

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Förslag till Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen, RUFS

Föredragande landstingsråd: Elwe Nilsson

Ärendet

Regionplane- och trafiknämndens förslag till Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen (RUFS) för beslut om antagande i landstinget enligt plan- och bygglagens regler om regionplan.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anta förslaget till Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen med ändringar enligt regionplane- och trafiknämndens förslag samt med erforderliga redaktionella justeringar

att överlämna den Regionala utvecklingsplanen till kommuner och andra regionala aktörer

att uppdra åt regionplane- och trafiknämnden att följa upp planen och ansvara för dess aktualitetsprovning under nästkommande mandatperiod.

Inledning

Stockholms läns landsting är regionplaneorgan för Stockholms län. I uppgiften som regionplaneorgan ingår att svara för utredningar om användningen av mark och vatten som behöver göras gemensamt för kommunerna i länet, samt för den

Bilagor

- 1 S-ledamöternas reservation i regionplane- och trafiknämnden
- 2 V-ledamöternas reservation i regionplane- och trafiknämnden
- 3 Kd-ledamotens reservation i regionplane- och trafiknämnden
- 4 Mp-ersättarens särskilda uttalande i regionplane- och trafiknämnden
- 5 Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande

LS 0110-0561

samordning av kommunernas översiktliga planering som behövs. I uppgiften ingår också att upprätta en regionplan enligt plan- och bygglagen.

Den senaste regionplanen, Regionplan 1991, antogs av landstingsfullmäktige i oktober 1992. Sedan den efter regeringens prövning vann laga kraft i juli 1994 gällde den formellt i sex år, d v s till juli 2000.

Förslaget till Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen (RUFSS) redovisar planeringsförutsättningar, skäl till planens utformning och dess konsekvenser. Utvecklingsplanen betonar Stockholmsregionens goda möjligheter till ekonomisk tillväxt. Utgångsläget är relativt gott – regionen är attraktiv, innovativ och i många avseenden effektiv. Men för att regionens utvecklingspotential ska kunna utnyttjas fullt krävs att en rad viktiga utvecklingsfrågor både på kort och lång sikt hanteras av såväl aktörerna i regionen som staten.

Utgångsläge och framtid

Stockholmsregionen är inte bara administrativt och kommersiellt centrum i vårt land utan framför allt en dynamisk och växande region. Huvudstadsregionen är navet i den svenska ekonomin och draglok för utvecklingen i vårt land.

I förslaget till RUFSS beskrivs bl a vad som behöver göras för att möta den tillväxt som väntas ske inom olika områden under de kommande 30 åren. Två scenarier för befolkningstillväxten har varit utgångspunkter för planeringen. Scenario Hög innebär fortsatt snabb tillväxt i ungefär den takt som har gällt under 1990-talet (ca 20 000 personer/år). Scenario Bas innebär en mindre kraftig ökningstakt.

Regionen är idag i hög grad enkärnig, men det finns potential för utveckling av regionala kärnområden som kan fungera som komplement till city. I RUFSS prioriteras på lång sikt – förutom regioncentrum – sju yttre kärnor. Ny bebyggelse bör koncentreras till dessa regionkärnor och till områden invid de stora kommunikationsstråken.

Utvecklingen i och utanför regionen skapar behov av förändring. Stockholmsregionen måste rustas och förstärkas för att klara nya krav och för att ta vara på nya möjligheter. Om åtgärder uteblir kan konsekvenserna bli mycket negativa.

De tre grundläggande målen för Stockholmsregionens utveckling är:

- Internationell konkurrenskraft
- Goda och jämlika levnadsvillkor
- Långsiktigt hållbar livsmiljö

De fem strategier som ligger till grund för regionens utveckling är:

- Öka regionens kapacitet
- Skapa attraktiva kärnor och stärka innovationsmiljön

- Vidga och hålla ihop regionen
- Utveckla effektiva system och strukturer
- Internationalisera regionen

För att kunna genomföra detta är regionen beroende av beslut i riksdag och regering. Förändringarna i politiken är av nationellt intresse.

Förslaget till RUFS visar på regionens starka, men också svaga, sidor. Det är i detta perspektiv viktigt att påpeka att Stockholmsregionen inte konkurrerar med övriga Sverige om etableringen av nya företag och verksamheter. Stockholm konkurrerar i huvudsak med andra jämförbara städer och storstadsregioner utanför landets gränser.

En stark Stockholmsregion som förmår attrahera utländska investeringar genererar inte bara nya jobb och utvecklingsmöjligheter utan bidrar också till att skapa "ringar-på-vattnet-effekter" i övriga landet.

