ökad konkurrens.

En utbyggnad av kraftvärmeproduktion och fjärrvärme för Danderyd, Täby och Vallentuna samt närliggande områden stöds av Miljöpartiet de gröna i Österåker. Solna tycker att huvudskälen för regional samverkan i frågan om nya kraftvärmean-

läggningar borde vara lagring och hantering av bränslen inklusive bränsletransporterna mellan anläggningarna och inte anläggningarnas kapacitet. Ett antal remissinstanser påpekar att den svåra uppgiften att hitta lämpliga lokaliseringar för kraftvärmeanläggningar kunde lyftas fram tydligare i RUFSS. Fortum Värme AB anser att marknadsfrågor och fjärrvärmens konkurrenssituation inte behöver diskuteras, utan att det är mer relevant att titta på förutsättningarna för uthålliga individuella värmelösningar i konkurrens med fjärrvärmerna. Upplands Väsby och energiföretagen Telge Nät, Vattenfall AB Värme Drefviken, Vattenfall Eldistribution och Fortum Värme AB lägger fram konkreta förslag till justering av RUFSS-dokumentet.

Ett antal kommuner hänvisar till länsstyrelsens uttalande att de i RUFSS föreslagna naturgaskorridorerna inte längre bedöms vara av riksintresse. Hyresgästföreningen Södertälje Nykvarn tycker att naturgas inte ska komma ifråga om regionen på allvar vill minska koldioxidutsläppen.

Energiimport

Stockholms Hamnar konstaterar i sitt svar att RUFSS på ett korrekt sätt beskriver Stockholms läns stora beroende av energiimport och att hamnar och terminaler måste säkras och utvecklas ur ett regionalt perspektiv. Stockholms Hamn konstaterar dock att Stockholms stads syn på oljeterminalen Loudden i praktiken skiljer sig från samrådsförslaget. Stockholms Hamn vill, i likhet med tidigare yttranden, understryka att Louddens framtid bör avgöras ur ett regionalt perspektiv, där tidigare utredningar om oljeförsörjningen i regionen utgör en viktig grund.

Kraftnät

Regionens kraftnät, som i RUFSS föreslås jordförläggas, behöver kommunernas medfinansiering vilket förhandlas just nu. Järfälla tycker att RUFSS alltför ensidigt håller sig till Svenska kraftnäts inställning. Stockholms stad anser att samrådsförslaget ger intryck av att markförläggning av vissa regionala friledningar ska ske i stor skala, vilket inte stämmer med Stockholms bedömning; markförläggningen sker i en mindre omfattning än vad RUFSS antyder. Staden anser också att den diskuterade markförläggningen av friledningarna visat sig bli en mycket kostsam investering för kommunerna, men kanske ändå långsiktigt fördelaktigt eftersom det frigör mark för exploatering, minskar risker vid elektromagnetiska fält samt ökar tillgängligheten till vissa grönytor. E-ON Sverige AB understryker att ersättningen för regionala friledningar runt Stockholm bör säkerställa redundanta matningsvägar för området som helhet.

Avfallshantering

Att avfallsminskning, hantering och återvinning inklusive förbränning lyfts fram i RUFSS är positivt tycker Fortum Värme AB, Hyresgästföreningen region Stockholm och SÖRAB. SÖRAB konstaterar att en effektiv avfallshantering behöver mark och lämpliga anläggningar och Hyresgästföreningen anser att avfallshantering samt källsorteringen allmänt måste förbättras. Fortum Värme AB och SÖRAB anser att fjärrvärmeanläggningar, som tar tillvara avfall som bränsle, är en hållbar väg att spara på fossila bränslen och skog. Samtidigt måste transportbehovet för bränsle och restprodukter minskas, anser båda. SÖRAB är dock tveksamt till förslaget i RUFSS att etablera eventuella nya deponier i förbrukade bergtäkter.

Käppalaförbundet tar upp vikten av en bra källsortering för att kunna få en effektiv samrötning av avloppsslam och avfall för biogasproduktion. Nacka ser regional samverkan som nödvändig för att lösa bristen på behandlingskapacitet av avfall, i synnerhet matavfall och rötrest. KSL betonar att det är viktigt att länets aktörer enas kring en långsiktig gemensam strategi för insamling av matavfall som kan användas till produktion av biogas.

Vattenförsörjning

Mälarens särskilda status som vattentäkt kommenteras av bl.a. Naturvårdsverket, Ekerö, länsstyrelsen i Uppsala län, LO-distriktet i Stockholms län, Stockholms stad, Solna och Norrvatten. Alla föreslår att Mälarens höga regionala värde tydligare ska klargöras i planen. Skyddsvärdet bör utökas. RUF5 bör lyfta fram samverkansbehovet för länen och kommunerna i hela avrinningsområdet (även östra Mellansverige). Dessa bör göra en helhetsbedömning vad gäller regionens tillväxt och framtida vattenförsörjning. Ekerö anser sig ha en särskilt roll i detta arbete. Naturvårdsverket konstaterar att Mälaren som länets enda stora råvattentäkt gör länet sårbart. Även klimatförändringarnas påverkan på vattenförsörjningen och effekterna på invånarnas hälsa bör uppmärksammas starkare, menar hälso- och sjukvårdsnämnden och Norrvatten.

Solna menar att bristen på reservvattentäkter bör uppmärksammas tydligare. Länsstyrelsen i Stockholms län menar att såväl befintliga som planerade vattenskyddsområden för regionens viktigaste vattentäkter bör framgå i planen, vilket innebär att bl.a. Stockholm Vattens Bornsjön och Norrvattens fyra reservvattentäkter i Stockholmsåsen bör redovisas. Sveriges Geologiska Undersökningar (SGU) anser att de stora grundvattenmagasin som grusåsarna i regionen representerar bör redovisas i planen på motsvarande sätt som grönstrukturen. Upplands Väsby påtalar behovet att förbättra skyddet av befintliga vattentäkter och grusåsar.

Käppalaförbundet och Norrvatten lämnade omfattande remissvar med många värdefulla förslag till kompletteringar och påpekanden av problem som särskilt bör uppmärksammas i det fortsatta regionala utvecklingsarbetet. De diskuterar bl.a. de stora reningsverkens fördelar, principer för fördelning av kostnader för sammankopplingar och anslutning av omvandlingsområden, förorenarnas skyldigheter, problemen med nya typer av föroreningar, svagheten i reservvattensystemen samt behov av att förstärka viktiga huvudledningarna och fördjupa kunskapen om möjliga krissituationer. Ett viktigt besked från Norrvatten är bekräftelsen att Görvålnerverkets kapacitet är tillräckligt även för en kraftig befolkningstillväxt i regionen.

VA-systemen

VA-systemens utformning i de glesa delarna i länet tas upp i RUF5, vilket är bra tycker bl.a. Värmdö, Glesbygdsverket, Sveriges Geologiska Undersökningar (SGU), Käppalaförbundet och Miljöpartiet de Gröna i Österåker. SGU hänvisar till att arbetet med att effektivisera vattensystemen kan medföra risken att kommuner tillåter olämpliga verksamheter vid grundvattentäkter och avvecklar vattenskyddsområden. SGU föreslår också att RUF5 kompletteras med en mer detaljerad regional vattenförsörjningsplan inklusive reservvattenförsörjning. Enligt Nacka behövs en mer utvecklad regional strategi för dagvattenhantering som kompletterar RUF5 VA-del. Värmdö lyfter fram betydelsen av ett fortsatt arbete med att öka medvetenhet och ansvarstagande hos allmänheten vad gäller hushållning med vatten.

RTK:s kommentar

Resurshushållning och kretsloppssystemen är viktiga faktorer inom den regionala utvecklingsplaneringen. I genomförandeprocessen bör aktörer i östra Mellansverige och länet i samspel reda ut ett antal viktiga frågor om systemens funktion, omfattning och organisation.

Tack vare effektiva storskaliga försörjningssystem har Stockholmsregionen relativt måttlig miljö- och klimatpåverkan. Det finns dock fortfarande stora förbättrings- och effektiviseringspotentialer vad gäller VA, avfall och energiproduktion, främst utanför de storskaliga systemen. Effektiviteten och robustheten kan öka vid sammankopplingar. Dessa frågor måste drivas kontinuerligt i regionen.

Fjärrvärme är en av de avgörande faktorerna för regionens energieffektivitet och relativt låga klimatpåverkan. Kontoret anser att alla försök att effektivisera och förbättra fjärrvärmesystemet bör tas tillvara. En ökad samkörning av systemen, där det effektivaste produktionssättet utnyttjas är önskvärd men självfallet måste marknaden avgöra hur detta skulle kunna ske. Lokaliseringar för nya stora kraftvärmeanläggningar måste kopplas till efterfrågan d.v.s. beakta den pågående energieffektiviseringen på användarsidan. Anläggningarna måste ha hamn- och/eller järnvägsanslutning och integreras med avfallshanteringen i länet. Om effektiviseringen kan komma i gång ordentligt inom den närmaste framtiden behövs förmodligen inga fler stora kraftvärmeverk – utöver de som redan är planerade – förutsatt att fjärrvärmesystemen sammankopplas. Det är vidare viktigt att diskutera lämpliga lokaliseringar för bränslelager och bränsletransporter i regionen. Fjärrvärmens konkurrensförmåga gentemot andra lösningar utreds av den pågående energistudien (*se ovan*).

De i RUF5 föreslagna naturgaskorridorerna bedöms inte längre vara av regionalt intresse. Däremot skulle naturgas under en övergångsperiod – i produktionsanläggningar av viss storlek – kunna stötta den växande biogasproduktionen i regionen.

Kontoret anser att de miljö- och stadsbyggnadsmässiga fördelarna med att jordförlägga regionens kraftledningar väger tungt och därför bör övervägas av alla involverade kommuner. Även den ökade risken för strömavbrott i samband med ett föränderligt klimat bör vägas in i resonemanget. Likaså bör framtidens förändrade behov vad gäller inmatning av el från förnyelsebara energislag och förändrade användningsmönster inom näringsliv tas med i överväganden om kraftledningssystemets ombyggnad.

RUF5 utgår från de övergripande principer som slås fast i EUs avfallstrappa och i det nya ramdirektivet för avfall. För länet är det viktigt att hela avfallskedjan fungerar och att avfallshanteringen alltmer integreras i både avfalls- och energisektorn. Det ställer stora krav på kommuner och företagen som hanterar avfall. Nya deponier behövs antagligen inte i länet främst på grund av deponeringsförbud och krav på mycket högre återvinningsgrader i framtiden. Fortsatt arbete på regional nivå behövs för att lösa problemen med bl.a. biologisk avfallsbehandling och verksamhetsavfall.

Mälaren är länets i särklass viktigaste vattentäkt och östra Mälaren har nyligen (dec 2008) blivit vattenskyddsområde vilket innebär att området får ett bättre skydd mot föroreningar från kringliggande verksamheter och att dricksvattenkvaliteten säkras för framtiden. Men kontoret anser att det ändå behövs en fortsatt diskussion kring bl.a. Mälarens funktion som reservvattentäkt, hur Mälaren påverkas

av klimatförändringarna och sjöns värde för andra ändamål som rekreation, turism, fiske och sjöfart.

Dagvattenfrågor har varit aktuella och ett antal nya regionala studier tar upp dagvattenproblematiken, t.ex. förslag om gränsvärden för dagvattenutsläpp och om hur kommunerna kan hantera dagvatten i olika planeringsskeden.

De frågor som väckts av Käppalaförbundet och Norrvatten ska tas upp i genomförandeprocessen av RUF5 i samarbete med regionala organ, nätverk och kommunerna.

Utformningen av de regionala VA-systemen, både de stora kommunala och små enskilda, ska drivas vidare på regional nivå i samarbete mellan RTK, länsstyrelsen och KSL. Utsläppen från enskilda avlopp förtjänar att särskilt uppmärksammas. Förslaget från SGU att komplettera RUF5 med en mer detaljerad regional vattenförsörjningsplan inklusive reservvattenförsörjning ska undersökas vidare.

I planutställningsförslaget ska en strategisk vattenresurskarta läggas fram som redovisar de stora vattenrelaterade problemen i länet med övergödning, dricksvattenförsörjning och skyddsområden, områden med stort behov att förbättra vattenkvaliteten och områden med stora utsläpp av kväve och fosfor.

Ballastmaterial samt platser för anläggningar för energi, material och varor

Synpunkter från remissinstanserna

Flera instanser, t.ex. Solna och Stockholms stad framhäver att nya regionala marknanspråk behöver definieras både för fjärrvärmeanläggningar och andra typer av energianläggningar som biogasproduktion. Godstransportrådet efterlyser tydligare ställningstaganden om lämpliga lokaliseringar av terminaler för regionens energiförsörjning. Nacka menar att behovet av markytor för avfallshantering kommer att öka och att detta måste beaktas tidigt i planskedet. Käppalaförbundet påpekar att också slamhantering kräver att ytor avsätts inom länet för att begränsa transportarbetet. Värmdö anser att det regionala perspektivet saknar planer för lokalisering av förnybar energi som t.ex. vindkraft och dess konflikter med andra intressen.

Svenska Petroleuminstitutet konstaterar att samrådshandlingen inte utpekar alternativ till Loudden och Berg för hantering av flytande bränslen och att behovet av hamnar för hantering av flytande drivmedel måste visas tydligt. Statoil anser att en avveckling av Bergs oljeterminal inte är förenligt med planens övergripande mål på grund av ökat transportarbete och att Bergs oljehamn bör ingå som en del i regionens framtida infrastruktur.

Vägverket anser att det är av stort värde att behovet av platser för olika typer av anläggningar lyfts fram. Samrådsförslaget ger dock inga klara svar på vilka anläggningar som kommer att behövas centralt i regionen för bland annat transporter med båt. SGU ifrågasätter påståendet att det råder brist på berg att krossa i länet. Terminaler för ballasthantering har enligt SGU inte någon naturlig huvudman och RUF5 behöver vara mer utförlig i denna del än när det gäller t.ex. hamnar och energianläggningar. Den tematiska kartan över ballastanläggningar saknar en anläggning på norra Stäcksön.

Malmsjöåsens vattenskyddsintresse saknas och bör enligt Telge Nät markeras på karta. Underås grustäkt är i direkt konflikt med detta intresse.

Flera instanser i Mälarenregionen understryker betydelsen av ett storregionalt perspektiv avseende godstransportsystemet och konstaterar att Stockholm ofta

försörjs från etableringar i Mälardalen. Den kartbild som redovisas tar dock enbart upp situationen utifrån ett Stockholmsperspektiv.

Flera svar uttrycker stöd för att terminaler lokaliseras till områden med goda väganslutningar och möjlighet till järnvägstransport och att distributionsterminaler lokaliseras nära marknaden, d.v.s. till regioncentrum. Stockholms Hamn poängterar att lokalisering av distributionsterminaler bör tydliggöras som en strategisk regional fråga. Stockholms stad instämmer i att mark nära marknaden och med tillgång till sjö- och järnväg behöver reserveras men att det kan vara fördelaktigare att bevara områden i centrala lägen med kvarvarande möjlighet till järnvägstransporter såsom Västberga och Lunda. Samtidigt ifrågasätter staden och Stockholms stadshus AB ett terminalläge i Ulvsunda som planeras för omvandling. Staden poängterar att ett grusupplag inte innebär att ett större område ska betraktas som terminalområde.

Samfundet S:t Erik anser att Stockholm bör dra nytta av läget vid vatten för att avlasta vägnätet. Stockholm Nordost anser att Gillinge är lämpligare för terminalverksamhet än Rosenkälla.

Stockholm anser att det behövs utförligare beskrivningar gällande terminaler och mark för olika ändamål. Staden efterlyser underlag såsom upptagningsområde, funktion och samband mellan områdena. SIKÄ efterlyser beskrivningar av åtgärder och incitament som verkar i riktning mot effektivare lokalisering som minskar inomregionala transporter

RTK:s kommentar

Samrådshandlingen lyfter fram behovet av mark för olika typer av anläggningar men pekar inte ut lämpliga eller tänkbara lokaliseringar t.ex. för *mellanlager* för bränslen och ballastanläggningar i centrala regiondelen.

Kontoret instämmer i att lokaliserings- och transportfrågor avseende anläggningar behöver utvecklas och texten tydligare ange vilka typer av anläggningar som avses i olika sammanhang. Den pågående energisystemstudien som drivs av kontoret i samverkan med andra aktörer kommer att generera ytterligare underlag. Studien indikerar att behovet av depåer för flytande bränslen kan komma att öka betydligt fram till år 2030 och att det är angeläget att identifiera alternativa lokaliseringar om Loudde och Berg avvecklas.

Kontoret bedömer att effektivisering och sammanbindning av fjärrvärmenät medför att regionala markanspråk för kraftvärmeproduktion är begränsat.

Godstransporter är marknadsstyrda och den regionala fysiska planeringen bör ange lokaliseringar som möjliggör effektivare distributionstransporter och användande av järnväg och sjöfart för mer långväga transporter. Regioncentrum utgör en mycket stor konsumentmarknad där konkurrensen om mark är stor. Plats för distributionsterminaler behöver garanteras. Utflyttning av distributionsterminaler till Mälarenregionen är inte önskvärd ur klimatsynpunkt enligt kontorets mening. Där emot är det fördelaktigt att storskalig lager- och transportverksamhet lokaliseras till Storstockholms periferi och Mälardalen i övrigt. RUF5 behöver också innehålla en beredskap för en utveckling där pågående centralisering av lager och terminalstrukturer kan brytas. Nya transportformer kan komma att utvecklas, till exempel det lättkombi-koncept som järnvägsgruppen vid KTH arbetat med.

Se även kommentarer under Ett uthålligt transportsystem.

Andra synpunkter

Synpunkter från remissinstanserna

Flera remissinstanser betonar att det är viktigt att redan nu utveckla ett samarbete i hela den större regionen för att säkra och utveckla våra gemensamma värden i t.ex. Mälaren och mångfalden i kultur- och naturlandskapet samt att sträva efter en effektiv och hållbar transport- och energiförsörjning. Bland annat föreslås samråd mellan berörda parter i samband med eventuell utbyggnad av vindkraftverk, gemensam plattform för marknadsaktörers åtaganden samt storregionala samarbeten. Det krävs också en större tydlighet kring vad som förväntas och vad de olika aktörerna kan erbjuda – strategin kan behöva bli mer konkret. Uppsala anser att åtagandena är omotiverat begränsade till Stockholms län och lyfter fram länsgränsöverskridande samarbeten kring t.ex. grönstruktur och tekniska försörjningssystem.

För Enköping är det av stor vikt att avtappningskapaciteten för Mälaren ökar och att åtgärder vidtas vid slussarna i Stockholm och Södertälje. Dessa viktiga åtgärder för att säkra befintlig bebyggelse och infrastruktur bör tydligare framgå i planen.

Försvarsmakten önskar att försvarsmaktens riksintressen fogas till karta åtta eller annan lämplig karta i planförslaget.

RTK:s kommentarer

Kontoret instämmer i att samarbeten måste utvecklas om de intentioner som RUF5 ger uttryck för ska kunna genomföras. Kontoret instämmer i att strategin behöver bli tydligare och konkretare.

Åtgärder för att reglera Mälarens vattennivå ska synliggöras. Försvarsmaktens riksintressen, som är av stor betydelse för planering av kust- och skärgård, kommer att infogas i utställningsförslaget.

Vidareutveckla en flerkärnig och tät region

Det pågående arbetet med att utveckla en flerkärnig och tät region bör fortsätta eftersom detta ger förutsättningar för effektivare resursutnyttjande, bättre tillgänglighet och dynamik. Samtidigt bör den funktionella regionen vidgas. I detta arbete spelar trafiknät och kommunikationer en viktig roll. I en tät region med en växande befolkning blir tillgången till gröna områden viktiga. En tät bebyggelse – i motsats till en utspridd – gör det också möjligt att bevara gröna kilar och samband.

En flerkärnig region Synpunkter från remissinstanserna

Stöd för en flerkärnig region

Den föreslagna flerkärnigheten får stöd av flertalet remissinstanser. Länsstyrelsen i Stockholms län anser till exempel att det är fördelaktigt att Stockholmregionen utvecklas mot en flerkärnig och tät struktur och vill utveckla principen om flerkärnighet med utgångspunkt från den gällande RUF5 2001.

Upplands Väsby anser att flerkärnighet är en bra idé som behöver utvecklas vidare, men konstaterar att de redovisade kärnorna ofta är stora externa handelsområden vilket närmast är motsatsen till den blandade kvartersstaden som kommunen anser vara den attraktivaste stadsformen. Arlandaregionen instämmer och anser att den flerkärniga strukturen bör utvecklas vidare, oavsett vilka alternativ man väljer för att bygga ut regionen i framtiden. En flerkärnig struktur överensstämmer med Södertörns kommunernas uppfattning som ser de fyra regionala kärnorna på Södertörn som tillväxtmotorer, var och en med sina specifika utvecklingsförutsättningar, och med Flemingsberg som nationellt nav inom utbildning och forskning.

Regionförbundet Örebro framhåller att de regionala stadskärnorna är viktiga målpunkter och noder i transportsystemet. Regionförbundet Östsam stöder intentionerna att förtäta bebyggelsestrukturen inom Stockholmsregionen och knyta samman de delregionala kärnorna eftersom det gynnar tillgängligheten till olika funktioner även för tillresande och därmed en integration mellan Stockholmsregionen och övriga regioner i östra Mellansverige. Knivsta stöder tanken på en flerkärnig och tät region och en regionförstoring baserad på utbyggd spårbunden trafik. Sandviken instämmer i att arbetsplatser och bostäder bör styras till knutpunkter med hög tillgänglighet med kollektivtrafik av hänsyn till såväl miljö som ekonomi och tillväxtpotentialer. Trosa anser att den flerkärniga strukturen bör ses ur ett större perspektiv, så att orter längs fjärrtågsnätet kan komplettera expansionen i Stockholm.

Boverket finner det rimligt att utveckla en flerkärning och tät region, eftersom befolkningsökningen förutsätter långsiktig hushållning och resurseffektiva lösningar. Samfundet S:t Erik ser positivt på utvecklingsplanens inriktning att skapa en flerkärnig och tät struktur och anser att fördelarna med detta beskrivs väl.

Synpunkter från kommuner med utpekade regionala stadskärnor

Alla kommuner som berörs av föreslagna regionala stadskärnor bejaktar också dessa.

Stockholms stad framhåller behovet av goda kommunikationer mellan kärnorna så att dessa kan fungera i ett gemensamt sammanhang och utgöra komplement till varandra. Staden efterlyser vidare en beskrivning av vilka förutsättningar som måste uppfyllas för att en kärna ska kunna utvecklas, en utvärdering av vad som skett sedan RUF5 2001 beslutades och ett resonemang kring hur olika områden kan integreras i kärnstrukturen. Stockholm påminner även om den centrala regionkärnans betydelse för utvecklingen i regionen som helhet. City ska, enligt Stockholm, ha en unik position samtidigt som utbudet av handel, kultur etc. stärks i andra delar av regionen. Stockholm ifrågasätter omfattningen av externhandel med stora parkeringsytor i kärnorna. Kista Science City framhåller att en jämförelse av Kista med andra regionala kärnor i Stockholmsregionen, som i princip bara innehåller handel eller offentliga investeringar, blir felaktig.

Haninge anser att tron på en flerkärnig region är viktig för utvecklingen och att beskrivningen av de regionala stadskärnorna som trygga miljöer med stadlika kvaliteter och attraktiva för boende är mycket bra. För Haninge är positionen som regional stadskärna central, liksom stråktänkandet på östra Södertörn.

Huddinge anser att det är av största vikt att de regionala kärnorna utvecklas och att deras fulla potential tas till vara för att avlasta den centrala regionkärnan, skapa tillväxt i regiondelarna och minska resbehovet. Flemingsberg kommer, enligt kommunen, att år 2030 fungera som centrum för ett närområde med 70 000 invånare. För att den regionala kärnan Kungens kurva-Skärholmen ska kunna förverkligas behöver regionen prioritera infrastrukturutbyggnad som stöder utvecklingen.

Järfälla framhåller att den föreslagna inriktningen stämmer väl med kommunens ambitioner för den regionala kärnan Barkarby-Jakobsberg. Det är för kommunen viktigt att inriktningen med regionala stadskärnor ligger fast över tiden. Kommunen ifrågasätter formuleringen att utvecklingen av de yttre regionala stadskärnorna inte får ske på bekostnad av den centrala regionkärnan, eftersom det säkert kommer att finnas konkurrens såväl gentemot regioncentrum som mot andra kärnor. Järfälla framhåller vidare att Barkarby, med bekvämt avstånd till en storregional järnvägsstation, är lämpligt för personintensiv verksamhet – till exempel utbildningsinstitutioner – och efterlyser styrmedel för att locka större arbetsplatser att etablera sig nära stationen. Järfälla ifrågasätter att RUF5 förordar att en annan huvudman än kommunen ska ta ansvar för att utveckla centrumområdet i stadskärnan.

Sollentuna har sedan RUF5 2001 stött tanken på att utveckla en regional kärna i Kista-Häggvik och arbetar för detta i planeringen.

Södertälje framhåller att det är positivt att RUF5 2010 kvarstår vid en flerkärnig struktur och anser att Södertälje har de förutsättningar som krävs för att vara en regional kärna.

Täby (genom remissyttrandet från Stockholm Nordost) understryker att för att Täby Arninge-Rosenkälla ska vara en konkurrenskraftig etableringsmiljö och kunna utvecklas som en regional kärna med bostäder, arbetsplatser och service måste tillgängligheten förbättras kraftfullt med bättre kollektiv- och vägförbindelser.

Sigtuna menar att oavsett planalternativ ska Arlanda anges som en regional kärna.

Särskilda aspekter som bör uppmärksammas

Redovisningen av de regionala stadskärnornas framtida roll behöver, enligt länsstyrelsen, utvecklas i ett handlingsprogram och strävan bör inte vara att ge alla en likartad karaktär. Det strategiska läge, som stadskärnorna Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik och Flemingsberg har, motiverar ett högt utnyttjande och att personintensiva verksamheter och arbetsplatser i möjlig mån bör lokaliseras till dessa stadskärnor. Stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen och Täby centrum-Arninge, som idag mer har karaktär av handelsområden med god tillgänglighet med bil kan vidareutvecklas och få en mer sammansatt karaktär, fler funktioner och en utökad kollektivtrafikförsörjning, men handeln kommer troligen även i fortsättningen att vara den dominerande verksamheten.

Hyresgästföreningen på Östermalm anser att det är viktigt att utveckla och stärka den unika profilen i var och en av de yttre stadskärnorna i hela regionen. Hyresgästföreningen region Stockholm lyfter fram risken för likriktning men instämmer i övrigt i planeringsmålen för flerkärnighetsstrategin. Föreningen instämmer i att de yttre stadskärnornas urbana värden bör stärkas samtidigt som den centrala stadskärnan måste värnas. Föreningen instämmer delvis även i åtagandet ”Skapa förutsättningar för en dynamisk kvällsekonomi i regionens stadskärnor”. Fritidsgårdar, kvällsöppna bibliotek, andra möteslokaler och föreningsliv bidrar också till att skapa levande stadskärnor.

Miljöpartiet de gröna i Stockholms läns landsting anser att noderna i kärnstrukturen Kungens kurva, Norra Stationsområdet, Ulvsunda och Kista gärna kan utvecklas om tillgängligheten med kollektivtrafik kraftigt förstärks.

SSCO stöder utvecklingen till en mer flerkärnig region och lyfter fram Flemingsbergs potential genom närheten till Södertörns högskola och Karolinska Universitetssjukhuset/Huddinge. SSCO anser vidare att satsningar som utvecklar Flemingsbergs tillgänglighet och urbana värden är särskilt viktiga för minskad segregation, stärkt regional sammanhållning samt förbättrad tillgång på högutbildade.

Stockholms Sjögård vill slå vakt om de karaktäristiska vattenspeglar som finns på många platser och som bidrar till stadskärnornas attraktivitet.

Yttre stadskärnor bör enligt Statens folkhälsoinstitut utformas så att fysisk aktivitet främjas med ett brett serviceutbud på gång- och cykelavstånd, ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät samt en väl fungerande kollektivtrafik så att människor inte blir beroende av bil.

Vänsterpartiet i Stockholms läns landsting förordar en tät och flerkärnig struktur men saknar konkreta förslag i samrådsförslaget för hur detta ska gå till. Partiet efterlyser incitament och styrmedel så att kommuner och exploatörer förmås att koncentrera bebyggelse och detaljhandel till kollektivtrafiknära lägen. Utvecklingen av regionala kärnor som Södertälje eller Flemingsberg behöver stimuleras och partiet påpekar att den offentliga sektorns lokaliseringar av infrastruktur, sjukhus och utbildningsplatser till stor del har styrt lokaliseringen av viktiga näringslivsfunktioner.

Problem med flerkärnighetsstrategin

Ett fåtal remissinstanser reser dock invändningar mot flerkärnigheten. SL anser att den regionala strukturen med perifera stadskärnor inte självklart är den som leder till ett större resande med kollektivtrafiken och en högre kollektivtrafikandel. Modellen leder till ett uttalat behov av trafikleder i tvärled vilket i sin tur leder till

ett ökat bilresande. Svenska Bostäder ifrågasätter om vissa av de utpekade regionala stadskärnorna under programperioden kan utveckla en täthet och attraktivitet som krävs för att kunna benämnas som stadskärnor. Svenska Bostäder anser att det är rimligare att satsa på stadsutvecklingsområden och tvärförbindelser i Stockholms ytterstad med noder som Vällingby, Älvsjö, Högdalen och Farsta särskilt i alternativet Tät. Svenska Byggnadsvårdsföreningen befarar att nya täta regionala stadskärnor kan komma att skada stadsbygdens värdefulla kulturmiljöer.

Södertörns högskola lyfter fram risken för att Mälardalens framtida flerkärniga struktur kan vara hotad på grund av det ensidiga beroendet av stora tillverkningsindustrier på vissa orter. Nedsänkningar i tillverkningsindustrin talar mot en framtida flerkärnig struktur med få relativt stora städer. Möjligen närmar vi oss en utveckling där de större noderna blir osjälvständiga satelliter till den inre storstadsregionen och dess kärna. Oavsett vilken modell som väljs för den framtida storregionens utveckling så kommer, enligt högskolan, Flemingsberg att bli en allt viktigare nod i storstadsområdet. Högskolan anser vidare att det finns goda möjligheter att skapa flerkärnighet, dels genom IT-baserade lösningar, dels genom snabba personresor mellan olika noder både inom Stockholmsregionen och till andra regioner inom och utom landet.

Stockholm Nordost framhåller de mindre stadskärnornas och utvecklingsstråkens betydelse för en hållbar struktur med attraktiva boendemiljöer och lokala arbetsmarknader. Genom att stärka de norra länsdelarna med dess mindre städer Norrtälje, Vallentuna, Vaxholm och Österåker uppnås en bättre balans i nordoststråket än det ensidiga radiella sambandet inåt mot Stockholm.

Uppsala stöder att spårtrafiken ska ligga till grund för stadsstrukturen men anser att Stockholm-Mälarenregionen knappast kan beskrivas som flerkärnig, eftersom detta begrepp kräver ett ömsesidigt utbyte som enbart finns i relationen Stockholm-Uppsala.

RTK:s kommentar

Remissvaren ger ett mycket starkt stöd för att fullfölja den inriktning mot en flerkärnig region som etablerades i RUF5 2001. SL hänvisar till att kollektivtrafikandelen brukar bli högre vid resor till regioncentrum. Kontoret anser att när regionen växer behöver den centrala regionkärnan kompletteras med yttre regionala stadskärnor med god kollektivtrafiktillgänglighet för att möta hotet av en fortsatt regionutspredning, som framförallt bäddar för ökad bilanvändning.

Stockholms stad vill ha en mer ingående beskrivning av förutsättningarna för att en kärna ska kunna utvecklas och Järfälla tar upp frågan om ansvar för att utveckla de regionala stadskärnorna. Det är givetvis ett kommunalt huvudansvar att utveckla de regionala stadskärnorna, men många andra aktörer blir av naturliga skäl berörda.

Flera remissinstanser tar upp innehåll i kärnor och styrmedel för att utveckla kärnor. Kontoret vill här peka på det pågående arbetet med att förbereda ett samarbetsprojekt med inriktning på genomförande av de regionala stadskärnorna där dessa frågor ska kunna studeras ingående. *Se också Regionala stadskärnor och deras avgränsning.*

En tät och attraktiv region Synpunkter från remissinstanser

De flesta remissinstanserna stöder även inriktningen mot en tätare bebyggelsestruktur. Argumenten är att det ger möjlighet att utveckla stadsmässiga kvaliteter, att det sparar värdefulla grönområden och – i synnerhet – att det är gynnsamt för klimatet genom att täta områden kan få en god kollektivtrafikförsörjning.

En god stadsmiljö

Nacka m.fl. anser att det är miljömässigt fördelaktigt och även viktigt ur ett näringslivsperspektiv att RUF5 främjar utveckling mot mer stadsmässiga miljöer istället för fler småhusområden. RUF5 tar, enligt Solna, på ett förtjänstfullt sätt upp stadsbyggnadsfrågor och behandlar stadsbygden som en helhet med många samverkande kvaliteter.

TCO, Stockholms län vill ha en samordnad planering inom regionen och anser att regionens utveckling gynnas av bra blandning av bostäder, kontor, hotell, butiker och fabriker inom alla dess delområden.

Riksantikvarieämbetet anser att utvecklingen av ny bebyggelse bör bygga vidare på befintliga strukturer och kvaliteter. Statens folkhälsoinstitut framhåller att förtätning av städer har visat sig vara bra för att främja fysisk aktivitet.

Naturskyddsföreningen Stockholms län förordar ytterligare fokusering på att utveckla attraktiva stadsmiljöer i goda kollektivtrafiklägen. Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen vill ha en attraktiv och tät stadsmiljö med balans mellan bebyggelse och grönska.

Samfundet S:t Erik ser positivt på att goda boendemiljöer och kultur- och historiska värden i den byggda miljön nu framhålls tydligare än tidigare. Samfundet vill som planeringsmål respektive åtaganden lägga till att bostadsområden upplevs som stadsdelar i en sammanhängande stad. Hyresgästföreningen region Stockholm instämmer i åtagandet ”Skapa en attraktiv stadsmiljö med torg, parker och grönområden”.

Nätverket YIMBY vill att man planerar täta stadsdelar som blandar funktioner såsom bostäder, kontor, verkstäder, butiker, restauranger och andra kulturella institutioner och en effektiv kollektivtrafik. Fokus bör ligga på att knyta samman dagens innerstad med närförorter och regionkärnor. Nätverket vill att nya områden får högre täthet än Stockholms innerstad och vill se den klassiska rutnätsstaden som förebild för att motverka *urban sprawl* (stadsutglesning).

Boverket finner det positivt att samrådsförslaget behandlar attraktivitetsfaktorer brett och nämner byggelsens och rummets estetiska utformning liksom grönstrukturen och kulturen som exempel på viktiga faktorer för en god livsmiljö. SLU efterlyser mål och åtaganden som gäller stadens magi och sociala och estetiska värden i den flerkärniga stadens förorter och sovstäder. Stockholms läns landstings kulturförvaltning anser att det är angeläget för den fysiska miljön att den konstnärliga utsmyckningen kommer in i ett tidigt skede av planeringen.

Riksbyggen anser att det är nödvändigt att bryta ner den rumsliga strategin på en lokal nivå, att ge exempel på särskilt intressanta områden där det finns svåra knäckfrågor eller förutsättningar att hantera. Nätverket för Hyresgästernas Boendetrygghet vill att nya bostadsområden ska bli barn- och äldrevänliga, få en mänsklig skala med god utemiljö, sol och plats för barn, lek, idrott och umgänge och god kommunal service. Nätverket anser att höghus är barnfientliga och bör undvikas.

Villaägarna Region ABC vill undvika villaområden som blir renodlade sovstäder utan eget liv och sammanhang. Villaägarna vill istället ha utrymme för social gemenskap, närhet till natur, arbetsplatser, lokal service, platser för möten människor emellan och goda kommunikationer. Svenska Byggnadsvårdsföreningen vill värna om de historiska spår som berikar bebyggelsens mångfald och som i en framtid kommer att utmärka stadens identitet i relation till andra städer, både nationellt och internationellt. Planen borde, enligt föreningen, beakta att olika förorter vuxit fram under perioder med andra planeringsideal än den täta stenstaden, t.ex. rekordårens områden.

Spara naturområden

Naturskyddsföreningen anser att det behövs särskilda och kraftiga satsningar, för att öka hållbar kapacitet, attraktivitet och kvalitet genom den fysiska regionplaneringen – för grönstrukturen, transporterna och bostadssektorn. Villaägarna Haninge-Tyresökretsen och Vendelsö Fastighetsägarförening håller med om att en alltför utspridd bebyggelse bör motverkas för att spara värdefulla natur- och kulturmarker och för att minska resandebehovet.

Region Skåne instämmer i att en tät bebyggelsestruktur ger förutsättningar för att utveckla både urbana värden, naturvärden och en effektiv kollektivtrafik. Att förtäta tätorter, istället för att ta ny mark i anspråk, motverkar utglesning av städer och värnar det öppna landskapet.

Korta resor och kollektivtrafik som skonar klimatet

Alternativ Stad ställer helhjärtat upp på önskemålen om en tät integrerad stad med korta resor. En sådan stad klarar klimatmålen och är, enligt organisationen, också vad en ökande andel av stockholmarna efterfrågar.

Regionförbundet Uppsala län anser att utveckling av täta stadsstrukturer i samplanering med infrastruktur är en viktig förutsättning både för en mer klimatomässigt hållbar utveckling och för en tillväxtbefrämjande utveckling.

Miljöpartiet de Gröna i Järfälla anser att det ur klimatsynpunkt är bättre med förtätad bostadsbebyggelse i kollektivtrafiknära områden. Miljöpartiet de Gröna i Österåker framhåller att det är viktigt att skapa regioncentra med goda kollektivtrafiklägen för boende, handel och arbete och vill att tendensen att planera för villamattor och ny externhandel bryts.

Banverket delar uppfattningen att en omfattande utveckling av spridd bebyggelse bör begränsas, men framhåller att det i samband med förtätning i nära anslutning till järnvägen är mycket viktigt att järnvägens långsiktiga expansion inte förhindras och att de boende erbjuds en god miljö utan bullerstörningar. Jernhusen anser att området närmast intill järnvägsstationen på varje ort bör utnyttjas för koncentrerad bebyggelse, främst arbetsplatser, men också bostäder.

Nätverket Gemensam Valfärd Stockholm förordar den europeiska urbaniseringsmodellen, en tätare stad med spårvagnar som kan klara riksdagens beslut om utsläppsminskningar.

Invändningar mot förtätningar

Vissa remissinstanser – också sådana som stöder förtätning – har vissa reservationer. Hyresgästföreningen på Östermalm anser att förtätning av redan etablerade bostadsområden ska undvikas, liksom även nya landmärken i form av höga byggnads-

der som stör stadssiluetten. Villaägarna Region ABC är också kritiska och vill utveckla områden längre ut ifrån innerstaden i stället för att förtäta den befintliga strukturen när detta innebär en försämring av livskvaliteten. Villaägarna anser att förtätning av ren stadsbebyggelse, andra flerfamiljsområden och villaområden ger få fördelar men bestående nackdelar som t.ex. inskränkningar av grönområden, brist på platser för icke-kommersiella aktiviteter, överbelastad trafiksituation och ökad alienation.

Ekerö framhåller att tätare bebyggelsestruktur i regioncentrum underlättar framkomligheten, förutsatt att kollektivtrafiksystemet får tillräcklig kapacitet och kvalitet för att betjäna fler trafikanter. Kommunen pekar dock på att forskare vid KTH nyligen ifrågasatt den täta staden eftersom de anser att det är minst lika viktigt att hantera vad som händer mellan de tätare samhällena, som människors privatesor och fritidsaktiviteter på annat håll, samt produktion och konsumtion som inte är resursbesparande. Centerpartiet i Järfälla instämmer i resonemanget om en förtätning i kollektivtrafiknära lägen men påpekar att förtätning inte bör ske på bekostnad av parker och andra grönområden.

Samfundet S:t Erik anser det vara en stor brist att arkitektoniska, stadsbyggnadsmässiga och topografiska värden inte nämns under utgångspunkter för planeringen.

SGU menar att det är stor risk att exploateringstrycket innebär bebyggelse av förorenade industriområden som kan läcka föroreningar vid kommande översvämningar. Öka skredrisk bör också beaktas.

Landsbygdens rumsliga utveckling

Regionförbundet Uppsala län påpekar att det finns en omfattande storstadsnära landsbygd med ett allt större exploateringstryck och efterfrågar övergripande principer kring den rumsliga utvecklingen av denna landsbygd som ökar möjligheten att nå uppsatta klimatmål samt övriga miljömål.

Boverket tar upp den ökade efterfrågan på bostäder på landsbygden och den höga omvandlingstakten av fritidshus till permanentboende. Verket vill ha en levande landsbygd men påpekar samtidigt att det är angeläget att motverka fragmentisering av landskapet. Glesbygdsverket håller med om behovet av att motverka en alltför utspridd bebyggelse för att kulturlandskapets och naturens attraktivitet i den tätbebyggda och expansiva Stockholmsregionen ska bevaras. Men verket anser samtidigt att hänsyn bör tas till de lokala och skiftande förutsättningarna i de enskilda ärendena.

Stockholm Nordost anser att det är ett för snävt förhållningssätt att enbart framhålla täta stadsstrukturer som långsiktigt hållbara. Ansatsen bör vara att även landsbygden och skärgården ska utvecklas långsiktigt hållbart. Svenska Turistföreningens Stockholmskrets anser att täthet i byggandet behövs även på landsbygden och att ny bebyggelse i förortskommuner som Ekerö, Nynäshamn, Norrtälje, Vallentuna och Österåker behöver styras mer till tätorterna och bra lägen för kommunikationer.

Begränsningar för externhandel

Regionen bör, enligt Nacka, ta fram ett gemensamt planeringsstöd för lokalisering av handel för att undvika att mindre centrumbildningar slås ut. Vänsterpartiet i Stockholms läns landsting förespråkar en stad där samhällsservice, skolor och buti-

ker finns i bostadens närhet och kan nås med cykel eller till fots och vill av miljöskäl begränsa nyetableringar av externa köpcentrum utan kollektivtrafikförsörjning. Miljöpartiet i Järfälla motsätter sig fler stormarknader i kommunen och vill istället ha kollektivtrafiknära gallerior. Boverket framhåller att det finns anledning att slå vakt om bl.a. livsmedelshandel i boendemiljöerna och att vissa externlokaliseringar av handel påverkar denna möjlighet starkt negativt. För de externlokaliseringar som ändå sker behövs kollektivtrafik och miljövänliga alternativ för hemtransport. Villaägarna Region ABC lyfter fram den hotande överetableringen av stora köpcentra och det hårda trycket på lokala centra, vilket hotar den lokala servicen, lokala mötesplatser och ökar biltrafiken. Kungsholmens Hyresgästförening anser att RUF5 inte tillräckligt analyserar möjligheterna att skapa temaorienterade speciella centrum samt lokala kommersiella centrum.

Styrmedel

Alternativ Stad vill även ha starkare styrmedel för att uppnå den täta staden. Det borde till exempel vara billigare även för exploatören att bygga centralt än perifert och det borde vara illegalt med trafikdrivande byggen typ externa köpcentra.

RTK:s kommentar

Nästan alla remissinstanser stöder inriktningen mot ett tätare stadsbyggande än hittills. Ekerö har dock fört fram en reservation mot detta, baserad på en uppfattning som några forskare vid KTH nyligen fört fram. Kontoret anser inte att den kritiken är berättigad. All erfarenhet visar att en tät stadsbebyggelse har miljömässiga fördelar. Att människors livsmönster i andra avseenden, till exempel med avseende på konsumtion och fritid, även har stor betydelse för den totala resursförbrukningen innebär inte att ett glesare bebyggelsemönster skulle ge några totalt sett miljömässiga fördelar. Det kommer dock givetvis även att finnas behov av att utveckla tätorter på landsbygden och i skärgården.

Kontoret instämmer i att risker i samband med exploatering av gamla industriområden och skredrisker ökar men bör behandlas i den kommunala planeringen.