Politikens uppgift är att skapa dessa förutsättningar. Att anpassa offentliga regelverk till behoven i en modern storstadsregion i en öppen ekonomi är en effektiv insats för tillväxt. Det är också viktigt att regionen utnyttjar det faktum att den är mångkulturell. Integration och invandring är viktiga förutsättningar för regionens internationalisering, tillväxt och förnyelse och för att regionen ska fungera väl socialt.

Kompetensutveckling och forskning och utveckling (FoU) är andra viktiga områden som tas upp i utvecklingsplanen. Brister i utbildnings system och FoU kan utvecklas till hinder i regionens ekonomiska och sociala utveckling. Därför krävs insatser för att utveckla kompetens och stärka FoU i regionen. Inriktningen på åtgärder handlar bl a om att öka tillgängligheten till högre utbildning, öka övergången från gymnasium till högre utbildning, öka antalet högskoleplatser samt utveckla samarbetet mellan näringslivet och utbildning och forskning.

Stockholmsregionen missgynnas

I detta perspektiv är det tråkigt att behöva konstatera att statsmakterna i flera avseenden visar såväl bristande förståelse som bristande intresse för huvudstadsregionens - och därmed Sveriges - utveckling.

Skatteutjämningsystemet mellan kommuner och landsting innebär att Stockholmsregionen stödjer övriga landet med nästan 15 miljarder kronor per år. Stockholms läns landsting tvingas betala 4,4 miljarder kronor i år. Skatteutjämningsen är från och med 2002 den näst största utgiftsposten i landstingets budget. Det är pengar som statsmakterna tar direkt från sjuk vården och kollektivtrafiken i Stockholms län.

Fastighetsskatten är ett annat exempel på en politik som direkt missgynnar Stockholmsregionen och dess invånare. Även när det gäller områden där staten har ett direkt finansieringsansvar missgynnas huvudstadsregionen. Trots den

kraftiga befolkningstillväxten så väljer statsmakterna att inte tilldela vår region resurser till infrastruktur, högre utbildning och polisväsende efter behov och inbetalda skatter.

Hållbar livsmiljö

Att Stockholmsregionen utvecklas och växer är bra för Sveriges ekonomi. Det finns även flera fördelar ur miljösynpunkt. Tätheten i regionen ger möjlighet till mycket stor andel kollektivtrafik. Möjligheten att använda fjärrvärme är ett annat exempel på att miljöbelastningen kan begränsas lättare i vår region.

Nya spår och vägar

Goda och effektiva transporter samt en väl utbyggd och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för tillväxt och utveckling.

Stockholmsregionen har vuxit under en lång tid utan att transportsystemet fått nödvändiga förstärkningar. Behovet av att komplettera systemet och öka kapaciteten är därför stort. Den totala investeringsvolymen har uppskattats till ca 70 miljarder kronor fram till 2030.

I regionen finns ett brett stöd för uppfattningen att vägnätet behöver byggas ut. Ett exempel på det är att ett 20-tal kommuner i länet stödjer en utbyggnad av Yttre Tvärleden. Även när det gäller behovet av Ringen runt Stockholms innerstad finns ett brett stöd.

Förslaget till RUFSS innehåller också ett stort antal nya kollektivtrafikprojekt – framför allt olika typer av spårutbyggnader.

De strategiskt viktigaste åtgärderna är:

- Yttre Tvärleden som knyter samman regionens norra och södra delar
- Ringen runt Stockholms innerstad
- Pendeltågstunnel med två spår under centrala Stockholm.
- Ökad spårkapacitet på Nynäsbanan och Västeråsbanan
- Utbyggnad av Tvärbanan Norr och Ost
- Utveckling av Arlanda flygplats och regionens hamnar för att förbättra de internationella förbindelserna

Fler bostäder

Avslutningsvis är en fungerande bostadsmarknad vital för regionens tillväxt och välmående, men bostadsmarknaden fungerar inte trots att viljan att bygga fler bostäder finns. Ett stort ansvar vilar på statsmakterna. En sänkning av fastighetsskatten, förändrad planlagstiftning och borttagande av ”pomperipossa-effekter” skulle få direkt positiv effekt på bostadsbyggandet. Även bristen på investeringar i nya vägar och spår utgör ett hinder för ett ökat bostadsbyggande.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 10 april 2002.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 23 april 2002.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till s-ledamöternas förslag, dels till v-ledamöternas förslag om återremiss.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

S-ledamöterna reserverade sig till förmån för sin reservation i regionplane och trafiknämnden.

V-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag om återremiss av ärendet samt anmälde att de ej deltog i landstingsstyrelsens beslut.