Kontoret instämmer i att stadsmässiga och arkitektoniska värden samt topografiska förhållanden är viktiga i planeringen men menar att de bäst behandlas inom ramen för den kommunala planeringen. I samband med genomförandet av de regionala stadskärnorna kommer särskilt frågorna om stadsmässighet och arkitektoniska värden att belysas.

Kontoret bedömer att detaljhandeln framförallt kommer att växa i redan etablerade handelsområden, framförallt inom de regionala stadskärnorna. Områden som idag främst rymmer externhandel kommer att bli tätare, få bättre tillgänglighet med kollektivtrafik och därigenom ändra karaktär.

Trafiknät som stöder en flerkärnig och tät region

Synpunkter från remissinstanserna

Spårtrafik som stöder stadsstrukturen i östra Mellansverige

Olika aspekter på regionförstoring tas upp i remissyttrandena. Regionförbundet Östman menar att den ökade integreringen i regionen skärper kraven på tillgänglighet. Region Gävleborg framför att östra Mellansveriges betydelse för Stockholmsregionens kompetensförsörjning borde belysas ytterligare. Ett stort antal remissinstanser lyfter fram att en hållbar regionförstoring och en utvecklad stadsstruktur i

östra Mellansverige i första hand bör bygga på en effektiv kollektivtrafik som till stor del är spårbunden. Behovet av fungerande kollektivtrafik också i mer glesa områden framförs av Resenärsforum och Heby.

Behovet av utvecklad *regionaltågtrafik* lyfts fram i ett flertal yttranden. Arboga, Kumla och Örebro betonar särskilt behovet av snabb regionaltågstrafik på axeln Örebro-Stockholm samt med koppling till Arlanda. Katrineholm och Landstinget Västmanland lyfter fram UVEN-stråket (Uppsala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping) och Regionförbundet Sörmland TGOJ-banan (Grängesberg-Sala). Västmanlands läns landsting och Nyköping skriver att förutsättningarna för snabb trafik till Stockholm bör belysas. Stockholms Universitet och Akademiska hus önskar vad man kallar kunskapståg till Uppsala med stopp vid Arlanda.

Kumla understryker behovet av täta lokala förbindelser och Kungsör lyfter fram den konflikt som kan finnas mellan snabba förbindelser till de större städerna och de mindre orternas behov av tågstopp, vilket bör säkerställas.

Flera kommuner och Resenärsforum yttrar sig positivt om förslaget att införa trafikkonceptet *regionpendel* (skipstoptåg). Knivsta ställer sig helt bakom förslaget och även Huddinge, Upplands-Bro och Stockholms stad är positiva förutsatt att detta inte försämrar förutsättningarna för pendeltågen. SL bejakar förslaget förutsatt att lokalpendeltågen ges ett i stort sett eget spårssystem. Också Banverket är positivt, men framhåller att lösningarna kan komma att se olika ut på olika banor. Haninge anser att detta koncept även bör tillämpas på Nynäsbanan.

Flera remissinstanser framför att samverkan mellan trafikhuvudmännen i Stockholm-Mälarenregionen bör öka, i några fall hänvisas även direkt till Framko-arbetet. I flera yttranden av bl.a. Regionförbundet Sörmland, Mälardalens högskola, Stockholms Handelskammare och flera kommuner framförs önskemål om samordnade taxor i Mälarenregionen. SSCO önskar subventionerad studenttaxa.

Ett antal remissinstanser hävdar att *nya och förbättrade spår* i Stockholm-Mälarenregionen behövs om den önskvärda tågtrafiken ska vara möjlig. Södertälje anser att Ostlänken och utbyggnad av Svealandsbanan till dubbelspår bör prioriteras. Landstinget i Uppsala län lyfter fram behovet av förbättringar på Dalabanan samt på Ostkustbanan norr och söder om Uppsala. Regionförbundet Uppsala preciserar behovet till fyra spår på Ostkustbanan hela sträckan Uppsala-Stockholm. Katrineholm påtalar att Västra Stambanan behöver underhållas och byggas ut. Kumla önskar anpassning av sträckan Hallsberg-Kumla-Örebro till höghastighets-tåg och att järnvägen i Stockholms län anpassas till hela storregionens behov. Regionförbundet Uppsala län, Uppsala, Enköping och Håbo framför att ny bana bör byggas Enköping-Uppsala. Länsstyrelsen i Västmanlands län begär att Mälarenbanan ska byggas ut till fyra spår i första hand sträckan Stockholm Södra-Kallhäll i enlighet med Citybaneavtalet och på sikt hela vägen till Bålsta.

Önskemål framförs även om utbyggnad av ett antal *vägstråk*. Särskilt lyfts väg 55 (Mälardiagonalen) och väg 56 (Räta linjen) fram av regionala organ och berörda kommuner. Men även väg 70, väg 53 samt Arlandaförbindelsen beskrivs som betydelsefulla stråk. Regionförbundet Örebro efterfrågar utförligare motiv för att väg 55 pekas ut som prioriterat stråk utanför Stockholms län.

Inomregionala förbindelser

Haninge uppger att stombussnätet inte är ett tillräckligt attraktivt kollektivtrafikupplägg för att på allvar binda ihop de olika stadskärnorna. Stockholm framför att kollektivtrafik och yrkestrafik från början måste prioriteras i de nya kärnorna. I flera yttranden kommenteras även nödvändigheten av en bred planering där kollektivtrafik lokaliseras tillsammans med verksamheter och bostäder. Haninge skriver att det är strategiskt viktigt att spårtaxi provas i praktiken någonstans i Stockholmsregionen under de närmaste åren. (Se vidare *Öka uthållig kapacitet/Ett uthålligt transportsystem*).

Sjötrafik

Möjligheten till utvecklad sjötrafik lyfts fram i ett flertal yttranden. Positiva till förslaget till bastrafik i skärgården är Glesbygdverket och Resenärsforum. Nynäshamn uppger att även Ankarudden och Nynäshamn har betydelse som baspunkter.

Ett flertal remissinstanser framför önskemål om utvecklad kollektivtrafik på vattnen i de centrala regiondelarna. Waxholmsbolaget kommenterar möjligheten att utveckla båttrafiken i regionen och skriver att trafik som kompletterar kollektivtrafik på land inte kan genomföras av ekonomiska skäl. I första hand prioriteras skärgårdens behov.

I flera yttranden framförs önskemål om avlastande färjelinjer bl.a. i relationen över Himmerfjärden mot Södertörn samt i sträckningen Ekerö-Brommalandet.

Jämställt trafiksystem

Nacka och Värmdö anser att genusperspektivet inte är tillräckligt behandlat. Samhällsutvecklingen riskerar leda till permanentning av ojämlika mönster. Vänsterpartiet och Värmdö, som i huvudsak är positiva till samrådsförslaget, anser att RUF5 ytterligare bör problematisera vad ökad arbetspendling har för konsekvenser för miljön och det sociala livet.

RTK:s kommentar

Sammantaget ger yttrandena ett starkt stöd för behovet av insatser som stöder en sammanhållen stadsstruktur i Stockholm-Mälarenregionen. Ett flertal förslag till utvecklad infrastruktur redovisas också. Kontoret anser att det är väsentligt att hålla fast vid gjorda prioriteringar. I steg ett bör de insatser som prioriterats i det gemensamma arbetet *En bättre sats* genomföras.

I RUF5 tas inte ställning till prioritering av de regionala stråken utanför Stockholms län. Undantag görs för väg 55 som – förutom dess betydelse för trafiken mellan Norrköping och Uppsala – har betydelse för Stockholms län som sammanbindande första förbindelse över Mälaren utanför länet.

Yttrandena speglar även de avvägningar som måste göras i uppbyggnaden av trafikstrukturen med höghastighetståg, snabba regionaltåg, regionpendel och lokala pendeltåg. Dessa trafikupplägg kompletterar varandra och kan sammantaget bidra till att de olika intressen som speglas i yttrandena tillgodoses. Kontoret delar synpunkterna att de nya uppläggen inte får försämra förutsättningarna för den befintliga trafiken och att introduktionen lämpligen kan ske successivt för olika bandelar. Regionpendeltrafiken förutsätter dock att pendeltåg till stor del har egna spår. Kontoret delar helt synpunkten att förutsättningarna för trafikanter att resa över länsgränser bör underlättas.

För de regionala stadskärnornas utveckling är ett trafiknät, där kärnorna blir väsentliga noder och sambanden inom kärnorna är väl utvecklade, av avgörande betydelse. Uppbyggnaden av sambanden måste dock ske stegvis i takt med att trafikströmmar växer så att investeringarna kan prioriteras. Uppbyggnad av nät med stombusslinjer, som ges prioriterad framkomlighet på vägnätet, kan vara ett första steg som i vissa fall på sikt kan följas av spårbunden trafik.

Bevara och utveckla de gröna kilarna

Synpunkter från remissinstanserna

Det finns en stor samstämmighet bland regionens aktörer om betydelsen av bevara och utveckla regionens gröna kilar. Remissinstanserna lyfter fram olika aspekter som man anser är av stor vikt och som behöver utvecklas, fördjupas eller på annat sätt klargöras i utställningsförslaget.

Struktur, helhet och samband

En stor del av länets kommuner, intresseföreningar och många statliga instanser påtalar betydelsen av tillgång till tätortsnära natur. De flesta uttrycker på olika sätt vikten av att landskapsstrukturen med gröna kilar i sin helhet bevaras och utvecklas. Nacka, Haninge, Ståthållarämbetet, Fastighetsverket, Föreningen Rädta Järvafältet och Arbetsgruppen Rädta Grimstaskogen tar upp svårigheter när avvägningar ska göras mellan att bebygga eller spara ett grönområde eller ”nagga” en grön kil i kanten.

Många remissinstanser understryker vikten av att stärka svaga samband och partier som är avgörande för att ”hålla ihop” strukturen av gröna kilar. Flera diskuterar frågan både i generella termer och specifikt som skyddet för länkar, gröna stråk och ekologiska samband. Flera tar också upp problematiken med barriäreffekter.

Länsstyrelsen föreslår att ett handlingsprogram för grönstrukturen ska innehålla konkreta lösningar för hur kollektivtrafiken kan öka tillgängligheten till grönområden, hur man kan knyta samman den regionala grönstrukturen med den lokala, var barriäreffekter bör åtgärdas och var ytterligare regionala grönstråk bör skapas för att förbättra svaga avsnitt i grönstrukturen.

Solna betonar att RUF5 2010 bör innefatta en vägledning om grönstrukturens värde och vad man ska beakta vid beslut om markanvändning. Naturskyddsföreningen, STS, Centerpartiet i Stockholms läns landsting och Miljöpartiet de Gröna i Österåker pekar på behovet att utveckla skyddet av de gröna kilarna. Naturskyddsföreningen menar att huvuddelen av de gröna kilarna fortfarande inte har något skydd. Det är viktigt att det införs restriktioner i hela området, men att alla delar i kilarna inte behöver skyddas som natur- eller kulturresevat. STS informerar om att flertalet av lederna saknar skydd.

Tillgänglighet till och inom gröna kilar och tätortsnära natur är en central fråga enligt många remissinstanser. Sundbyberg, Nacka, Friluftsförbundet, STS och Föreningen Rädta Järvafältet stöder samrådsförslagets ambition att gröna kilar bör kunna nås med kollektivtrafik. Stockholms stad, Upplands-Bro, Upplands Väsby och STS delar förslagets bedömning att de regionala stråken med bl.a. gång- och cykelstråk och leder behöver utvecklas ytterligare samt ger förslag på hur detta kan ske. HSO menar att gröna kilar med tysta områden måste göras mer tillgängliga för personer med funktionshinder.

De gröna kilarnas funktioner

Remissinstanserna behandlar på olika sätt de gröna kilarnas funktion, innehåll och användning samt belyser hur planeringen av grönområden är kopplat till andra sektorer.

Skogsstyrelsen, Nacka, Stockholms stad, Friluftsförbundet och SLU betonar vikten av närrecreation, pedagogik och av att tillgodose barns behov av naturupplevelser. Många remissinstanser betonar folkhälsoaspekter som att grönområden rensar luft och vatten, dämpar buller och att den tätortsnära friluftsnaturen är viktig för att storstaden ska behålla och utveckla sin goda livsmiljö som helhet.

Friluftsförbundet understryker vikten av närströmråden för dem som saknar möjlighet att ta sig ut till de naturreservat och gröna kilar som omger staden. Centrum för folkhälsa anser att åtagandet – samt ambitionen att skapa en attraktiv stadsmiljö – bidrar till att skapa stödjande miljöer för fysisk aktivitet. Många instanser påtalar kilarnas betydelse för en biologisk mångfald i bostadsnära läge. Stockholms stad menar att det är viktigt att en regional samsyn utvecklas om vilka kvaliteter som går att bevara om alternativ Tåt väljs och vilka möjligheter det finns för att upprätthålla de gröna kilarnas betydelse för ekologiska samband. Statens historiska museer, Friluftsförbundet Norra Järva, Riksantikvarieämbetet m.fl. efterlyser en bättre redovisning av kulturmiljövärden i de gröna kilarna. Statens folkhälsoinstitut, SLU, hälso- och sjukvårdsnämnden och Centerpartiet i Järfälla påtalar även grönstrukturens funktion och roll med olika ekosystemstjänster, speciellt mot bakgrund av förväntad klimatförändring. Som exempel nämns sänkning av lufttemperaturen vid värmeböljor, möjligheten att tillvarata dagvatten och utjämna vattenflöden, ökat luftombyte m.m. Haninge menar att RTK borde genomföra en samhällsekonomisk värdering av grönområden och värdefulla vattenmiljöer. Stockholms Sjögård föreslår ett tillägg om de blå kilarnas funktion.

Grönstrukturens integrering med bebyggelsen behandlas på olika sätt. Statens folkhälsoinstitut, Nationalstadsparksfonden WWF, Ståthållarämbetet, Hyresgästföreningen Södermalm, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen och Malmö tar upp svårigheter och möjligheter med att bygga en tät stadsmiljö och behålla grönska. Sundbyberg och Friluftsförbundet betonar betydelsen av utformning och skötsel och trygghet i grönområden. Många remissinstanser lämnar synpunkter på avgränsning och innehåll för olika områden inom grönkilsstrukturen.

Samverkan

Det finns ett stöd hos remissinstanserna för förslaget att utveckla en permanent samverkan mellan kommuner och andra aktörer för att underlätta dialog, samsyn och samarbete. Huddinge och Solna pekar på behovet av att klargöra förutsättningarna för sammanhängande planeringsområden och samsyn om vad som långsiktigt ska bevaras. Naturskyddsföreningen menar att den regionala nivån måste initiera mellankommunala nätverk eller ett förbund för Storstockholms gröna kilar för att förbättra dialog över kommungränser. STS föreslår t.ex. ett kommunförbund för grönområden, en markstiftelse för offentligt ägd mark (jämför med Skärgårdsstiftelsen och Upplandsstiftelsen) och att fler natur- och friluftreservat inrättas. Föreningen Rädda Järvafältet konstaterar att det saknas en huvudman för den regionala grönstrukturen. Samarbetet behöver få stabilare former så att förutsättningarna förbättras för samarbete mellan olika aktörer.

RTK:s kommentar

Remissinstansernas synpunkter ger ett starkt stöd för att bevara och utveckla de gröna kilarna i linje med samrådsförslaget. Kontoret avser att inför utställningen uppdatera kilarnas geografiska utbredning, innehåll och avgränsning mot bebyggelsestrukturen. I utställningsförslaget kommer förhållningssättet vad gäller kilarnas funktioner och värden samt viktiga stråk och samband i viss utsträckning att utvecklas. Kontoret avser att behandla förslaget att utarbeta en vägledning inför beslut om markanvändning: hur kilarna kan utvecklas, om olika aktörers ansvar, om integrering med lokal grönstruktur och bebyggelsen samt behovet av samverkan m.m. i samband med planens genomförande. Även frågor kring tillgängligheten till och inom de gröna kilarna bör fördjupas.

Det är länsstyrelsen och kommunerna som har ansvaret för vilka områden i de gröna kilarna som bör ges ett långvarigt skydd. Den regionala utvecklingsplanen kan vara vägledande och ett stöd i en sådan beslutsprocess. RUF5 2001 var ett viktigt underlag när programmet *Aldrig lång till naturen* togs fram. Behovet att säkerställa kilarna ska uttryckas tydligare i utställningshandlingen samt betydelsen av att anpassa restriktionsformer efter de förutsättningar som gäller i tätortsnära lägen.

När uppföljningsfaktorer tagits fram för RUF5 2010, förbättras möjligheten att regelbundet följa upp hur kilarna skyddas, bevaras och utvecklas.

Utveckla tillgängligheten till stränder

Synpunkter från remissinstanserna

Många remissinstanser, t.ex. Boverket, Naturhistoriska riksmuseet, Centerpartiet i Järfälla, Stockholms Sjögård och Samfundet S:t Erik, betonar vikten av att stränderna görs mer tillgängliga och värnas vid framtida planering. LO-distriktet i Stockholms län föreslår att strandnära markområden undantas från bebyggelse för att stärka strandskyddet och gynna det rörliga friluftslivet. Också Nacka Miljövårdsråd menar att det är viktigt att respektera strandskyddet vid planering av bebyggelse.

Samfundet S:t Erik menar att kvarvarande obebyggda stränder bör ses som minst lika betydelsefulla som gröna värdekärnor och att tillgänglig strandnatur är avgörande för att också attraktiviteten hos områden inåt land ska kunna utvecklas. Samfundet saknar ett strategiskt resonemang om stränder som viktig resurs.

Centerpartiet i Järfälla har inga invändningar mot att det byggs i Mälarnära lägen, så länge strandskyddet och gränsen för naturreservat respekteras. Stockholms Handelskammare anser att bebyggelse i strandnära lägen ska underlättas.

RTK:s kommentarer

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. Kontoret anser att – mot bakgrund av strändernas stora attraktionsvärde, en ökad befolkning och osäkerhet om klimatförändringens effekter på strandzonen – det finns anledning att öka kunskapen om strändernas potential och olika intressens anspråk. Den regionala utvecklingsplanen kan på detta sätt vara vägledande för ett sådant utvecklingsarbete.

Stärk sammanhållningen

Stockholmsregionen ska vara en region med stark social sammanhållning där människor känner tillit till varandra och har förtroende för samhällsorganen. Det sociala kapitalet ska vara stort. RUF5 2010 ska förstärka processer som ökar sammanhållningen i regionen och bryta segregeringande processer. I strategin ingår att skapa varierade bostadsområden, attraktiva mötesplatser och evenemang som samlar människor med olika bakgrund. Social och kulturell mångfald ska stödjas på bostads-, utbildnings- och arbetsmarknaden. Alla ska kunna känna sig trygga ute i samhället, särskilt i kollektivtrafiken. Man ska kunna identifiera sig med både Stockholmsregionen och sitt bostadsområde.

Nuläges- och trendbeskrivning Synpunkter från remissinstanserna

Remissinstanserna har inga kategoriska invändningar mot de resonemang som förs i nuläges- och trendbeskrivningen. Stockholms stad välkomnar att RUF5 2010 tar upp viktiga sociala aspekter i väsentligt högre grad än RUF5 2001. Man instämmer också i behovet av att stärka sammanhållningen inom regionen och anser att detta bäst kan uppnås genom en tät bebyggelse med ökade sociala och fysiska samband. Kulturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet menar dock att ”kapitlet till sin karaktär är en aning stigmatiserande”.

Haninge efterlyser en bakgrundbeskrivning av vilka faktorer som är viktiga när människor väljer bostad. Riksbyggen saknar en koppling mellan revitalisering av miljonprogramområdena och regional utveckling och integration. Man vill också att fastighetsägares och förvaltares roll ska förtydligas.

RFSL Stockholm anser att hbt-personer (homosexuella, bisexuella och transpersoner) bör omnämnas och betonar att denna grupp lider av större otrygghet än många andra grupper.

RTK:s kommentarer

Remissinstanserna bejakar den grundläggande analysen i strategin och pekar på områden där denna analys kan kompletteras.

Boendeintegration och mötesplatser Synpunkter från remissinstanserna

Remissinstanserna understryker behovet av boendeintegration. Flera ger stöd åt behovet av mötesplatser av olika karaktär utanför regioncentrum och ger exempel – vissa som kan betraktas som rent lokala angelägenheter. Ekerö, Haninge och Nacka lyfter särskilt fram mötesplatser för unga människor och, tillsammans med Stockholms stad och Statens folkhälsoinstitut, behovet av ett varierat utbud.

Solna tycker att integrationsdimensionen och den sociala aspekten fallit bort i genomförandeavsnittet och att den pågående sociala och etniska segregationen inte beskrivs och inte ges något eget åtagande.

Hyresgästföreningen Stockholms län anser generellt att barnperspektivet bör lyftas fram tydligare.

Flera remissinstanser ger sin syn på kompletteringar i existerande bebyggda områden. Järfälla betonar att det är lättare att ”göra rätt” när man bygger nytt men att komplettering av redan byggda områden är viktigare. Haninge betonar att mötes-

platser av olika karaktär ska finnas med i planer för nya områden. Hyresgästföreningen region Stockholm, Nätverket YIMBY, Nätverket för Hyresgästernas boendetrygghet och Stockholms Studenters centralorganisation (SSCO) instämmer i ambitionen att skapa ett varierat bostadsbestånd. Riksbyggen föreslår att man medvetet förtätar ytterligare i områden som redan är blandade.

Sollentuna påpekar att variation/funktionsblandning inte nödvändigtvis måste handla om hustyper utan att variationen kan finnas innanför husens väggar. Kommunen anser att PBL inte stöder strävan efter funktionsblandning inom enskilda hus och att lagstiftningens begränsande inverkan bör lyftas fram ytterligare.

RTK:s kommentarer

Remissinstanserna bejaktar åtagandena för boendeintegration och mötesplatser. Vissa beskrivningar om regelverkets påverkan och troliga eller önskvärda utveckling kan tillkomma i utställningsförslaget. Ett pågående fördjupningsprojekt om täthet kan ge ytterligare möjlighet att artikulera hur och kanske var förtätning och funktionsblandning är lättast eller viktigast att åstadkomma. Vissa remissvar tar upp mycket lokala frågor som kommunerna är bäst skickade att hantera.

Åtaganden för trygghet Synpunkter från remissinstanserna

Åtaganden för trygghet kommenteras av länsstyrelsen i Stockholms län, Centrum för folkhälsa, polismyndigheten i Stockholms län, RFSL Stockholm, Sollentuna, Sundbyberg samt Sveriges pensionärsförbunds Stockholmsdistrikt (SPF). Länsstyrelsen lyfter i detta sammanhang fram beredskaps-/säkerhetsfrågor avseende olyckor, terrorism och smitta.

Nacka noterar att RUF5 inte tar upp mäns våld mot kvinnor och hänvisar till regeringens handlingsplan från hösten 2007. Sundbyberg önskar att sambandet mellan trygghet och hälsa ska tydliggöras ytterligare. SPF skriver att avfasade trottoarkanter vid övergångsställen är ett exempel på trygghetsåtgärder för äldre, som är rädda att falla. Man relaterar också trygghet till tillgång, både via telefon och fysisk, till olika delar av sjukvården och den kommunala omsorgen.

RTK:s kommentarer

RTK finner att remissinstanserna stöder åtagandena om att skapa trygghet. SPF:s insiktsfulla kvalificering av trygghetsbegreppet bör arbetas in i planen, bland annat i relation till åtagandet ”utveckla tilliten till det offentliga” i samrådsförslagets strategi *Frigör livschanser*. Inom strategin *Stärk sammanhållningen* behandlas bara sådana säkerhetsfrågor som rör den sociala sammanhållning, som gör ett samhälle återhämtningskraftigt vid katastrofer vid olika slag. Tilliten till det offentliga, som i samrådsförslaget behandlas i strategin *Frigör livschanser* kommer i utställningsförslaget istället behandlas inom strategin *Stärk sammanhållningen*.

Regionens varumärke, marknadsföring och landmärken

Synpunkter från remissinstanserna

Landmärken som åtagande kommenteras i positiva termer av Sollentuna, Stockholms stad, Sundbyberg, Riksbyggen och Nationalmuseet. Förbundet för Ekoparken menar att Stockholm redan genom sin skönhet är ett landmärke i Skandinavien och att staden redan består av många miljöer, platser och minnesmärken som bidrar till

att skapa identifikation för dem som lever och verkar här. Knivsta framhåller att man prioriterar identitet i sin samhällsplanering, både delaktighet i det diversifierade globala samhället och med hembygden. Sollentuna och Ekerö stöder tanken på evenemang som metod för att skapa identitet och utveckling. Hyresgästföreningen betonar att landmärken ska ha en lokal förankring i sin omgivning. Länsstyrelsen i Stockholms län vill lägga kulturmiljöer till de landmärken som ska utvecklas.

Svenska institutet skulle se mycket positivt på om den sociala dimensionen i Stockholms varumärke och i marknadsföringen av regionen utvecklades; att de värderingar och den nytänkande, öppna och omtänksamma kultur som präglar Sveriges huvudstad, och som gör den unik och attraktiv bland framtidens nyckelmålgrupper, lyftes fram tydligare. Stockholm-Arlandaregionen och Upplands Väsby efterlyser regional samling för arbetsmarknadsregionen Stockholm Uppsala i att utveckla varumärket.

RTK:s kommentarer

Kontoret får stöd av remissinstanserna för de åtaganden som rör varumärke, landmärken och marknadsföring. När det gäller landmärken bedömer kontoret att det är möjligt att etablera nya sådana utan att regionens befintliga landmärken påverkas negativt. Det stöd som Svenska Institutet ger till åtagandet om varumärke ger tydlig vägledning för det fortsatta arbetet.

Andra synpunkter

Synpunkter från remissinstanserna

Centrum för folkhälsa och Sundbyberg vill generellt att RUFSS ska lyfta fram förutsättningarna för äldre och funktionshindrade på ett tydligare sätt.

Järfälla stöder att RUFSS, utöver tillväxt, lyfter fram betydelsen av socialt kapital för samhällsutvecklingen. Kommunen menar samtidigt att strategierna *Stärk sammanhållningen* och *Frigör livschanser* ligger varandra så nära att en uppdelning är onödig.

LO-distriktet i Stockholm har flera generella synpunkter på social och ekonomisk utveckling. Man vill öka möjligheten till inomregional skatteutjämning, förstärka arbetsmarknadspolitiken genom arbetsplatsförlagd SFI (svenska för invandare) och införa ett system som ger Täby, Vallentuna, Lidingö, Vaxholm och Österåker särskilt ansvar för arbetsplatsförlagd utbildning för invandrare. Man vill också att RUFSS beskriver ett system för hur vårdens resurser bör fördelas.

Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län framhåller transporternas och främst kollektivtrafikens roll i att skapa sammanhållning och tillväxt, och betonar att detta gäller oavsett avstånd.

Huddinge välkomnar att samrådsförslaget har ett tydligt perspektiv på socialt hållbar utveckling. Huddinges erfarenheter av urbant utvecklingsarbete pekar på att det krävs stora strukturella perspektiv.

RTK:s kommentar

Strategierna *Frigör Livschanser* och *Stärk sammanhållningen* bör renodlas mer i utställningsversionen. Vårdens utveckling behandlas av andra organ inom landstinget. Vad gäller invandares inträde på arbetsmarknaden beskriver RUFSS de generella förutsättningarna: att alla invånare i första hand ska ses som en resurs i samhällsutvecklingen och att diskriminering ska stävjas. För specifika åtgärder finns flera mellankommunala samarbeten som syftar till att öka integration på arbets-

och boendemarknad och där flera av de kommuner, som utpekats av LO-distriktet, redan idag tar ett aktivt ansvar.

Frigör livschanser

Barriärer av olika slag hindrar människor från att förverkliga sina livschanser och medför också att regionens fulla kapacitet inte utnyttjas. De barriärer som identifierats i RUF5-processen finns inte minst i arbetslivet. Strategin uppfordrar regionens aktörer att samverka på strategisk nivå för att förnya och bredda integrationspolitiken. En policy mot diskriminering ska utformas och antas och särskilt de offentliga organen ska eftersträva mångfald. För att man ska kunna se om åtgärder leder till resultat måste integration och utanförskap följas upp.

Nuläges- och trendbeskrivning samt planeringsmål Synpunkter från remissinstanserna

Inga remissinstanser har haft invändningar mot inriktningen och innehållet i strategin *Frigör livschanser*. Att mångfalds- och integrationsfrågorna behandlas i RUF5 2010 i större utsträckning än i tidigare regionala utvecklingsplaner kommenteras positivt.

De tiotal remissinstanser vars synpunkter handlar om nuläget och trenderna i regionen är mycket medvetna om regionens utmaningar och problem med stora skillnader mellan människor och områden, och svårigheter för personer med utländsk bakgrund att komma in i det svenska samhället – inte minst på arbetsmarknaden. De är också medvetna om att integrationspolitiska insatser inte lett till bestående positiva effekter på integrationen eller minskat utanförskap i regionen.

Några understryker att denna negativa utveckling måste vändas för att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion med ekonomisk tillväxt. Några kopplar också ”mångkulturalism” och den kompetens som personer med utländsk bakgrund har till en positiv utveckling för regionen. Ytterligare några ser sambandet mellan å ena sidan utanförskap och sociala problem och å andra sidan bl.a. bristande resurser och en fysisk struktur som skapar segregation.

KSL och länsstyrelsen i Örebro län lyfter i första hand fram behovet av tydlighet i beskrivningen. KSL anser att RUF5 bör beskriva den pågående strategiska samverkan mellan kommuner, landsting och myndigheter och det av KSL framtagna förslaget till samverkansöverenskommelse om konkreta åtgärder för nyanlända. Länsstyrelsen i Örebro län vill utöka kapitlet med en beskrivning av tidigare insatser och deras resultat. Sundbyberg efterlyser en djupare analys av de faktorer som påverkar funktionshindrades och äldres möjligheter i regionen.

De få remissinstanser som framfört åsikter om planeringsmål är framförallt kommuner, som anser att kapitlets inriktning och målen är bra och i ett eller annat avseende har positiva effekter på regionens utveckling, men anser att avsnittet kan utvecklas ytterligare. Ett konkret förslag är att åtagandet avseende mångfaldsorienterade organisationer inte bara ska handla om kommuner och landsting.

RTK:s kommentar

Remissinstanserna föreslår endast få tillägg till nulägesbeskrivningen och svaren föranleder inga större ändringar av avsnittet om nuläge och trender. RTK eftersträvar tydlighet i samrådsunderlaget och i RUF5 men kan av utrymmesskäl inte systematiskt ta med beskrivningar av tidigare insatser och – med några undantag – inte heller pågående samarbete i regionen. Kontoret avser dock att beskriva överenskommelsen mellan länets kommuner om konkreta åtgärder för nyanlända. När det

gäller en djupare analys av funktionshinder och äldres möjligheter ska några av de, enligt forskningen, viktigaste faktorerna nämnas i beskrivningen. Dessutom tas dessa två grupper upp i avsnittet om diskriminering.

Hyresgästföreningen region Stockholm har rätt i sitt påpekande om att andra organisationer än de offentliga har stor betydelse för mångfald och integration. De offentliga aktörernas roll i den regionala utvecklingen bör ses som ett exempel för andra och därför prioriteras som ett åtagande i den regionala utvecklingsplanen. Texten ska dock kompletteras med ett förslag att övriga organisationer ska följa de offentliga organisationernas exempel och bli mer mångfaldsinriktade.

Integrationspolitikens förnyelse och uppföljning av integration och utanförskap

Synpunkter från remissinstanserna

Åtagandet om integrationspolitikens förnyelse och uppföljning av integration och utanförskap är det mest kommenterade i strategin *Frigör livschanser*. Cirka hälften av remissinstanserna kopplar ökad integration och minskat utanförskapet till de möjligheter som finns för regionens invånare – särskilt personer med utländsk bakgrund – att komma in på arbetsmarknaden. Denna koppling gör bl.a. Södertörnskommunernas i deras gemensamma remissvar samt Botkyrka, Järfälla, Stockholm, Södertälje och Uppsala. Enligt några remissinstanser skulle integration på arbetsmarknaden öka regionens attraktivitet och konkurrenskraft. I flera kommentarer nämns samarbete mellan olika aktörer i regionen.

Även om detta avsnitt – med fokus på hela det sociala systemet i stället för på ”förlorare i integrationsprocessen” – välkomnas av remissinstanser, anser bl.a. länsstyrelsen i Västmanlands län att åtagandet både kan konkretiseras och få mer utrymme. Stockholms stad tycker att integrationen på arbetsmarknaden borde lyftas till en strategisk fråga medan Järfälla till och med föreslår ett åtagande som tydligt pekar ut inträde på arbetsmarknaden som en viktig integrationsfaktor.

Flera remissinstanser, bl.a. länsstyrelsen i Västmanlands län, understryker att en kraftfull integrationspolitik – som ska fokusera på arbete, egenförsörjning och egenansvar – bör kompletteras med utbildningsinsatser. Några remissinstanser bl.a. Svenska ESF-rådet nämner livslångt lärande, TCO Stockholms län och nätverket YIMBY behovet att skapa ett snabbare och öppnare system för validering av utländska examen och Järfälla bra skolor och utbildning som ger barn och ungdomar från studieovana miljöer samma livschans som andra.

Remissinstanserna lyfter fram varierande insatser, som de ser som nödvändiga för ökad integration: en tydligare strategi och ett bredare angreppssätt för att tillvarata invandrades möjligheter på arbetsmarknaden, introduktionsanställningar, god information, stöd för att starta eget företag, infrastruktursatsningar, olika typer av service, en meningsfull och utvecklande fritid, sociala nätverk samt några ”otraditionella metoder” som bland annat prövats inom arbetet med Växtkraft mål 3. YIMBY anser att tät fysisk utformning av staden minskar osäkerhet, rädsla och således också fördomar som hindrar integration.

Nätverket för Hyresgästernas Boendetrygghet anser att en spridning av arbetsplatser till regionens olika delar är en förutsättning för att minska segregation och leder till ett jämnare tryck på bostadsmarknaden, jämnare priser samt tillgänglighet. Vänsterpartiet i Stockholms läns landsting vill ha extrasatsningar i de socialt mest utsatta områdena.

Södertörnskommunerna – och Södertälje också i sitt egna remissvar – menar att individperspektivet i detta avsnitt måste kompletteras med ett tillväxtperspektiv för att integrationen i regionen ska klaras. Regionens befolkningssammansättning borde dessutom beaktas och ett nytt avsnitt om migration bör bygga på att människor flyttar mellan regioner och länder. Både arbetskraftsinvandringen och asyl- och flyktingmottagandet bör belysas, fortsätter Södertälje.

Barnombudsmannen (BO) påpekar att det är viktigt att beskrivningen av barnfattigdomen avspeglas i formuleringen av åtaganden.

Länsstyrelsen i Stockholms län föreslår att planen kompletteras med åtaganden för att effektivisera flyktingmottagande och introduktion av nyanlända. Detta skulle kräva en tydlig och målinriktad statlig och regional samverkan. Som nämnts ovan har KSL också lyft frågan. Även Södertälje föreslår ett åtagande om ett regionalt asyl- och flyktingmottagande som bör bygga på att samtliga länets kommuner är överens om att sprida asylsökande och flyktingar över länet i förhållande till invånarantalet.

Länsstyrelsen i Västmanlands län understryker behovet av bättre samarbete över länsgränser för att flykting- och integrationsarbetet ska nå framgång. Detta förutsätter en radikalt ändrad syn på bostadsplaneringen. I praktiken är invandrarnas möjligheter att bosätta sig på flera håll i regionen emellertid beroende av att man har arbete. Integrationen förutsätter att personer med utländsk bakgrund inte koncentreras till storstäderna.

Eskilstuna påpekar att det är ett viktigt åtagande att följa upp integration och utanförskap.

RTK:s kommentar

RTK konstaterar att det största intresset och stödet för strategin handlar om åtagandet att förnya integrationspolitiken och att inga remissinstanser har invändningar mot åtagandet som sådant.

Kontoret instämmer i att en kraftfull integrationspolitik förutsätter ett tydligt fokus på inträde på arbetsmarknaden. Ett regionalt asyl- och flyktingmottagande skulle underlätta situationen i några kommuner med många invandrare. Flyktingmottagande och introduktion av nyanlända bör i utställningsförslaget behandlas på ett tydligare sätt med utgångspunkt i den samverkansöverenskommelse som KSL utarbetat.

De enda ställningstaganden i avsnittet som kan uppfattas vara kontroversiella är de som rör koncentrationen respektive spridningen av nya invandrare/flyktingar i regionen och de åtgärder som diskuterats i olika sammanhang. Kontoret beaktar kommentaren i sitt arbete med RUF5.

Integrationspolitiken ska också tydligt kopplas till tillväxtmålet. Även utbildningsinsatser ska nämnas när sysselsättningens roll för integrationen behandlas i planen.

Samma sak gäller barnperspektivet, som kontoret kommer att integrera i ännu större omfattning i planen. Det kan ske genom att i texten koppla ihop det nya åtagandet om ökat inträde till arbetsmarknaden till minskad barnfattigdom.

Uppföljning av integrationen och utanförskapet är absolut nödvändig som beslutsunderlag såväl för detta som för andra åtaganden i den regionala utvecklingsplanen.

Åtaganden mot diskriminering och för mångfaldsorientering

Synpunkter från remissinstanserna

Flera av de remissinstanser som har synpunkter på åtaganden mot diskriminering och mångfaldsorientering är statliga organ, antingen olika länsstyrelser eller statliga myndigheter. Synpunkter kommer också från kommuner och hälso- och sjukvårdsnämnden i Stockholms läns landsting.

Inga remissinstanser har allvarliga invändningar mot åtagandets inriktning. Tvärtom påpekar de på olika sätt på mångfaldens betydelse för regionen och hur viktigt det är att minska diskrimineringen. Regionen kan mycket tydligare ta upp kampen mot alla typer av diskriminering.

Synpunkterna varierar från att diskriminerings- och mångfaldsfrågorna i huvudsak har beaktats i samrådsförslaget till att grupper av invånare måste belysas ännu mer ingående när åtgärder och handlingsprogram behandlas.

Enligt remissinstanserna är de arenor, där diskrimineringen och rasism särskilt bör minskas, framförallt arbetsmarknaden och skolan. Det krävs både åtgärder på lokal och regional nivå samt förbättrad lagstiftning. Länsstyrelsen i Västmanlands län understryker att en mer integrerad och icke diskriminerande arbetsmarknad, som tillvaratar mångfaldens potential, är av avgörande betydelse för regionens konkurrenskraft. Stockholms stad påpekar att den ska tillvarata mångfaldens potential.

Remissinstanser lyfter fram olika egenskaper som gör att grupper av invånare har särskilda behov att skyddas mot diskriminering: kön, ålder, etnicitet, funktionshinder och sexuell läggning. Upplands Väsby påpekar att texten i samrådsunderlaget om diskrimineringslagen saknar grupperna ålder och könsöverskridande identitet, vilka omfattas av den nya lagen som gäller fr.o.m. år 2009.

LO-distriktet i Stockholms län lägger fram det konkreta förslaget att diskriminering minskas om "värdlandsprincipen" gäller för kollektivavtal med arbetskraften från andra länder.

Ombudsmannen mot diskriminering på grund av sexuell läggning (HomO) vill att texten ska tydliggöra om begreppet mångfald i åtagandet bara handlar om etnisk diskriminering eller om sexuell läggning också är inkluderad. HomO undrar vidare om UNESCOs tiopunktsprogram mot rasism även syftar till att motverka diskriminering på grund av sexuell läggning.

Även om Jämställdhetsombudsmannen (JämO) är nöjd med målformuleringar som "den öppna regionen saknar diskriminering och har stark fokus på jämlikhet och jämställdhet", föredrar ombudsmannen en mer konstruktiv ansats och en högre detaljeringsgrad på lösningar.

RTK:s kommentar

Remissinstanserna understryker vikten av att bekämpa diskriminering och att öka mångfalden i organisationer. De lyfter fram olika arenor, särskilt arbetsmarknaden, och olika befolkningsgrupper med särskilda behov. De kommer även med några förslag som kontoret avser att ta hänsyn till i sitt fortsatta arbete med RUF5.

Den nya diskrimineringslagen (1 januari 2009) omfattar diskriminering som har samband med kön, etnicitet, religion eller annan trosuppfattning, sexuell läggning, funktionshinder, ålder och könsöverskridande uttryck eller identitet. Den täcker alltså in flera grupper än tidigare, vilket naturligtvis ska framgå av förslaget. Att remissinstanser lyfter upp diskrimineringen och mångfalden på arbetsmarknaden

tyder på att kontoret bör skriva tydligare och något mer utförligt om diskrimineringen där. Kontoret håller med om att begreppet mångfald måste definieras tydligt.

Tilliten till det offentliga **Synpunkter från remissinstanserna**

Av de få remissinstanser som nämner människors tillit till det offentliga välkomnar alla åtagandet och några vill utveckla det. Sollentuna poängterar kunskapens roll och Svenska ESF-rådet kompetensförsörjningens roll i sammanhanget.

RTK:s kommentar

Remissinstansernas positiva synpunkter innebär inga ändringar av kapitlet om tilliten till det offentliga.

Andra synpunkter som rör strategin **Synpunkter från remissinstanserna**

Två synpunkter som framförs av remissinstanserna är att det behövs en tydligare uppdelning i regionala och andra processer (hur den regionala uppgiften ser ut) och att det individuella perspektivet borde kompletteras med ett institutionellt och storregionalt perspektiv. Att det sistnämnda perspektivet saknas visar att samrådshandlingen saknar en uttalad ambition att utveckla samarbetet med kringliggande län, menar Regionförbundet Sörmland.

RTK:s kommentar

Samrådshandlingen omfattar sådana processer som antingen måste ske i samarbete mellan olika aktörer i regionen eller på något annat sätt är viktiga för regionens framtida utveckling. I ett antal fall pågår också processerna på flera geografiska nivåer. Allt detta innebär att en uppdelning av processer i storregionala, regionala och delregionala inte görs i detta sammanhang utan först i genomförandefasen.

Samarbete inom länet och i storregionen är en nödvändig förutsättning för RUF5. Även om kontoret bara kan föreslå åtaganden för Stockholms län är åtgärdsförslagen och de problem som ska lösas mer eller mindre relevanta även för de kringliggande länen.

4.4 Regionens rumsliga struktur – målbilder och planbilder

Den rumsliga strukturen ska ge förutsättningar för en utveckling i enlighet med planens mål. I den växande regionen behövs inte bara ett mellankommunalt utan också ett länsöverskridande perspektiv. Samrådsförslaget redovisar två alternativa målbilder för östra Mellansverige – Städer och Storstäder – och två alternativa planbilder för Stockholms län – Tät och Fördelad. I utställningsförslaget kommer ett planförslag för Stockholms län och en mer långsiktig framtidsbild för östra Mellansverige att presenteras med utgångspunkt i samrådets alternativ och remissynpunkterna. Till grund ligger bland annat antaganden om befolknings- och sysselsättningsutvecklingen.

Hur mål- och planbilder vuxit fram Synpunkter från remissinstanser

Flera remissinstanser, som själva medverkat i arbetet, är i huvudsak positiva till den hittillsvarande planprocessen som lett fram till målbilderna. Regionförbundet Örebro ser positivt på att Stockholms läns landstings tagit initiativ till en storregional dialog. Upplands Väsby, som inte tar ställning för något av alternativen Tät eller Fördelad, anser att de analyser som ligger till grund för valet av de två av de ursprungliga sex alternativen som bearbetats vidare bör redovisas tydligare. Kommunerna i Stockholm Nordost instämmer i detta önskemål.

Regionförbundet Uppsala län liksom Uppsala kommun påpekar att om ambitionen är att utifrån samrådsförslaget arbeta fram en målbild för östra Mellansverige krävs en mer omfattande politisk process. Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län m.fl. anser att den rumsliga målbilden bör diskuteras ytterligare mellan de aktuella aktörerna i Mälardalen.

RTK:s kommentar

För att få underlag för diskussionen om regionens framtida rumsliga struktur har flera olika principiella strukturer för Stockholms län respektive östra Mellansverige studerats. Dessa har analyserats i dialog med kommunerna i Stockholms län, trafik- huvudmän och regionala aktörer i östra Mellansverige. Syftet har varit att förstå hur regionen påverkas om bostäder, arbetsplatser och transportsystem lokaliseras och utvecklas på olika sätt.

Slutsatser från samrådet och från den löpande dialogen med kommuner m.fl., tillsammans med de analyser och utvärderingar kontoret genomför, kommer att ligga till grund för utställningsversionen av RUF5 2010 både vad avser målbilden för östra Mellansverige och planstrukturen för Stockholms län.

Målbilder för östra Mellansverige Målbilderna, deras funktion och inriktning

Synpunkter från remissinstanser

Övergripande synpunkter på målbilderna

Många remissinstanser, såväl kommuner inom som utom länet, regionala organ och centrala myndigheter, är positiva till att samrådet redovisar framtida principiella strukturer både för Stockholms län och för östra Mellansverige. Vägverket är positivt till att RUF5 2010 gör utblickar mot Mälardalen eftersom den funktionella regionen är större än landstingets administrativa gräns. Stockholms stad är positiv till att samspelet över länsgränserna i ett vidare östra Mellansverigeperspektiv har fått en stor plats. Södertörnskommunerna skriver i ett gemensamt yttrande att inriktningen att tydligare koppla utvecklingen i Stockholms län till den i östra Mellansverige är i linje med Södertörns utvecklingsprogram.

Även kommunerna utanför länet är övervägande positiva. Uppsala menar att behovet av en gemensam syn på den övergripande, storregionala strukturen är uppenbar för att underlätta en gemensam prioritering av framtida infrastruktur och för att underlätta samspelet mellan infrastrukturutbyggnad och bebyggelseutveckling. Det behövs ett anslag i RUF5 som har ett vidare perspektiv än det nuvarande närregionala, menar exempelvis Köping.

Håbo framför som enda remissinstans att den pågående diskussionen om vägval för den fysiska utvecklingen i östra Mellansverige bör utgå i det kommande utställningsförslaget. Behovet av samplanering är störst med närområdet runt Stockholmsregionen. Fokus i den fortsatta planeringsprocessen bör istället vara att tydligare söka sammanbinda Uppsala län och Södermanlands län gentemot Stockholmsregionen.

Samtidigt menar Hallsberg att Örebroregionens utveckling, regionförstoringen genom snabbare tågtrafik mot Stockholm eller en framtida utbyggnad av Nordiska triangeln, inte har lämnat några avtryck i målbilderna.

Flera remissinstanser har synpunkter på att stadsstrukturerna behandlas för sig i samrådsunderlaget. Uppsala menar att det uppstår oklarheter genom att målbild och strategier behandlas i olika avsnitt.

Målbildens funktion

Några remissinstanser kommenterar särskilt målbildernas funktion. Bland annat Enköpings och Håbo, länsstyrelsen i Örebro län samt Regionförbundet Uppsala län menar att det krävs en klarare definition av vilken status målbilden har. Själva ordet målbild upplevs av några som problematisk.

Uppsala anser att de två målbilderna för storregionens struktur är oklara till syfte och innehåll. Om syftet är att skapa en gemensam syn på den övergripande storregionala strukturen, behöver de krafter som verkar för respektive målbild förtydligas och strategier för att främja eller hämma sådana krafter utvecklas. Detta i sin tur kräver en mer omfattande politisk process.

Några remissinstanser påpekar också att skillnaden i status mellan plankartan för Stockholms län och målbilderna för östra Mellansverige behöver förtydligas.

Regionförbundet Örebro tycker i huvudsak att arbetet med målbilder är bra, men anser att förtydliganden behövs inom en rad områden kopplat till målbilderna. Regionförbundet anser att målbilderna är planeringsunderlag/beslutsunderlag.

Först när alla inblandade regioner har ställt sig bakom ett underlag kan det fungera som ett gemensamt verktyg för planering inom östra Mellansverige.

Målbildens innehåll och önskemål om kompletteringar

När det gäller målbildens innehåll har flera remissinstanser förslagit på bearbetningar och kompletteringar. Örebro uppfattar de två alternativens upplägg som ologiska. Regionförbundet Örebro saknar ställningstaganden i frågorna: Vad betyder östra Mellansverige för Stockholm respektive vad betyder Stockholm för östra Mellansverige? Sandviken efterfrågar en analys av konsekvenserna vad gäller framväxten av nya storregioner.

Regionförbundet Uppsala län menar att målbilderna tydligare bör bygga på ett storregionalt tågtrafiksystem och att de också bör kunna illustrera kollektivtrafiknära lägen i detta avseende. Regionförbundet menar vidare att det bör synas att de övergripande fysiska strukturerna ska möjliggöra en utveckling också av de mer perifera delarna av Stockholm-Mälarenregionen.

Uppsala och Regionförbundet Uppsala län menar att det behöver tydliggöras att målbilderna bland annat ska skapa förutsättningar för specialisering och samverkan mellan exempelvis högskolor, kvalificerad vård och forskning. För kvalificerad vård bör vårdstrukturerna också utanför Stockholms län beaktas. Landstinget i Uppsala län saknar förslag som rör samverkan mellan Stockholms läns landsting och Akademiska sjukhuset i Uppsala avseende hälso- och sjukvård.

Uppsala saknar en redovisning av hur en samverkan mellan städer kan utvecklas i andra relationer än gentemot Stockholm. En utbyggd Enköpingsbana är ett exempel på infrastruktur som skulle stärka en flerkärnig region. Uppsala lyfter också fram utvecklingen i stråket Uppsala–Stockholm och menar att detta bör betonas ytterligare.

SL framhåller att det är nödvändigt att beskrivningarna av Städer och Storstäder kompletteras med antaganden om hur trafiken finansieras.

Länsstyrelsen i Västmanlands län påpekar att i den transportslagsövergripande systemanalys, som hösten 2008 presenterades av regionförbunden Örebro, Uppsala län och Sörmlands län, länsstyrelserna i Stockholms och Västmanlands län samt Regionplane- och trafiknämnden, finns figurer över den regionala strukturen i östra Mellansverige som borde vara av intresse att foga in i RUF5.

En aktiv friluftsplanning ska ingå där det finns fysiska samband mellan tätortsnära områden och attraktiva friluftsområden, menar Friluftsrådet. Detta innebär bl.a. att man ska ha möjligheter att ta sig till och från dessa områden, helst med kommunala transportmedel. Samfundet S:t Erik framhåller att den studerade regionen har mycket speciella särdrag och flertalet av de aktuella städerna har en stark egen identitet och tradition som inte får undervärderas som sammanhållande kitt och som utvecklingspotential.

Några remissinstanser framför synpunkter som rör specifika länkar och utvecklingskorridorer, som man menar saknas i målbilderna. Bland andra lyfter Flen och Strängnäs fram Västra stambanan samt viktiga stråk i nord-sydlig riktning: Mälardagonalen/Riksväg 55, TGOJ-banan och Riksväg 53 (se också "*Ett uthålligt transportsystem*").

Storregionala samband

Flera remissinstanser diskuterar funktionella samband, rollfördelning och beroenden i ett storregionalt perspektiv. Behovet av storregional samordning kommenteras av Boverket, som menar att det är rimligt att utvecklingsarbetet koordineras i en större region (östra Mellansverige) och att det dessutom förefaller som om storregional planering bli alltmer nödvändig med hänsyn till de ökande beroendena över länsgränserna.

Arbetspendling och utvecklingen av väg- och järnvägsinfrastrukturen lyfts fram av länsstyrelsen i Västmanlands län liksom av flera kommuner som understryker behovet av goda förhållanden för arbetspendling. Flen menar att det är viktigt att tydliggöra den potential för attraktiva bostadslägen som redan finns i till exempel städerna utmed stambanan. Stockholms Sjögård pekar på sjöfartens potential som transportmedel till Stockholmsregionen och därmed behovet av hamnanläggningar, lastageplatser samt av att landtransporternas infrastruktur och logistik anpassas för att gynna sjöfarten.

Uppsala och Regionförbundet Uppsala län saknar resonemang kring sjukvårdens geografi, som för Uppsalaregionens del delvis är en annan än tillväxtens funktionella geografi. Sjukvården behöver rekrytera både personal och studerande från andra regioner och länder, framhåller hälso- och sjukvårdsnämnden i Stockholms läns landsting. Landstinget i Uppsala län vill utveckla samarbetet ytterligare vad gäller såväl bassjukvård som högspecialiserad vård.

Det vore lämpligt att vidga perspektiven i RUF5 då det gäller den högre utbildningen menar länsstyrelsen i Västmanlands län, som också önskar en fortsatt vidareutveckling av samarbetet mellan universitet och högskolor i östra Mellansverige.

De alternativa målbilderna Städer och Storstäder

Många remissinstanser kommenterar de två målbilderna Städer respektive Storstäder och det stora flertalet tar också ställning och förordar det ena alternativet framför det andra.

Region Gävleborg, Sandviken, Flen, Heby och Samfundet S:t Erik förordar målbilden Städer för östra Mellansverige. Sandviken menar att Gävle/Sandviken har en långsiktigt fullt konkurrenskraftig stadsbebyggelse kopplat till goda kollektivtrafikmöjligheter på såväl järnväg som väg.

Regionförbundet Östsam menar att det är alternativet *Storstäder* som idémässigt bäst stödjer den storregionala utvecklingen i östra Mellansverige. Regionförbundet påpekar också att det självklart finns ett behov av att i de olika delregionerna i östra Mellansverige arbeta med att stärka integrationen inom delregionerna, vilket dock inte påverkar helhetsbilden. Även länsstyrelsen i Västmanlands län förordar alternativet Storstäder med förbehållet att det kompletteras med länken Västerås–Gävle. Länsstyrelsen menar att detta alternativ förutsätter ett starkt växande samspel med Storstockholm och en stärkning av samspelet Västerås–Eskilstuna.

Vägverket anser att alternativ Storstäder är det mest intressanta i ett internationellt och storregionalt perspektiv. Det innebär en större satsning på kommunikationerna mellan de tre utpekade stadsklusterna. Även länsstyrelsen i Stockholm län, Stockholms stad, Norrköping, Eskilstuna, Västerås, Knivsta, Socialdemokraterna i Stockholms län och Riksbyggen förordar alternativet Storstäder.

Regionförbundet Uppsala län anser att det är viktigt att en flerkärnig struktur utvecklas i östra Mellansverige och att den flerkärniga principen framgår mer i målbild Storstäder än i målbild Städer. Regionförbundet Örebro liksom länsstyrelsen i

Örebro län framhåller att Örebro, jämte Linköping och Uppsala, är den mellanstora staden som har både universitet och universitetssjukhus och som således borde ingå i ett storstadsområde. Regionförbundet konstaterar vidare att det s.k. FramKo-arbetets förslag om framtida kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalen i stor utsträckning utgår från en framtidsbild som överensstämmer med scenario Städer.

Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län samt Nyköping anser att mycket tyder på att alternativ Storstäder kan vara det mest gynnsamma alternativet. Men det krävs ytterligare fördjupade analyser av vad detta alternativ får för konsekvenser samt hur man i Sörmland ska förhålla sig till en sådan utveckling för att bäst ta tillvara på länets utvecklingspotential. De menar också att det finns delar även i alternativ Städer som bör analyseras ytterligare – särskilt med utgångspunkt från förutsättningarna för nord-sydstråken och dess noder. Strängnäs pekar på att detta alternativ förutsätter en väl utvecklad infrastruktur mellan storstäderna och omkringliggande orter. Samma sak kommenteras av Upplands Väsby, som föreslår att detta alternativ utreds vidare i utställningsförslaget.

Liten skillnad mellan alternativen

Några remissinstanser, däribland Nacka, Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län påpekar att skillnaden mellan alternativen är relativt liten och tidsperspektivet väldigt långt. Det vore värdefullt att utarbeta målbilder för hela den större regionen på lite kortare sikt, menar Regionförbundet. Katrineholm bl.a. drar slutsatsen att det inte handlar om antingen Storstäder eller Städer utan att samhällsbyggandets i själva verket bör inriktas mot en kombination av dessa målbilder och att utvecklingskraften i städer med olika funktion behöver tas tillvara. Nyköping menar att det krävs en fördjupad analys kring konsekvenserna av målbilderna för Sörmland och de dynamiska effekter som uppstår vid konkret planering.

Banverket menar att det är svårt att ta ställning för den ena eller andra alternativet. De pendlingsmönster som beskrivs när det gäller Städer motsvarar inte en önskvärd utveckling. En regional struktur att eftersträva skulle dock kunna rymma fler medelstora kärnor istället för tre stora – t.ex. även Uppsala/Sala, en kärna med Örebro som nav, Nyköping/Flen/Södertälje eller Borlänge/Falun. Håbo anser att underlaget som presenteras i samrådet gör det svårt att ta ställning. Slutligen är det några remissinstanser som förordar andra alternativ än de som beskrivs i samrådsförslaget.

Örebro universitet förordar ”ett trepartsalternativ, Eskilstuna–Västerås–Örebro som storstadsregion”, vilket anses åstadkomma en gynnsam balans gentemot koncentrationen till Stockholmsregionen. Östra Mellansverige bör på lång sikt utvecklas till en flerkärning storregion.

Kommunerna i Stockholm Nordost förordar alternativ Stationssamhällen (som valts bort i samrådsunderlaget), då detta alternativ även integrerar de östra delarna av regionen. Ingen av de redovisade strukturerna beaktar i tillräcklig omfattning nordostsektorns potentiella möjligheter till tillväxt. Sektorn kan bidra ytterligare till regionens utveckling om kopplingarna både till övriga regionkärnor och internationellt, exempelvis mot Finland och Baltikum, ges en större regional tyngd.

Att endast två alternativ diskuteras förväntas Köping mot bakgrund av att grundvalarna för samhällsutvecklingen är under påtaglig förändring. Kommunen ifrågasätter att den framtida utvecklingen i Stockholm-Mälardalsområdet kommer att vara knuten till en allt högre koncentration av företag, arbetstillfällen och ekono-

misk aktivitet till de allra största kommunerna/städerna. Även Hyresgästföreningen Östermalm ifrågasätter att tyngdpunkten läggs på huvudstaden i framtiden.

RTK:s kommentar

Övergripande synpunkter på målbilderna

Det finns ett starkt stöd, både inom och utom länet, för att skapa en gemensam syn på den övergripande regionala strukturen, men det måste till en klarare definition av vad den redovisade bilden står för respektive inte står för. I grunden råder stor enighet om behovet av samarbete inom den växande funktionella regionen för att bidra till att göra regionen konkurrenskraftig och långsiktigt attraktiv.

Flera instanser menar att en verkligt gemensam målbild kräver en fortsatt och mer omfattande politisk process med berörda parter. Kontoret instämmer i detta. Det är angeläget att det arbete som påbörjats inom ramen för RUF5-processen med att utveckla en gemensam syn på den övergripande storregionala rumsliga strukturen fortsätter i dialog med berörda aktörer. Stockholmsregionen bör aktivt ta initiativ till en fortsatt process i nära samverkan med berörda parter. Den målbild som redovisas ska ses som en plattform för vidare diskussion och samarbete. Kontoret menar att målbildens funktion är att vara en rumslig framtidsbild för år 2050: Den ska vara en utgångspunkt för den länsövergripande rumsliga planeringen, ge underlag för gemensamma planeringsfrågor och vägledning vid beslut om utveckling och planering. Den ska också ha funktionen som Stockholms utblick, d.v.s. fokus ska ligga på relationerna mellan Stockholms län och övriga län. Den är naturligtvis inte styrande eller tvingande. Målbilden bör primärt omfatta utvecklingsfrågor som åtgärder som skapar förutsättningar för en sammanlänkning av marknaderna för arbete, bostäder, utbildning och företagande i enlighet med planeringsmål som redovisas i planen.

Storregionala samband

Kontoret instämmer i att det är angeläget att stärka relationer inom delregioner och att lägespotentialen i de stråk som berör respektive län klargörs men att målbilden i RUF5 2010 bör fokuseras på storregionala strukturer och målpunkter och på relationerna mellan Stockholms län och övriga län. Fördjupningar kan med fördel göras länsvis eller i form av delregional samverkan mellan kommuner och inte minst i kommunernas översiktsplaner.

Utvecklingen av godsstråk och godsnoder är en viktig gemensam fråga för östra Mellansverige, vilket kommer att tydliggöras och utvecklas. Godstrafikens nationella strömmar löper genom det aktuella området och gods till Stockholm har lager och omlastningsterminaler utanför länsgränsen.

Samverkan över länsgränser kring sjukvården kommenteras av några remissinstanser. Detta är en komplex fråga som dock inte i första hand bör hanteras inom ramen för en redovisning av den långsiktiga storregionala rumsliga strukturen. Universitet och universitetssjukhus hör dock till de storregionala funktioner som är centrala för städer eller stadskluster av storregional betydelse, vilket behöver uppmärksammas.

De alternativa målbilderna Städer och Storstäder

Kontoret delar det synsätt som flera remissinstanser ger uttryck för, nämligen att redovisningen av den storregionala rumsliga strukturen bör fokusera på övergri-

pande samband och målpunkter samt ta sin utgångspunkt i Stockholm som övergripande nod samtidigt som olika orters roll i en flerkärning storregional struktur redovisas för att understryka den samlade utvecklingskraften.

Utifrån remissvaren och den löpande dialogen med representanter för berörda län drar kontoret slutsatsen att den målbild, som redovisas i utställningsversionen av utvecklingsplanen, behöver låna drag från samrådets båda alternativ. Kontoret menar att den potential som ligger i ökad samverkan mellan närliggande städer (Västerås–Eskilstuna, Linköping–Norrköping, Uppsala–Stockholm) även utanför huvudnoden Stockholm bör framgå av utställningsförlaget, vilket har stort stöd hos remissinstanserna. I utställningsversionen kommer således den övergripande rumsliga strukturen att modifieras med avseende på såväl noder och stråk, vilka ges olika dignitet. En principiell redovisning görs av Ortsstruktur och storregionala målpunkter samt området däremellan, liksom av godsstråk och –noder.

Planbilder för Stockholms län Synpunkter från remissinstanserna

Utformning och redovisning i RUFSS av den fysiska strukturen

Flera remissinstanser kommenterar RUFSS funktion kopplat till redovisningen av den fysiska strukturen. Länsstyrelsen i Stockholms län menar att för att RUFSS 2010 ska kunna tjäna som ett bra och lättillgängligt underlag för kommunernas fysiska planering behöver avsnittet om den regionala rumsliga strukturen byggas ut så att det omfattar den samlade regionala fysiska strukturen.

Det är svårt att koppla infrastrukturobjekten till redovisningen av planeringsmålen/åtagandena och de beskrivna rumsliga strukturerna menar bl.a. Luftfartsverket Division Stockholm. Sollentuna framför liknande synpunkter. Också Länsstyrelsen anser att det är väsentligt att det slutliga planförslaget, som ska arbetas fram utifrån de två alternativa planbilderna i samrådsförslaget, understödjer planens vision, mål och åtaganden.

Norrköping menar att intentionerna att förtäta bebyggelsestrukturen inom Stockholmsregionen och knyta samman de delregionala kärnorna gynnar tillgängligheten till olika funktioner även för tillresande. En planering i linje med dessa intentioner gynnar, enligt Norrköpings mening, en integration mellan Stockholmsregionen och övriga regioner i östra Mellansverige.

Samtidigt framförs viss kritik mot att fokus i planen ligger på ”större centrumområden”. Ekerö menar att samrådshandlingen marginaliserar de något glesare befolkade områdena i länet. Det är mycket viktigt att även hantera frågor om utveckling i de mindre samhällena mellan de större tätorterna i regionen. Planen måste därför vidgas till att tydligare understryka betydelsen av randzonen mellan storstad och angränsande omland. Några remissinstanser uttrycker oro för att stadens attraktivitet ska gå förlorad och att särskilt Förbifart Stockholm kommer att stimulera till okontrollerad utspridning, s.k. *urban sprawl*.

Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län samt Nyköping och Riksbyggen lyfter fram behov och efterfrågan på alternativ till att bo i stad. Uppsala föreslår inrättandet av ett gemensamt forum för utveckling av storregionens bostadsförsörjning.

Några remissinstanser lyfter fram förhållanden i olika delar av regionen. Regionplanen måste ytterligare behandla frågan om uppdelningen mellan den socioekonomiskt svagare södra och den norra länshalvan, framhåller Södertälje. Effekter för

regionen i stort måste studeras inför kommande prioriteringar av satsningar på infrastruktur, utbildning och lokalisering av arbetsplatser.

Samfundet S:t Erik menar att centrala Stockholm aldrig kan få en riktigt tät stadsstruktur men att den kan förfinas och kompletteras. I ytterstaden å andra sidan är behoven av förändring på många håll skriande och möjligheterna till att komplettera befintlig stadsmiljö med ny och att skapa nya stadsvärden är outtömliga. Naturskyddsföreningen Stockholms län anser att expansionen bör inriktas mot redan etablerade lokala centra i regionen med fungerande kommersiella och sociala funktioner, till den befintliga regionkärnan och dess ytterområden samt till redan etablerade städer och andra centra i Mälardalsområdet med omland.

Fördjupningar och tillägg

Några remissinstanser framför synpunkter på fördjupningar och tillägg. Sjöfartsverket m.fl. lyfter fram behovet av att säkerställa platser för anläggningar i logistiskt goda lägen samt för framtida lokalisering av industri och andra verksamheter.

Betydelsen av god kollektivtrafik samt vikten av åtgärder för att höja kollektivtrafikandelen framhålls av flera remissinstanser, exempelvis Ekerö. Stockholms hamn anser att den nära kopplingen mellan infrastruktur och nya bostadsområden behöver bli tydligare i planen med behov av spår och vägar samt att varuförsörjningen till dessa områden ska ske på ett hållbart sätt. Nacka understryker behovet av ytterligare spårtrafik från regioncentrum och österut ut mot Orminge.

Karolinska Universitetssjukhuset vill att hälso- och sjukvårdsbehoven berörs i det aktuella avsnittet. HSO Stockholms län betonar att för många med funktionsnedsättning är det viktigt med god tillgängligheten till närservice med kollektivtrafik. Oberoende av var i länet man bor ska man ha nära till "vardagens" vanliga sjukvård samt god tillgänglighet till spetsjukvård. Det är en beklagligt att planförslaget inte närmare behandlar "vardagssjukvårdens" roll och organisation.

Val mellan planbilderna

Ett stort antal remissinstanser kommenterar de två planbilder som redovisas i samrådsförslaget. En majoritet förordar alternativ Tät, eller modifierade varianter av denna. Några avstår från att ta ställning eller lyfter fram egna alternativ. Några avfärdar båda alternativen eller menar att bägge behövs.

Nacka uppfattar inte skillnaderna mellan alternativen som så stora att ett tydligt vägval behöver vara nödvändigt – eller möjligt – i regionplanen. Södertörns kommunerna konstaterar i sitt gemensamma yttrande att de två strukturerna är olika varianter av en flerkärnig utveckling. Av allt att döma har infrastrukturens utbyggnad en avgörande betydelse för vilken utveckling som faktiskt sker. Länsstyrelsen i Stockholms län konstaterar att det av samrådsförslaget framgår att de redovisade trafiklösningarna i Tät respektive Fördelad går att kombinera. I det fortsatta arbetet med RUF5 2010, men även i arbetet med en ny länsplan, ges möjlighet att se över detta.

Stockholms Handelskammare slår fast att båda alternativen behövs. Det är svårt att styra hur människor väljer att bosätta sig och det kommer att krävas såväl förtätning av kärnor som mer utspridd bebyggelse. Miljöpartiet de gröna i Stockholms läns landsting anser att de två strukturerna beskriver gradskillnader av en likartad utveckling – som inte löser utan förvärrar klimatutsläppen. Istället bör ett kollektivtrafikscenario tas fram. Frågan om tät eller fördelad stad är sannolikt mer en kom-

munal angelägenhet än en regional, menar Centerpartiet i Stockholms läns landsting.

Fördelad

Med hänsyn till att Tät bedöms leda till lägre koldioxidutsläpp, mer innovativa miljöer och effektivare kommunikationer skulle Huddinge egentligen ha föredragit Alternativ Tät. Men utbyggnadstakten i Fördelad är mera i linje med kommunens planering och bevarar också de gröna kilarna på ett bättre sätt. Södertälje anser att Fördelad ger regionen som helhet bäst förutsättningar. Det är viktigt att även se de mindre tätorternas betydelse för hela länets utveckling.

Kommunerna i Stockholm Nordost förordar i ett gemensamt remissvar alternativet Fördelad men med tillägget att Arlanda bör ingå som regional kärna. Upplands Väsby förordar en utveckling där stationssamhällena kan vara ett alternativ till citykärnan vad avser täthet och attraktivitet. Miljöpartiet de gröna i Stockholms läns landsting förordar Fördelad för att alternativet sprider bebyggelsen på fler sektorer med möjligheter till spårförbindelser och avlastar Stockholmsregionens centrala delar och räddar på så sätt något grönt kvar där.

Tät

Värmdö m.fl. menar att en tät utveckling är att föredra ur hållbarhetssynpunkt. Även om strukturalternativen för Lidingös del är i stort sett likvärdiga, anser staden att Tät har många fördelar när det gäller tillgänglighet, energieffektivitet och satsningar på tunnelbanan. Även Stockholms stad anser att Tät ska prioriteras. Staden efterfrågar en tydligare koppling mellan antagandena om demografisk och ekonomisk utveckling i de två scenarierna Hög respektive Låg och den rumsliga utvecklingen enligt de två alternativen Tät och Fördelad.

Sundbyberg är i grunden för Tät. Sundbyberg vill dock poängtera att delar som kommit att föras till alternativet Fördelad, som t.ex. Mälardalens utbyggnad genom Sundbyberg och Huvudstaden, bör ingå också i alternativet Tät. Även Solna stöder Tät, men anser också att ett ännu tätare alternativ bör studeras utifrån utvecklingen i bl.a. Solna. Järfälla förordar en modifierad variant av den täta strukturen med spårvägsförbindelse mellan Kista/Akalla och Barkarby.

Grundläggande för valet av planalternativ är trafikstrukturens samband med bebyggelsestrukturen och konsekvenserna av detta för miljön. Mot bakgrund av redovisningen i samrådsförslaget och MKBn anser länsstyrelsen i Stockholms län att alternativ Tät bör vara vägledande för den slutliga planbilden. Det är viktigt att den täta bebyggelsen får hög attraktivitet så att det finns en naturlig drivkraft mot en tätare stad.

Stockholms stad stödjer principen att nybyggnad ska ske i goda kommunikationslägen, vilket ligger i linje med stadens egen prioritering. Staden anser att det utvecklingsalternativ som ger bäst förutsättningar för att minska utsläppsnivåerna bör väljas (Tät).

Vägverket stöder inriktningen att regionen ska byggas tätare för att minska beroendet av bil och ge goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. SL vill starkt rekommendera alternativ Tät. SL anser vidare att förslaget i större utsträckning borde ta hänsyn till utveckling och förtätning i områden utanför kärnorna som har centralt läge och redan god kollektivtrafikförsörjning och därmed möjliggöra ett bättre utnyttjande av redan gjorda investeringar.

Även Boverket ser fördelar med det tätare alternativet men varnar samtidigt, liksom Samfundet S:t Erik, för att kostnaderna för samhällsinvesteringar och byggande som regel är höga vid tät bebyggelse. Man efterlyser tydliga redovisningar av effekterna av alternativa exploateringsgrader.

Också Käppalaförbundet förordar alternativ Tät. Kortare vatten- och avloppsledningarna per anslutet hushåll leder till minskat ut-/inläckage. Detta leder i sin tur till minskad pumpenergi, effektivare rening och till att behovet av utbyggnad minskar eller fördröjs vid en ökad anslutningsgrad till befintliga reningsverk. Stockholms Hamnar anser att miljökonsekvensbeskrivningen visar att utvecklingsplanen av miljöskäl i första hand bör inriktas på alternativ Tät. LRF Mälardalen ser också fördelar med detta alternativ, men påpekar att en mindre spridd bebyggelse inte får påverka möjligheten till service och kommunikationer på landsbygden.

Även Knivsta, Banverket, Socialdemokraterna i Stockholms län, Kista Science City, Svenska Byggnadsvårdsföreningen, LO-distriktet i Stockholms län, Fastighetsägarna Stockholm med flera förordar det tätare alternativet.

Värmdö anser att av hållbarhetsskäl bör Tät väljas men kommunen påpekar samtidigt att den pågående permanentningen av fritidshus – som sker oberoende av kommunala eller regionala planeringsinsatser – gör att Värmdö kommer att få en relativt gles men stor befolkningsökning under planperioden.

RTK:s kommentar

Utformning och redovisning av den fysiska strukturen

Regionplanens roll enligt plan- och bygglagen är att ange grunddragen för användningen av mark- och vattenområden samt riktlinjer för lokalisering av bebyggelse och anläggningar. Planen ska redovisa en ändamålsenlig fysisk struktur med utgångspunkt i målen för planeringen. Det alternativ som utarbetas till utställningen ska motsvara kraven på en färdig plan.

I utställningsversionen av utvecklingsplanen görs en samlad redovisning av den fysiska strukturen enligt bland annat Länsstyrelsens och flera kommuners önskemål. Inför utställningen tydliggörs och synliggörs den rumsliga inriktningen och plankartans redovisning uppdateras och bearbetas.

Många remissinstanser både inom och utom länet uttrycker stöd för en utveckling mot en tät och flerkärnig region, vilket ligger till grund för utformningen av utställningsförslaget. Dessa synpunkter refereras mer i detalj i avsnitt "Vidareutveckla en flerkärnig och tät region".

Kontoret instämmer i att utvecklingsplanen bör behandla och ge vägledning i relevanta utvecklingsfrågor såväl i täta som i mer glesa delar av regionen. Avsikten är inte att marginalisera glesa områden utan det handlar snarare om att lyfta fram den regionala potentialen i olika delar av regionen.

I samrådsförslaget redovisas förhållningssätt för lokalisering av bebyggelse även på landsbygden och i skärgården. Inför utställningen bör detta tydliggöras. Bland annat kommer den delregionala planen för kust- och skärgård att redovisas tydligare i utvecklingsplanen.

Sjukvårdens lokalisering och det transportarbete som alstras är en viktig regional fråga där utvecklingsplanens inriktningar kan ge vägledning. För delar av verksamheten är närhet till forskning och utbildning central, och vice versa, d.v.s. det är frågan om ett ömsesidigt beroende.

Val mellan planbilderna

En majoritet av remissinstanserna förordar alternativ Tät eller modifierade varianter av detta. Några avstår från att ta ställning eller lyfter fram egna alternativ. Några avfärdar båda alternativen eller menar att bägge behövs.

Kontoret anser i enlighet med flera remissinstanser att båda alternativen i samrådet är varianter på en flerkärnig utveckling och att alternativen kan kombineras. Skillnaderna dem emellan avser huvudsakligen principer för lokalisering av tillkommande bostäder/arbetsplatser, utbyggnader av spårsystemen samt variationer i trafikering. Det alternativ som utarbetas till utställningen kommer att ha dragning åt Tät när det gäller bebyggelsens utveckling. Den transportinfrastruktur som föreslås i utställningsförslaget, inklusive områdes- och kilometeravgifter, ska stödja bebyggelsestrukturen. Kontoret anser därför att utställningsförslaget i huvudsak bör bygga på alternativ Tät men med vissa anpassningar som följer av kommunernas synpunkter.

Bebyggelsens utveckling Synpunkter från remissinstanserna

Kommunernas synpunkter på bostadsbyggandet per kommun

De kommuner i länet som kommenterar det kommunfördelade bostadsbyggandet stöder oftast de nivåer som föreslås i samrådsunderlaget.

Järfälla konstaterar att båda alternativen redovisar ett högre bostadsbyggande för kommunen än idag och att det också är kommunens mål att öka bostadsbyggandet.

Huddinge vill inte specificera sin bostadsbyggnadstakt men förutsätter att utvecklingen under överskådlig tid kommer vara enligt alternativ Fördelad, så att kommunalekonomin inte äventyras och så att exempelvis förskolor och skolor hinner byggas ut.

Sollentuna anser att de antaganden som anges för kommunens långsiktiga bostadsbyggande, mellan 200 och 350 lägenheter per år, stämmer väl med kommunens egna antaganden.

Solna framhåller att pågående bostadsbyggande och detaljplanering tyder på en befolkning nära 90 000 invånare år 2030 – d.v.s. RUF5 alternativ Tät med hög tillväxt – vilket är möjligt och önskvärt.

Stockholms stad anser att bostadsutbyggnaden för staden bör motsvara alternativ Tät med 3 200 bostäder/år. Nätverket YIMBY anser dock att siffran för Stockholm bör vara 3 500 bostäder årligen i alternativ Låg och 5 000 bostäder i Hög.

Södertälje framhåller att kommunens planberedskap är hög och möjliggör ett bostadsbyggande utifrån alla alternativ.

Nordostkommunernas gemensamma Vision stöder en fortsatt befolkningsökning enligt planbilden Fördelad och alternativ Hög men med en något annorlunda fördelning. Nordostkommunerna avser att växa till drygt 300 000 invånare år 2030.

Några kommuner i länet vill bygga mer än föreslaget, t.ex. Sigtuna, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Vallentuna och Värmdö. Nacka hänvisar till förväntat byggande och anser att befolkningsnivån för Fördelad inte är realistisk.

Värmdö argumenterar för ett större bostadstillskott på grund av omfattande permanentning av fritidshus.

Arlandaregionens kommuner (Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna och Knivsta) vill ha en planberedskap för ett bostadsbyggande på ca 300 bostäder/år och kommun fram till år 2020. Upplands Väsby's ambition är en befolkningstillväxt på ungefär samma nivå som för Stockholms län d.v.s. ca 1 procent per år, vilket innebär en befolkning på 44 000–48 000 som mest liknar den som uppstår i alternativ Fördelad.

Salem vill däremot bygga mindre än såväl Fördelad som Tät och hävdar att möjligheterna att inrymma totalt 3 000–4 000 nya bostäder i kommunen, vilket förutsätts enligt båda alternativen, är obefintliga eftersom två tredjedelar av kommunens mark ingår i skyddsområde för Bornsjön (reservvattentäkt för Stockholms län) och ägs av Stockholm Vatten AB.

Lidingö hänvisar till pågående arbete med ny översiktsplan men menar att befolkningsprognoser för år 2027 som redovisar en befolkning om 45 160 personer, visar att kommunen kan tillgodose både alternativ Tät och Fördelad i det låga alternativet.

Ekerö, Haninge, Nykvarn och Tyresö har ingen preferens för något av alternativen.

Generella synpunkter på bebyggelseutvecklingen

SL framhåller att det hade varit önskvärt att lokaliseringen av länets arbetsplatser beskrevs på en mer detaljerad nivå i remisshandlingen. Banverket efterlyser en noggrannare redovisning av arbetsplatsområden och vill att arbetsplatser lokaliseras närmast stationerna. Huddinge konstaterar att två tredjedelar av arbetsplatserna i regionen ligger norr om Saltsjö-Mälarsnittet, men att bara ungefär hälften av regionens arbetsföra befolkning bor där. Kommunen anser att det är av största vikt att RUF5 2010 tydligt visar hur den regionala obalansen avses hanteras. Nätverket för Hyresgästernas Boendetrygghet vill att RUF5 ska visa hur en jämnare arbetsplatstillgång ska kunna skapas i regionen. Arbetsplatsutbyggnad bör inte ske där det redan finns för många arbetsplatser som i centrala Stockholm och närförort. Nätverket YIMBY vill knyta samman dagens innerstad med närförorterna för att på så sätt utvidga innerstaden med dess täta och blandade struktur samt goda kollektivtrafik. Cykelfrämjandet Storstockholm anser att en regionalplan för ett sammanhängande cykelbanenät borde ingå i planen.

Synpunkter på möjliga områden för bebyggelse och infrastruktur

Ett antal remissinstanser har konkreta synpunkter på bebyggelsens utveckling i regionen. Huddinge anser att bebyggelse på den del av Masmoplatån, som inte ingår i naturreservatet, saknar stöd i kommunens översiktsplan och därför bör utgå ur regionplanen. Lidingö kan inte godta att RUF5 redovisar hela naturområdet mellan Kottlasjön och Lidingöbanan som en ny stadsdel i planen. Centerpartiet i Järfälla är positivt till att bygga på Barkarbyfältet men beklagar att det ännu inte är klart med spårbinden trafik till området. Nationalstadsparksfonden WWF ifrågasätter storskalig exploatering av Värtan för bostäder, vilket skulle innebära ökad miljöbelastning av trafik och visuellt intrång på landskapsbilden i Nationalstadsparken. Kungsholmens Hyresgästförening pekar på att stora militära områden i Upplands-Bro samt området mellan Kungsängen och Bro som skulle kunna utgöra utmärkta områden för egna hem. Hyresgästförening – liksom Svenska Turistföre-

ningen – vill lägga ner Bromma flygplats och använda området för bostadsbebyggelse.

Stockholms Handelskammare lyfter fram det hårda trycket för ökat bostadsbyggande, som riskerar att tränga ut stadens etablerade företagsområden. Svenska Byggnadsvårdsföreningen anser att det är viktigt att i en storstad även tillåta miljöer som inte har en definierad funktion, t.ex. äldre industri- och hamnmiljöer. Samfundet S:t Erik pekar också på höga kostnader vid exploatering av hamn- och industriområden, spårområden och vindar, vilket talar mot alternativ T4t. Stockholmshem skriver däremot att bolaget vid nyproduktion av bostäder också måste kunna utnyttja mark i centralare delar av Stockholm för kompletteringsbebyggelse samt utnyttja industrimark och hamnområden. Svenska Bostäder anser att nästa naturliga steg är att använda möjligheter till stadsbyggande i Stockholms äldre ytterstad från 1950–60-talet samtidigt som miljonprogramstadsdelarna förnyas. Villaägarna Region ABC understryker särskilt behovet av markområden för villabebyggelse. Skärgårdsstiftelsen i Stockholms län vill att bebyggelseutvecklingen ska beskrivas mer konkret.

Sjönära bebyggelse intresserar en del remissinstanser. Miljöpartiet de Gröna i Järfälla motsätter sig strandnära bebyggelse i Järfällas naturreservat. Reservaten behövs, enligt partiet, för den biologiska mångfaldens skull och är viktig för trivsel och rekreation för allmänheten. Strandnära bostadsbebyggelse, särskilt i låglänt miljö, bör undvikas även med tanke på de översvämningsrisker kring Mälaren som klimatförändringarna kommer att medföra. Hyresgästföreningen region Stockholm understryker att stränder inte ska privatiseras. Statens maritima museer, SMM, anser att man vid nybyggnation av bostäder i sjönära läge behöver vara särskilt omsorgsfull med avseende på t.ex. skala och placeringen av nya byggnader. Stockholms Sjögård vill att planeringen ska ta särskild hänsyn till den maritima miljön genom att anpassa bebyggelse utifrån befintliga förutsättningar.

Ekerö delar inte samrådshandlingens förslag att strandnära markområden ska undantas från bebyggelse, eftersom slutsatserna är generellt uttryckta och det kommunala självbestämmandet måste väga tungt även i denna viktiga fråga. Samtidigt understryker kommunen att strand- och vattenområden är mycket attraktiva rekreations-, utflykts- och besöksmål i Mälaren samt värdekärnor i de gröna kilarna. De behöver därför utvecklas, eftersom de utgör en marknadsmässig tillgång. (Se även *"Vidareutveckla en tät och flerkärnig region/Utveckla tillgängligheten till stränder"*).

Även andra remissinstanser, bl.a. SGU, Ekerö, Solna, Stockholms stad, Telge Energi och Vänsterpartiet i Stockholms läns landsting, pekar på vikten av att framtida klimatförändringar och risker för översvämningsrisker beaktas när bebyggelse planeras. SGU anser att grusåsar och andra viktiga grundvattenreservoarer inte bör bebyggas och nämner problem med saltvatteninträngning i dricksvattenbrunnar och enskilda avlopp. Boverket framhåller, mot bakgrund av att arealen bebyggd mark inom Mälarens riskområde för översvämningsrisker ökar i båda alternativen, vikten av att stor försiktighet iakttas vid planering av bebyggelse på sådana områden.

Ett antal remissinstanser framför konkreta synpunkter på hur olika geografiska områden bör redovisas på planbilderna. KSSF (Kommittén för bevarande av Storstockholms Sydöstra Friluftsområden) avstyrker att Erstaviksmarken (utmed Salt-sjöbanan) ska ingå i "regional stadsbygd med utvecklingspotential". Upplands-Bro påtalar att framtida bebyggelse söder om järnvägen i Bro är inritad så att den skär

av grönkilen. Kommunen förordar en markering på plankartan för grönt samband, alternativt pil för ”svagt avsnitt”. Några kommuner, bland annat Ekerö och Järfälla, redogör för områden som borde ingå i plankartans olika kategorier för bebyggelse. Upplands-Bro saknar redovisning av en trafikplats på E 18 öster om Bro som man menar är avgörande för utvecklingen av Bro samhälle.

Det framgår inte av planbilderna att kollektivtrafiken bör utvecklas så att den tar marknadsandelar från både bil och flyg, menar Miljöpartiet de gröna i Stockholms läns landsting.

Placeringen av Förbifart Stockholm och Östlig Förbindelse rakt igenom riksin-tresset Lovön respektive Djurgården ifrågasätts av Riksantikvarieämbetet, som också menar att planen borde presentera alternativa scenarier. Dessutom bör de långsiktiga effekterna av en exploatering på Mäläröarna analyseras och konsekvensbedömas.

Försvarsmakten noterar att Utö skjutfält redovisas som kärnö. Möjligen bör skjutfältet undantas från denna beteckning. Man påtalar också att delar av Kungsängens skjutfält redovisas som grön värdekärna.

Några remissinstanser har konkreta synpunkter på hur transportinfrastruktur redovisas. SL anser att tillkommande utbyggnad, utöver åtgärderna i Stockholmsförhandlingen, borde redovisas i form av reservat för ytterligare kollektivtrafik/kollektivtrafikstråk utan att specifika trafikslag pekas ut. Banverket anser att det är besvärande att redovisningen på plankartorna med bestämda infrastruktur-lösningar föregriper slutsatserna i den lagbundna utredningsprocessen. Det gäller exempelvis Mälärbanan där en utbyggnad via Kista redovisas i alternativ Tåt och utmed befintlig järnväg i alternativ Fördelad. Detsamma gäller för Nordostsektorn där tunnelbana visas i det ena och järnväg i det andra alternativet. Länsstyrelsen i Stockholms län påpekar att den kommande investeringsplanen (2010–2021) kan innebära att förutsättningarna preciseras och delvis förändras och att RUF5-processen bör vara öppen för att göra justeringar.

Några remissinstanser påtalar att viktiga kartunderlag saknas i samrådet: SGU önskar redovisningar av värdefulla grundvattenförekomster och vattenskyddsområden för grundvatten. Länsstyrelsen i Stockholms län påpekar att försvarsmakten har ett tiotal övnings- och skjutfält inom länet. De är ofta stora till ytan och med stor omgivningspåverkan vilket påverkar möjligheterna till bebyggelseutveckling. Med hänsyn till att verksamheten vid försvarets övnings- och skjutfält medför restriktioner för så stora områden såväl på land som ut över havet, bör dessa anläggningar med påverkanszon framgå av kartmaterialet.

RTK:s kommentar

Kommunernas byggplaner

Flertalet kommuner som kommenterar den geografiska fördelningen av bostadsbyggandet har ställt sig bakom även alternativ med höga produktionssiffror för kommunen. Några kommuner menar även att de kan bygga fler bostäder än vad som har föreslagits.

Om man tar hänsyn till att en del av det erforderliga behovet av nya bostäder kan tillgodoses genom permanentning och ombyggnad av lokaler krävs en beredskap för nyproduktion av storleksordningen 10 000 lägenheter per år vid den högre tillväxtnivån. Under de allra senaste åren har regionen närmat sig den nivån medan medeltalet under de senaste tio åren knappt motsvarat den lägre nivån om ca 6 000

lägenheter per år. Det kan alltså komma att krävas en betydande ökning av det långsiktiga bostadsbyggandet.

Flera kommuner har angett att de har en *högre* planberedskap för nya bostäder än vad som redovisats i samrådsförslagens två alternativ, till exempel Sigtuna, Upplands Väsby och Upplands-Bro. Det är värdefullt att kommuner har höga ambitioner och en bra planberedskap. För de nämnda kommunerna ligger den även avsevärt högre än vad som årligen faktiskt har byggts där under 10–20 års tid. Kontoret bedömer inte att det är realistiskt att utgå från att marknaden för nya bostäder långsiktigt kommer att ligga på en avsevärt högre nivå än hittills i de berörda kommunerna. Det är rimligt att anta att bostadsmarknaden kommer att ha uppgångar och nedgångar även framöver.

För Nacka är bostadsmarknadsläget sannolikt långsiktigt bättre och där är det snarare plan- och genomförandeprocesserna som kan begränsa byggandet. Kontoret bedömer ändå att bostadstillskottet för kommunen kan höjas jämfört med samrådsförslaget. Det totala bostadstillskottet för Norrtälje och Värmdö och i viss mån även för Österåker kommer sannolikt att påverkas av en betydande permanentning av fritidshus. Bostadstillskottet bör därför ökas även för dessa kommuner.

Huddinge och Järfälla är väl belägna kommuner med väl tillgängliga stationslägen och regionala kärnor. Kontoret anser att bostadsbyggandet i dessa kommuner bör planeras med utgångspunkt i alternativ Tät och att det finns potential för en sådan utveckling i båda kommunerna. Bostadstillskottet i Salem ligger i samrådsförslaget över vad som har byggts och vad som kommunen anger att det finns utrymme för, bland annat med hänvisning till Bornsjöns vattenskyddsområde. Kontoret bedömer att det finns en betydande förtätningspotential i den redan bebyggda delen av kommunen men föreslår ändå att bostadstillskottet justeras ned i Salem.

Möjliga områden för bebyggelse och infrastruktur

Den framtida fördelningen av arbetsplatserna i regionen är inte redovisad i detalj i samrådsförslaget eftersom den bedöms vara betydligt mer osäker än bostadsbyggande och befolkning. De antaganden om arbetsplatsernas fördelning, som har använts i olika analyser, finns dock redovisade i *Regiondelsbeskrivningen* som kan hämtas på RTK:s hemsida. Den regionala stadsbygden som redovisas på plankartan omfattar bostäder, arbetsplatser och service. Eftersom en blandad bebyggelse eftersträvas redovisas inte särskilda arbetsområden i planen, med undantag för ytkrävande och trafikallstrande områden för terminaler och regionala anläggningar.

Masmoplatån i Huddinge och Kottla på Lidingö är välbelägna områden nära spårbundnen kollektivtrafik som från regional synpunkt lämpligen kan bebyggas med bostäder, men det är givetvis en fråga för respektive kommun att besluta om och när så ska ske. Detta gäller även den del av Värtan-Frihamnen som inte behövs för energi- och oljehamn samt för färjeterminaler. Att bygga bostäder i tidigare industri- och hamnområden är en naturlig del av den kontinuerliga strukturförändring som sker och har skett i regionens näringsliv. Att produktion flyttas från mycket centrala lägen till logistiskt lämpligare lägen och att marken istället används mer intensivt för bostäder eller kontor är en process som kommer att fortsätta även framöver. Konflikten som kan uppstå om detta sker för snabbt har ingen given lösning. Alternativ Tät utgår från en något snabbare omstrukturering än alternativ Fördelad. Kontoret anser att utställningsförslaget bör utarbetas utifrån en noggrann analys, där befintliga terminal- och industriområden inte bör tvingas bort så länge

de bedöms utgöra en resurs för en effektiv och miljömässigt bra varuproduktion och distribution.

Bromma flygplats bör tills vidare reserveras för flygtrafik. Militärområdena i Upplands-Bro har däremot inte ett sådant läge att de behövs för bostadsbyggande under överskådlig tid. Möjligheterna till sjönära bebyggelse bör utnyttjas med beaktande av allmänhetens tillgång till stränderna och risken för översvämningar.

Områden som kan påverkas av översvänningsrisker bör inte redovisa områden för utbyggnad. Grusåsar bör däremot inte undantas generellt även om hänsyn tas till behovet av skydd för grundvattentäkter. Risken för översvämningar har beaktats i planarbetet.

Den regionala utvecklingsplanen ska visa preliminära regionala prioriteringar mellan olika intressen. Den slutliga avvägningen görs på kommunal nivå. Av detta följer att planens redovisning är översiktligt. En uppdatering görs nu av plankartans avgränsningar, bland annat mot bakgrund av faktiska förändringar så som ny bebyggelse eller formella skydd som exempelvis naturreservat, samt ny kunskap om olika värden och kvaliteter. Kontoret har också gått igenom alla länets översiktsplaner och har under hösten stämt av tolkningen av dessa med kommunerna.

Planen har en viktig funktion som planeringsunderlag för efterföljande beslut. Av praktiska skäl kan ett allt för omfattande kartmaterial inte redovisas i själva planhandlingen, men kartmaterialet kommer att ses över jämfört med i samrådet. Vattenskyddsområden liksom försvarets riksintressen har beaktats i planeringsarbetet men hittills inte redovisats som egna kartunderlag. Dessa kommer att finnas med i utställningsversionen av planen.

Regionala stadskärnor och deras avgränsning

Synpunkter från remissinstanserna

Ett fåtal remissinstanser har synpunkter på de regionala kärnornas geografiska avgränsning eller redovisning. Banverket saknar regionala kärnor i sydöstra Stockholm. Länsstyrelsen i Stockholms län, Sigtuna, Upplands Väsby, Arlandaregionen, Stockholm Nordost och Luftfartsverket Division Stockholm (LFV) anser att Arlanda ska vara en regional kärna. Länsstyrelsen, Sigtuna och LFV anser vidare att den geografiska avgränsningen av Arlanda som regional kärna behöver anpassas till översiktsplanen för Arlanda och utvidgas till flygplatsområdet. Solna anser däremot att Arlanda är en av de viktigaste knutpunkterna i landet men inte en kärna i RUF5 mening och därför borde en annan benämning användas.

Stockholms stad anser att den utformning som den centrala regionkärnan har i det täta alternativet stämmer relativt bra med stadens planering, men att kärnan snarare kommer att växa i riktning mot sydväst (Aspudden, Telefonplan) än mot Västberga, där terminalområdet har en barriäreffekt. I båda alternativen Tät och Fördelad är området kring Tekniska Högskolan och södra Albano skilt från universitetsområdet av en grön kil, vilket inte stämmer med den år 2008 utställda översiktsplanen för Stockholms del av Nationalstadsparken. Området utmed E 18 bör vidare redovisas som ”övrig regional stadsbygd” och grönkilen som ett grönt samband. Stockholm anser att intentionen i alternativ Tät att integrera Kungens kurva-Skärholmen med Flemingsberg är positiv men saknar ett resonemang om hur detta konkret ska gå till eftersom områdena ligger långt ifrån varandra.

SL ser en fördel i att planalternativet redovisar en utveckling av den centrala kärnan enligt den monocentriska modellen med utvidgning till Järvastaden i norr och mot Älvsjö i söder. Solna och Nätverket YIMBY bedömer att den centrala region-

kärnan kommer att växa samman med Kista-Barkarby och bör redovisas så. Regionkärnorna Kista-Sollentuna-Häggvik och Barkarby-Jakobsberg bör enligt Nätverket YIMBY dessutom byggas samman med Täby centrum-Arninge. Söderut bör, enligt Nätverket, den centrala regionkärnan byggas samman med Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg och vidare över vattnet till Norra Botkyrka.

Landstinget i Västmanland anser att den planerade utbyggnaden av arbetsplatser och bostäder i Barkarby kommer att ge Västmanland förbättrade möjligheter avseende arbetsmarknad, handel och utveckling av kollektivtrafiken på Mäljarbanan.

Nordostkommunernas *Vision* bygger på en tät regional kärna, utveckling längs E 18-stråket, gamla och nya städer med en tät bebyggelse och nya kustnära stations-samhällen utmed Roslagspilen. Nordostkommunerna håller med om att hög tillgänglighet är en förutsättning för tillväxt i de regionala stadskärnorna och utvecklingsstråken. För att Täby-Arninge-Rosenkälla ska vara en konkurrenskraftig etableringsmiljö och kunna utvecklas som regional kärna med bostäder, arbetsplatser och service måste tillgängligheten förbättras kraftfullt med bättre kollektiv- och vägförbindelser. Upplands Väsby avser att utveckla en tät, blandad och attraktiv stadskärna med ett mycket centralt läge i tillväxtstråket Stockholm-Solna-Kista-Sollentuna-Upplands Väsby-Arlanda-Uppsala.

Se också Vidareutveckla en flerkärnig och tät region.

RTK:s kommentar

Det är kontorets uppfattning att den regionala utvecklingsplanen i stor utsträckning bör anpassas efter kommunernas synpunkter. Det innebär att antalet regionala stadskärnor utökas med Arlanda, vilket får stöd av bl.a. Länsstyrelsen och Sigtuna, samt att kärnans avgränsning anpassas till översiktsplanen för Arlanda. Dock bör det givetvis framgå av RUF5 att förutsättningarna för denna kärna skiljer sig från övriga, framförallt med avseende på möjligheterna till nya bostäder på grund av flygbuller från Arlanda.

Den centrala regionkärnans avgränsning bör anpassas till de synpunkter som Stockholms stad framfört. Övriga kärnor bör i huvudsak redovisas i enlighet med alternativet Fördelad och RUF5 2001. En avsikt med de regionala stadskärnorna Barkarby-Jakobsberg och Flemingsberg är att de ska öka förutsättningarna för interaktionen mellan Stockholms län och de övriga länen i Mälardalen. Hur långt analyser av konsekvenser och dynamiska effekter i östra Mellansverige (ÖMS) kommer att föras är beroende av den gemensamma ÖMS-processens kraft. Kontoret anser att sambanden mellan Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg respektive mellan Kista-Sollentuna-Häggvik och Barkarby-Jakobsberg samt med centrala regionkärnan bör stärkas, dock utan att de geografiskt redovisas som sammanväxta. Det är viktigare att nå en hög bebyggelsestäthet inom de redovisade kärnorna än att bygga samman dem, vilket sannolikt blir en fråga på mycket lång sikt (efter år 2030). I övrigt bör mindre anpassningar till kommunernas pågående planering göras.

Kontoret anser vidare att det är positivt att Upplands Väsby vill utveckla en tät, blandad och attraktiv stadskärna, vilket inte på något sätt står i motsättning till hur de regionala stadskärnorna redovisas i den regionala utvecklingsplanen. Den yttre regionala stadskärnan i Nordost, Täby centrum-Arninge, innefattar idag inte Rosenkälla. Ett problem med att inkludera Rosenkälla är att området inte är eller kan bli en fysiskt sammanhängande del av kärnan.

Alternativens påverkan på miljön och grönstrukturen Synpunkter från remissinstanserna

Remissinstanserna framför synpunkter dels på vilka parametrar som redovisas och jämförs, dels på hur de ser på alternativen vid en jämförelse.

Huddinge efterfrågar en mer utvecklad konsekvensanalys, som även tar upp faktorer som den regionala balansen mellan nord och syd och kapaciteten i infrastruktur- och nät. Sollentuna önskar att planen i större utsträckning beskriver systemeffekter av investeringar som ligger bortom den konkreta tidshorisonten. Vidare önskar kommunen en tydligare beskrivning av vilken regional utveckling som bäst gynnar en hög kollektivtrafikandel.

Naturvårdsverket ser positivt på att samrådsförslaget redovisar två alternativ men menar att de är alltför lika varandra och att båda har samma negativa strukturerande miljöeffekt. Verket anser att minst två alternativ med större skillnader bör redovisas, varav ett bör ha som ansats att klara miljö kvalitetsmålen – bland annat bör ett alternativ utan nya stora trafikleder redovisas. Verket påtalar också bristen på redovisning av motiv för de alternativ som har valts bort och framhåller miljöbalkens krav på att en sådan redovisning ska finnas.

Remissinstanserna förespråkar inte tydligt något av alternativen i relation till grönstrukturen. Stockholms stad menar att alternativ Tät tar en mindre andel av grönstrukturen i anspråk, men att alternativet kan medföra konsekvenser för länets bestånd av ädellövträd. Samtidigt menar staden att påverkan av de olika alternativen bör belysas ytterligare. Upplands Väsby skriver att alternativen inte medför någon skillnad inom kommunen och Föreningen Rädda Järvakilen förespråkar alternativ Tät, under förutsättning att en exploatering kopplas till att en större yta skyddas. Boverket påtalar att båda alternativen starkt riskerar påverka vissa delar av de gröna kilarna, speciellt Järvakilen och Bornsjökilen. Järvakilen är av särskild nationell vikt, eftersom den fungerar som ekologisk spridningskorridor åt Nationalstadsparken. Alternativet Fördelad verkar vara det alternativ som orsakar minst skada på både ekologiska och sociokulturella kvaliteter.

De flesta remissinstanser stöder generellt förslaget redovisning av gröna kilar, gröna värdekärnor och gröna samband. Boverket menar att det finns en risk att bedömningen av grönstrukturen blir ofullständig om det läggs för stor vikt vid de gröna värdekärnorna istället för de gröna korridorerna som helhet.

RTK:s kommentar

Kontoret avser att utveckla den samlade beskrivningen av ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser till utställningsförslaget varvid synpunkter som framkommit i samrådet på faktorer kommer att prövas. En ökad transparens ska eftersträvas, där de val som gjorts under planarbetet och motiven för dessa tydligt redovisas. Utställningsförslaget kommer redovisa en planbild som jämförs med ett jämförelsealternativ och om relevant med samrådsförslaget båda alternativ.

I samrådsförslaget framgår att alternativ Tät är den struktur som bäst gynnar kollektivtrafik och ger den högsta kollektivtrafikandelen. Sambandet mellan Roslagspilen och en förlängning av tvärspråvågen från Häggvik till Roslags Näsby har analyserats och ingår i underlaget för de sammanvägda förslagen i Fördelad och Tät. Kilarna och de gröna värdekärnornas geografiska utbredning kommer att vara uppdaterade i den slutliga planbild. Remissinstansernas synpunkter ska beaktas när områdena preciseras.

4.5 Stegen framåt

RUF5 2010 ska fungera som ett paraply under vilket både fördjupat planeringsarbete och operativa insatser av olika slag ska göras. För vissa åtaganden i RUF5 är det tydligt vilka som är de ansvariga aktörerna, men för andra behövs det handlingsprogram. Dessa ska ligga utanför själva planen, av både formella och praktiska skäl. Fokus i RUF5 ligger av naturliga skäl på vad regionens aktörer gemensamt kan åstadkomma. Men regionen befinner sig i ständig interaktion med omvärlden. Staten intar en särställning eftersom den styr över regelverk, verksamheter och finansieringskällor som direkt och indirekt påverkar regionens utveckling. RUF5 2010 ska gälla i många år och behöver därför följas upp regelbundet. I samrådsrapporten beskrivs hur det kan ske och ett antal indikatorer föreslås. Kontorets kommentarer till hela detta kapitel redovisas sist.

Planens genomförande **Synpunkter från remissinstanserna**

Många remissinstanser anser att det är angeläget att finna former för ett effektivt genomförande av planens åtaganden. En tydligare betoning av ansvaret för genomförande av planens åtaganden efterlyses bl.a. av Länsstyrelsen, Järfälla, Norrvatten, Socialstyrelsen, Nutek, Riksantikvarieämbetet och Kulturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet.

Regional organisation, regional huvudman

Nacka framhåller vikten av att regionen förses med effektiva verktyg för att genomföra planen. Nacka saknar ett regionalt organ – särskilt en regional huvudman för hela transportsektorn – som kan styra och samordna kommunövergripande frågor.

Arlandaregionen anser att det behövs en regional organisation med legitimitet för ett regionalt ledarskap. Landstinget i Uppsala län vill att det regionala ledarskapets betydelse som strategisk framgångsfaktor lyfts fram tydligare i planen.

Även Samfundet S:t Erik tar upp att det behövs ett regionalt organ med större beslutskraft än idag. Sär- och egenintressen kan annars i för stor utsträckning hindra ett kraftfullt genomförande av strategier och åtaganden. LO-distriktet i Stockholms län vill att någon form av regionparlament inrättas eller att landstinget får beslutskompetens i vissa frågor som t.ex. yrkesutbildning.

Stockholms Hamn anser att den regionala förmågan att kunna genomföra planen är viktig och att de formella beslutsprocesserna i regionen bör förstärkas.

Samarbete och samordning av insatser inom olika områden

Vikten av samordning av kommunernas planering och insatser förs fram av flera remissinstanser. Hyresgästföreningen Region Stockholm efterlyser en regional samordning av markpolitiken och förordar även gemensamma riktlinjer för kommunernas taxepolitik för att skapa förutsättningar för ökad nyproduktion av hyresrätter.

TCO i Stockholms län förordar en samordnad etablerings- och byggplanering i regionen. TCO anser även att det behövs en samordning av regionens resurser för den finansiella och tekniska infrastrukturen, t.ex. fibernät, telekommunikation m.m. samt en samordning av turistinsatserna för hela länet.

Svenska Bostäder vill att nya former för mellankommunal samverkan för bostadsbyggande och för långsiktigt säkrande av bostadsproduktion och välskötta bestånd av hyresrätter bör tas upp för övervägande i samband med arbetet med RUF5 handlingsprogram.

Samfundet S:t Erik anser att det behövs en kraftsamling för att bygga bostäder på nya mindre komplicerade byggplatser än nuvarande svårsanerade hamn- och industritomter eller på annat sätt komplicerade byggplatser.

Södertörnskommunerna framhåller att för att säkra ett omfattande bostadsbyggande behövs en annan planeringsmetodik än vad regionen hittills förmått utveckla; infrastrukturen ses åter som ett medel att förändra strukturen i önskad riktning. Solna instämmer i att en ökad samordning av planprocesserna för bostadsbyggande och infrastruktur behövs och konstaterar att det sannolikt krävs en ny typ av samarbete och även lagändringar. Även Boverket framhåller vikten av bättre samplanering av bebyggelse och trafik samt grönstrukturen.

SL anser att val av områden för fortsatt bostadsutbyggnad inom och i anslutning till länet bör samordnas bättre för att möjliggöra utbyggnaden av goda kollektivtrafiklösningar och alltså underlätta genomförandet av planens strategier och åtaganden. Huddinge påpekar att SL måste bidra till planens genomförande, inte minst genom infrastruktursatsningar till stöd för regionala kärnor. Arlandaregionen anser att kopplingen mellan infrastruktur och bostäder måste bli tydlig för kommunerna.

Vänsterpartiet i Stockholms läns landsting vill ha skarpare verktyg för planering av bebyggelse och infrastruktur för att planen ska göra skillnad för regionen. En annan generell och viktig aspekt på genomförandet, som tas upp av bl.a. TCO i Stockholms län, är att tillgängliga resurser samordnas.

Stabilare former för samarbete kring grönstrukturens skydd och utveckling förordas bl.a. av Föreningen Rädda Järvafältet. Naturskyddsföreningen Stockholms län anser att ett fastare samarbete mellan kommunerna i form av nätverk/förbund kring Storstockholms gröna kilar måste etableras under en regional huvudman. Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen anser att en tänkbar lösning är ett kommunalförbund kring grönområdena eller en markstiftelse för offentligt ägd mark, som Skärgårdsstiftelsen och Upplandsstiftelsen, samt att natur- och friluftreservat inrättas.

Norrtälje önskar ett helhetsgrepp på kommunernas godkännande av tekniska VA-lösningar.

Invest in Sweden Agency framhåller att regionöverskridande aktiviteter ofta krävs för att stimulera till systemtänkande i utvecklingsarbetet.

Finansiering av angelägna projekt

SL anser att planen på ett tydligare sätt bör visa hur regionen kan säkerställa att kollektivtrafikinvesteringarna kommer till stånd. Planen kan t.ex. tydligare peka ut att kommunerna bör säkerställa medfinansiering från exploateringsprojekt som gynnas av att spårbinden kollektivtrafik etableras. SL pekar vidare på vikten att utbyggnader i större utsträckning kommer till i de radiella stråken med redan utbyggd kollektivtrafik.

Stockholms stad framhåller att lösningar med medfinansiering mellan stat, kommun och näringsliv måste undersökas närmare och utvecklas ytterligare. Nacka menar att den ekonomiska tillväxten bör underlätta höjningar av taxor och avgifter och att höjda fastighetsvärden i större utsträckning bör kunna bidra till genomförandet av infrastrukturinvesteringar.

Val av finansieringssätt kan påverka framtida utvecklingsmöjligheter av kollektivtrafiken och alltså genomförandet av strategier och åtaganden, framhåller Resenärns Forum, som anser att Arlandabanans avtal inte visade sig bra i långa loppet.

LO-distriktet i Stockholms län föreslår att företagsetableringar i södra delen av länet uppmonteras genom att mark arrenderas ut gratis.

Andra synpunkter på genomförande

I vilken utsträckning RUF5-processen faktiskt är en gemensam process och hur transparent den är har också betydelse för genomförandekraften. Det framhålls bl.a. av TCO i Stockholms län. Luftfartsverket Division Stockholm framhåller att prioriteringar i RUF5 stärker förmågan att genomföra investeringar i transportinfrastrukturen.

Folkbildningens organisationer och verksamheter bör lyftas fram som en tillgång för att människor ska kunna utvecklas personligt, skaffa sig kunskap och bildning/utbildning så att planens strategier och åtaganden kan genomföras, anser Stockholms läns bildningsförbund.

LRF Mälardalen framhåller att jord- och skogsbruket och dess näringar har en betydelsefull uppgift för genomförandet av utvecklingsplanen. Det gäller bl.a. förvaltning och utveckling av kultur-, rekreations- och naturvärden, bevarande av de gröna kilarna och en större användning av förnyelsebara energikällor.

Stockholms studentkårers centralorganisation anser att genomförandet av planen bör ske i fortsatt samråd med Stockholmsregionens studenter. LO-distriktet i Stockholms län vill öka möjligheten till inomregional skatteutjämning, för att stärka sammanhållningen i regionen.

Regionförbundet Östsam framhåller att genomförandet av planens strategier tjänar på att befintliga anläggningar och investeringar utnyttjas.

Stockholms stad anser att en strategi för samverkan med det civila samhället bör vara en naturlig del av planen.

Strukturen av planer och program

Synpunkter från remissinstanserna

Sollentuna framhåller att planens åtaganden i delar måste arbetas in i kommunernas översiktliga planering, där svar kan ges på hur de kan genomföras på kommunal nivå. Botkyrka skriver att för att kommunen ska kunna bidra till genomförandet av regionens strategi behöver RUF5 kompletteras med resonemang om på vilket sätt regiondelarnas utveckling ska bidra till helhetens attraktivitet.

Behovet att vidareutveckla frågeställningar inom ramen för delprocesser eller delregionala planer lyfts fram bl.a. av Stockholms Sjögård, som föreslår det för en maritim strategi.

Arlandaregionen föreslår att staten och Stockholmsregionen med RUF5 som plattform tecknar någon form av långsiktigt avtal (till år 2030) för infrastrukturen inom såväl transportsystemet som forsknings- och utbildningssystemet.

Statens folkhälsoinstitut noterar att genomförandet av planen till del kommer att finansieras med medel från strukturfonder, och att de då bör konsekvensbedömas ur ett folkhälsoperspektiv.

Regionförbundet Sörmland, Landstinget Sörmland och Nyköping vill att arbetet med handlingsprogram tar hänsyn till och i lämplig omfattning samordnas med den planering som pågår dels i omgivande län, dels med övriga planeringsprocesser som energiplaneringen och infrastrukturplaneringen. Eskilstuna vill se tydligare hur regiondelar utanför Stockholms län kan bidra till utvecklingen gentemot vision, mål och strategier, d.v.s. hur hela storregionen kan samverka och kring vad. En fortsatt dialog och process kring hur utvecklingsplaner i kringläggande län kan bidra till uppfyllelse av vision, mål och strategier i RUF5 2010 är således önskvärd.

Regionförbundet Sörmland anför också att kraften i kommande genomförande skulle vinna på en mer konsekvent beskrivning av det rumsliga perspektivet utanför Stockholms län i planens olika strategier.

Enköping anser att det tydligt bör framgå i planen att dess mål, planer eller visioner inte ska fungera som ett vägledande dokument i kommande beslut om åtgärder, prioriteringar, infrastruktursatsningar m.m. utanför Stockholms läns gränser. Länsstyrelsen Örebro län tillstyrker att planen ska vara ett ”samlande paraply” för olika utvecklingsprogram i östra Mellansverige. En arbetsmodell för detta kan behöva utvecklas.

Cykelfrämjandet Storstockholm anser att en regionalplan för ett sammanhängande cykelbanenät borde ingå i planen.

SGU vill att planen kompletteras med en mer detaljerad regional vattenförsörjningsplan.

Handlingsprogram för åtaganden Synpunkter från remissinstanserna

Att handlingsprogram utarbetas för genomförande av planens åtaganden får stöd av ett stort antal remissinstanser, exempelvis Länsstyrelsen, Handelskammaren, Upplands-Bro, Knivsta och länsstyrelsen i Örebro län. Många, bl.a. Haninge, Vägverket Region Stockholm och Jägareförbundet Stockholms län, framhäver också att det i planen bör anges vilken eller vilka aktörer som bör ta initiativet till respektive handlingsprogram.

Nacka anser att RTK bör medverka till att samordna och organisera de handlingsplaner som behövs för att genomföra åtagandena i RUF5.

Hyresgästföreningen Region Stockholm anser att ett handlingsprogram med tydlig ansvarsfördelning för att öka bostadsbyggandet i hela regionen bör tas fram. Länsstyrelsen och Botkyrka efterlyser ett handlingsprogram för kulturområdet. Filmpool Stockholm-Mälardalen och Botkyrka vill att RTN i samarbete med dem utarbetar ett regionalt handlingsprogram för film och rörlig bild. Handelskammaren anger flera förslag på handlingsprogram.

Centrum för folkhälsa anser att en större samverkan kring folkhälsa bör utvecklas och att folkhälsans utveckling bör uppmärksammas i en särskild handlingsplan. Länsstyrelsen anser att ett handlingsprogram för grönstrukturen bör vara kopplat till folkhälsan. Nationalstadsparksfonden WWF efterlyser tydligare handlingsplaner för att motverka bullerproblem.

Järfälla vill veta vilka incitament och styrmedel som kan användas för att locka större arbetsplatser m.m. att etablera sig i goda kollektivtrafiklägen.

Stokab vill att RUF5 ska förtydliga hur infrastrukturen för elektronisk kommunikation ska moderniseras, så att en mycket snabbare utbyggnad av fibernät blir möjlig.

Stockholms universitet konstaterar att frågan om hur och med vilka medel planens mål för utbildningssystemet ska genomföras kvarstår.

Regionförbundet Uppsala län är berett att medverka i ett handlingsprogram för utveckling av täta stadsstrukturer.

Statens roll i genomförandet

Synpunkter från remissinstanserna

Länsstyrelsen noterar att staten styr över regelverk, verksamheter och finansiering som har betydelse för regionens utveckling, ett förhållande som kommenteras av ett stort antal remissinstanser. Så framhåller t.ex. Stockholms handelskammare att regionen behöver göra gemensamma insatser för att riksdag och regering ska driva en stockholmsvänlig politik.

Att nationella vägar och spår i första hand är ett statligt åtagande poängteras av Socialdemokraterna i Stockholms län. Om inte staten är beredd att skjuta till mer resurser, kommer en stor del av planens infrastrukturens insatser inte att kunna genomföras. Även Arlandaregionen betonar detta. Stockholm Nordost framhåller att statens investeringsramar för Stockholmsregionen måste öka kraftigt.

Upplands Väsby föreslår att staten och Stockholmsregionen tecknar någon form av långsiktigt avtal (till år 2030) för infrastrukturen inom såväl transportsystemet som forsknings- och utbildningssystemet.

Möjligheten att skydda grönsstrukturen med hjälp av natur- eller kulturresevat, som i många fall beslutas av staten, noteras av Naturskyddsföreningen Stockholms län.

Behovet av förändringar i lagar och statliga regelverk förs fram av flera remissinstanser. KSL påpekar att lagstiftning sätter hinder i vägen för en ökad och/eller fördjupad samverkan. Fastighetsägarna Stockholm anser att det är helt nödvändigt att reformera hyressättningsystemet. Solna framhåller att PBL, miljöbalken, lag om byggande av järnväg m.m. behöver ses över för att skapa en helhetssyn som gör att man slipper tidsödande dubbla prövningar. Stockholms handelskammare anser att regionen måste påverka regering och riksdag så att planprocesserna kan effektiviseras och att en lämplig metod kan vara införande av anläggningslagar av det slag som tillämpas i Danmark. Stockholms hem anser det viktigt att gränsvärden för olika miljöstörande företeelser inte sätts så högt att bostadsbyggandet omöjliggörs. Käppalaförbundet önskar lagstiftning som tvingar fjärrvärmens nätägare att släppa in andra leverantörer.

Hyresgästföreningen Region Stockholm anser att ett nybyggnadsstöd, villkorat och riktat till byggande av lägenheter för hushåll med normala inkomster, behövs för att öka bostadsbyggandet. Även LO-distriktet i Stockholms län vill att de statliga subventionerna till byggande av hyresrätter återinförs. Stockholms studentkårers centralorganisation anser att incitament, som stimulerar nybyggnationen av hyresrätter och studentbostäder, bör övervägas t.ex. ett återinförande av investeringsstimulansen och ett avskaffande av fastighetsskatten för studentbostäder.

Solna anser att lagstiftningen om trängselskatter bör ändras så att en regionalt beslutad trängselavgift blir möjlig.

Stockholm Nordost påpekar att de statliga verk, som ansvarar för transportinfrastrukturen, behöver samordnas.

Planens bidrag till de regionala målen Synpunkter från remissinstanserna

Generella synpunkter på strategierna och de regionala målen

Flera remissinstanser anser att de föreslagna strategierna inte bidrar till att regionen når de uppsatta målen.

SL anser att utvärderingen av måluppfyllelsen borde ges en avsevärt större tyngd och inte få en så undanskymd plats som i remisshandlingen.

Kulturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet anser att det finns uppenbara mållkonflikter mellan planens intentioner att skapa en resurseffektiv region och skapa en miljö- och hälsomässig uthållig region. SIKa, Miljöpartiet i Norrtälje delar institutionens uppfattning att det krävs större satsningar på kollektivtrafik för att nå målen.

Planen bidrag till en hållbar utveckling

Flera remissinstanser, bl.a. Naturvårdsverket och MKB-centrum vid Statens lantbruksuniversitet, påpekar att planen inte styr utvecklingen mot en hållbar utveckling. MKB-centrum anser att planen bör ha kvar ambitionen när det gäller ökad tillväxt men att de satsningar som görs genomgående ska vara ett led i arbetet med att ställa om regionen mot hållbar utveckling.

Banverket tycker att det är beklagligt att det i Stockholmsförhandlingarna föreslagna regionala utsläppsmålet för växthusgaser till år 2020 inte används som ett mål i RUF5. Verket anser också att de åtgärder som föreslås i RUF5 inte räcker till för att klara utsläppsmålet.

Planens bidrag till jämställdhet och mångfald

KSL anser att jämställdhets-, mångfalds- och integrationsperspektiven genomgående är väl integrerade. Regionala resurscentrum för kvinnor i Stockholms län anser att RUF5 har en bra ambition när det gäller jämställdhet och att jämställdhets- och integrationsperspektivet är tydligt. Länsstyrelsen i Stockholms län anser däremot att jämställdhetsperspektivet endast i viss mån integrerats.

Endast ett fåtal instanser har mer ingående kommenterat de olika perspektiven. Så anser t.ex. Barnombudsmannen att det nuvarande perspektivet lätt kan uppfattas som att barn och äldre bara ses som problem för den regionala utvecklingen i stället för som en tillgång.

Se vidare i "Frigör livschansen".

Planens bidrag till förbättrad folkhälsa

Generellt framförs ingen kritik mot hur folkhälsoperspektivet presenteras i RUF5 2010. De remissinstanser som framfört synpunkter vill alla i ett eller flera avseenden fördjupa perspektivet.

Statens folkhälsoinstitut liksom Regionförbundet i Uppsala län betonar att RUF5 i stort beaktar folkhälsoperspektivet på ett väl avvägt sätt. Karolinska Universitetssjukhuset påpekar att hälso- och sjukvårdsfrågorna i hög utsträckning berör både utbildning, boende och trafik och borde utvecklas i avsnittet om planbilder för Stockholmsregionen år 2030.

Centrum för folkhälsa (CFF) skriver att RUF5 i många avseenden på ett förtjänstfullt sätt lyfter fram folkhälsoperspektivet men efterlyser ändå bl.a. en tydligare

markering av folkhälsans roll för den regionala utvecklingen. Många dimensioner av RUFSS påverkar människors möjligheter att vara fysiskt aktiva på ett positivt sätt och samrådsförslaget stöder utvecklingen för ökad fysisk aktivitet. Åtgärder kan däremot få olika effekt på olika grupper och generellt saknas sådana analyser. Den fysiska miljös påverkan på hälsan och de olika regionala miljömålen med relevans för befolkningens hälsa (giftfri miljö, god bebyggd miljö etc.) bör i högre grad beaktas i planen. Regional samverkan kring folkhälsa bör utvecklas och RUFSS skulle kunna peka ut aktörer i detta arbete. Relationen mellan begreppen hälsa och hållbar utveckling bör också beskrivas i samrådsförslaget.

Hälso- och sjukvårdsnämnden i Stockholms läns landsting efterlyser tydligare konsekvensbeskrivningar av planens genomförande och av de miljömedicinska hotbilderna.

Karolinska Universitetssjukhuset föreslår att en referens införs i RUFSS 2010 till den utredning som just nu genomförs om hälso- och sjukvårdens framtid. Universitetssjukhuset skulle också gärna se en något tydligare bild av folkhälsoutvecklingen i regionen.

Hur planen ska följas upp och hur vi ska lära av erfarenheter som dras

Synpunkter från remissinstanserna

Det finns ett genomgående stöd för att det behövs ett uppföljningssystem. Så anser bl.a. Boverket att det är tillfredsställande att stor tyngd läggs på uppföljning.

Sigtuna anser att ett utvecklat uppföljningssystem kan vara en gemensam resurs för kommunens aktörer samt att ett sådant system bidrar till att alla delar ansvarar för att nå vision och mål i planen. ITPS markerar sitt stöd för nyttan av ett funktionellt och adekvat uppföljningssystem. Akademiska Hus menar att åtaganden måste konkretiseras och sedan följas upp på ett strukturerat sätt som led i att utveckla regionens konkurrenskraft.

I svaren finns ett antal synpunkter på hur systemet ska utformas för att fungera i regionen. Stockholms stad betonar att systemet inte bör vara för ambitiöst med hänvisning till planens svaga formella ställning. Att Lissabon-indikatorerna bör utgöra en utgångspunkt betonas av Regionförbundet Sörmland och länsstyrelsen i Sörmlands län.

Enligt Socialstyrelsen måste förslaget om uppföljning av planens miljöpåverkan utvecklas och preciseras.

Hysesgästförening i Norrtälje föreslår att avstämningsseminarier ordnas med lämpliga tidsintervaller för att se ”vart vi är på väg”.

RTK:s kommentar

Remissinstanserna visar tydligt att det finns en mycket stort intresse i regionen för ett genomförande av strategier och åtaganden. Kontoret konstaterar att i stort sett samtliga remissynpunkter, som berör planens genomförande, tar upp aspekter på *hur* det kan effektiviseras och förstärkas.

Remissinstansernas synpunkter, som inte i något avseende är motstridiga, rör ett antal olika frågeställningar: den regionala beslutsstrukturen, RUFSS-processens och planens tydlighet och ändamålsenlighet för genomförandet, handlingsprogram och deras innehåll, samordning av strategier för exempelvis bostäder och infrastruktur, finansieringsfrågor, lagar och regler, översiktsplaner och delregionala planer, de storregionala perspektiven, myndigheters ansvar att samverka m.m. Även när

remissinstanser inte uttryckligen föreslår åtgärder är ändå utgångspunkten att genomförandet av planens åtaganden bör effektiviseras.

Kontoret anser att flertalet av de föreslagna förbättringarna är angelägna och uppenbarligen representerar ett stort mått av gemensam regional erfarenhet av regionalt utvecklingsarbete. I utställningsförslaget för RUF5 2010 är avsikten att ge en tydlig samlad bild av genomförandet av planen, med de olika aspekter på detta som remissinstanserna har pekat på. Det är dock inte möjligt att redan inför utställningen genomföra eller konkretisera alla av förslagen från remissinstanserna. Utställningshandlingen kan dock visa på angelägenheten av fortsatta överväganden och utveckling i förslagets riktning.

Kontoret anser att det finns ett uttalat stöd för ett uppföljningssystem och att de inkomna svaren inte ger anledning till några stora ändringar i det pågående arbetet med ett sådant. Kontoret instämmer i att Lissabon-indikatorerna bör vara *en* utgångspunkt.

Frågan om planens bidrag till en hållbar utveckling kretsar mycket kring klimatpåverkan, vilket kommenteras i avsnittet "Klimat, energi och transporter". Kontoret vill betona att frågan om planens bidrag till hållbarhet också omfattar viktiga kvaliteter som robusthet, långsiktighet och helhetssyn.

Kontoret delar uppfattningen att folkhälsoperspektivet är synnerligen viktigt för den regionala utvecklingen och kommer att pröva om perspektivet behöver lyftas fram ytterligare i vissa avseenden. Vidare kommer en hälsokonsekvensbedömning att genomföras. Kontoret kommer även att fortsätta det arbete med metodutveckling som påbörjats.

Perspektiven jämställdhet och mångfald kommenteras i "Frigör livschanser".

4.6 Miljökonsekvensbeskrivning av samrådsförslaget

Med samrådsrapporten följer ett förslag till miljökonsekvensbeskrivning, MKB. Miljökonsekvensbeskrivningen av samrådsförslaget ska stödja det fortsatta arbetet med att integrera miljöaspekter i RUF5 2010. Här kommenteras de synpunkter som direkt relaterar till miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Synpunkter från remissinstanserna

Generella synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

Remissinstanserna har tagit upp många olika aspekter på miljökonsekvensbedömningen. En stor del av synpunkterna handlar om MKBs kritik mot samrådsförslaget. Andra tar upp transportsystemets påverkan på klimatet.

Många remissinstanser, bl.a. Boverket, Haninge, Föreningen Rädta Järvafältet, Förbundet för Ekoparken, Örebro läns landsting, Friluftsförbundet och Miljöpartiet de gröna påpekar att miljökonsekvensbeskrivningen riktar allvarlig kritik mot samrådsförslaget och att denna kritik måste beaktas i planen. Riksantikvarieämbetet anser att det är av stor vikt att miljöbedömningen och planen integreras på ett tydligt sätt. Migrationsverket stödjer miljökonsekvensbeskrivningen och inser behovet av fortsatt konsekvens- och åtgärdsanalys. Flera remissinstanser bl.a. Naturhistoriska riksmuseet och LO-distriktet i Stockholms län anser att det saknas tillräckliga åtgärder i RUF5 för att klara miljömålen.

Naturvårdsverket är i sitt remissvar mycket kritiskt till miljöbedömningen av planförslaget. De saknar en motivering för de fokusområden som valts. De anser att det inte går att följa processen och härleda hur alternativen har tagits fram och motiverats. Miljöbedömningen är inte integrerad i samrådsförslaget. De anser dessutom att miljökonsekvensbeskrivningen är svåräst och otydlig bl.a. på grund av att det inte finns något nollalternativ. Även Stockholms stad anser att miljökonsekvensbeskrivningen är svåröverskådlig. Den är svår att analysera eftersom den inte är relaterad till nollalternativet utan till dagens situation. Det saknas en analys av planens olika målkonflikter samt en beskrivning av på vilket sätt dessa ska hanteras.

Skogsstyrelsen anser att frågan om hur olika alternativ påverkar länets unika natur- och kulturvärden borde få en mer omfattande miljöbedömning.

LRF Mälardalen påpekar att miljökonsekvensbeskrivningen inte behandlar konsekvenserna för jordbruket.

Avgränsningen

Stockholms hamn AB och KSL anser att utvecklingsplanen och MKBn bör kompletteras med en analys av godstransporternas miljö- och klimatpåverkan. Regionförbundet Örebro anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör redovisa miljökonsekvenser för hela östra Mellansverige.

Regionens grönstruktur

Flera remissinstanser som Friluftsrämmandet, Nationalstadsparksfonden WWF, Nacka och Södertälje påpekar vikten av att slå vakt om regionens grönstruktur.

Skärgården och landsbygden

LRF Mälardalen gör bedömningen att en igenväxning av odlingslandskapet är ett betydligt större hot än att den biologiska mångfalden skadas på grund av moderna bruksformer. Ett modernt jordbruk är en förutsättning för att landskapet ska hållas öppet.

MKB-centrum vid SLU påpekar att den stora betydelsen som areella näringar har för landskapets biologiska, kulturella och estetiska värden bör förtydligas. Samråd med lokalbefolkningen är avgörande för en rättvis beskrivning av förutsättningar och för områdenas utveckling.

Befolkningens miljörelaterade hälsa

Centrum för folkhälsa anser att befolkningens miljörelaterade hälsa kan utvecklas i en önskvärd riktning genom att de regionala åtaganden som finns i Stockholmsöverenskommelsen och som avser trafikens luftföroreningar och buller skrivs in i planen.

Friluftsrämmandet anser att åtagandena att ”skapa en attraktiv stadsmiljö med torg, parker och grönområden” och ”bevara och utveckla de gröna kilarna, som är direkt kopplade till befolkningens miljörelaterade hälsa” är viktiga.

Regionens klimatpåverkan

Haninge, MKB-Centrum vid SLU och Stockholms stad anser att det är angeläget inför utställningen av förslaget att närmare analysera vilka möjligheter som finns att vidta åtgärder för att minska klimatpåverkan.

Södertälje anser att det framförallt är genom regionalt samarbete som konkreta framsteg kan göras för att minska klimatpåverkan. RUF5 2010 är ett mycket viktigt instrument för detta och bör utnyttjas i högre grad för detta ändamål.

Transportsystemets omgivningspåverkan

Ett antal remissinstanser ifrågasätter om den utveckling som RUF5 2010 förespråkar, särskilt med avseende på om väginvesteringar är förenliga med miljö kvalitetsmålen. Transportsystemets omgivningspåverkan behandlas relativt detaljerat i ”Ett uthålligt transportsystem, Klimat, energi och trafik”, ”En flerkärnig och tät region, Trafiknät som stöder en flerkärning och tät region” samt ”Regionens rumsliga struktur, Jämförelse mellan de två alternativen”.

RTK:s kommentarer

En viss kritik framförs mot att miljökonsekvenser inte beaktas i tidigare skeden i RUF5-processen. I avsnittet ”Planeringsprocessen – hittills och framöver” beskrivs hur arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen bedrivits. Planens karaktär och den snäva tidsplanen har gjort det svårt att mer utförligt analysera och redovisa olika målkonflikter. Möjlighet finns nu att bättre integrera miljöaspekterna vid framtagandet av utställningsförslaget.

En stor del av remissinstanserna ställer sig bakom slutsatserna i miljökonsekvensbeskrivningen. Vissa revideringar och kompletteringar av MKBn kommer att göras.

Kontoret delar några av Naturvårdsverkets synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen men menar samtidigt att MKBn uppfyller miljöbalkens syfte. Kontoret kommer i det fortsatta arbetet att på ett tydligare sätt beskriva hur vi följer miljöbalkens bestämmelser. Motiven för de valda fokusområdena som redovisades mycket utförligt i inriktningsbeslutet i december 2007 kommer att redovisas.

För att kunna göra relevanta utvärderingar av planförslaget kommer ett nollalternativ för 2030 att tas fram. Nollalternativet ska visa utvecklingen om planens förslag inte genomförs. De viktigaste och mest strategiska slutsatserna från miljökonsekvensbeskrivningen ska integreras i planen, detta gäller speciellt ”Regionens klimatpåverkan” och ”Transporternas omgivningspåverkan”.

Remissinstansernas synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen innebär att kontoret tydligare ska belysa och analysera de målkonflikter som finns i planen.