V-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande:

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige att återremittera förslaget till Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen för omarbetning i enlighet med vad som anförs nedan, att de av regionplane- och trafiknämnden föreslagna ändringarna inarbetas i den omarbetade planen, med undantag av attsatserna nr 12 (Förbifart Stockholm), 14 (väg 263 norr om Märsta) och nr 23 (Bromma flygplats). Dessutom bör ett spårreservat Hagsätra-Älvsjö redovisas före år 2015 (attsats nr 8).

För ett solidariskt Stockholm

Stockholms läns landsting är regionplaneorgan för Stockholms län. I uppgiften som regionplaneorgan ingår att svara för utredningar om den användningen av mark och vatten som behöver göras gemensamt för kommunerna i länet samt för den samordning av kommunernas översiktliga planering som behövs. I uppgiften ingår också att upprätta en regionplan enligt plan- och bygglagen.

Stockholms län har en stark befolkningsutveckling. Men klyftorna inom regionen ökar. Det gäller mellan fattiga och rika människor, mellan utbildade och outbildade och mellan yrkesarbetande och arbetslösa. Alla regionens invånare måste ges jämlika möjligheter och likvärdiga förutsättningar till hälsa, arbete, bostad och kollektivtrafik. Detta förutsätter en rättvis och mer jämlik fördelning av de gemensamma resurserna mellan länets invånare än i dag. Ett aktivt arbete krävs för att vända länets utveckling. Ett sådant aktivt arbete återspeglas inte på ett trovärdigt sätt i förslaget till regionplan.

Vår motivering till återremissen är:

1. Planen måste visa hur goda och jämlika levnadsvillkor skall uppnås för alla länets invånare.

Goda och jämlika levnadsvillkor innebär att varje medborgare, oavsett vem man är, bereds lika möjligheter i samhället. Därför behövs förändringar på många områden. Det gäller makten och inflytandet över samhällsutvecklingen, de stora skillnaderna i inkomster och förmögenhet, klyftorna i hälsa, snedrekryteringen, utbildningssystemet, bostadssegregationen som samtidigt skapar rika, välmående bostadsområden och fattiga områden med stor utslagning. Frågan om var människor bor avgörs av deras bakgrund och ekonomiska styrka.

Ojämligheten beror framförallt på maktstrukturer där människor systematiskt behandlas olika på grundval av klasstillhörighet och kön. Den orättvisa som drabbar människor med utländsk bakgrund sammanfaller i hög grad med den som bygger på människors klassbakgrund. Att det förekommer en diskriminering p.g.a. etnisk bakgrund, sexuell läggning eller funktionshinder som inte direkt kan härröras till maktstrukturer som bygger på klass och kön gör inte den ojämlikheten mindre orättvis eller mindre oacceptabel.

Naturligtvis kan inte alla orättvisor i samhället lösas genom ett förslag till regionplan. Detta betyder emellertid inte att man inte skall göra allt som går för att i det regionala arbetet uppfylla målet om goda och jämlika levnadsvillkor. Förslaget måste omarbetas efter en djupare analys av dessa ojämlikheter och tydligare förslag på hur förhållandena kan förbättras.

Det råder stora skillnader i hälsa mellan olika samhällsklasser, grupper och geografiska områden i Stockholms län. Folkhälsan avgörs till största delen av de materiella och sociala villkor som olika befolkningsgrupper lever under. Det finns också stora skillnader mellan olika gruppers livslängd och sjuklighet. Dessa skillnader sammanfaller nästan helt med de socioekonomiska förhållandena.

Så t ex har befolkningen i Stockholms läns södra delar genomsnittligt betydligt sämre hälsa än vad befolkningen i de norra länsdelarna har. Ohälsa varierar dock starkt mellan olika bostadsområden.

Regionplanen måste medverka till att bekämpa dessa sociala orättvisor och en regional utveckling som ökar de rättvisa förutsättningarna i länet. Den klassmässiga och etniska segregationen bör alltså lyftas fram tydligare i planen samtidigt som åtgärder som kan leda till ökad integration belyses.

LS 0110-0561

2. Planen måste visa hur människors fysiska och psykiska hälsa kan förbättras

Planen måste ges ett folkhälsoperspektiv – med hälsokonsekvensbeskrivning.

Regionplanen bör styras av föreslagen tillgång till boende, arbete, utbildning och kommunikationer påverkar människornas hälsa. Hur upplevelsen av buller och luftkvalitet påverkar hälsan, hur tillgången till grönstruktur och grönområden påverkar hälsan osv.

I planen bör också visas hur tillgängligheten till olika samhällsengagemang kan ökas för människor med funktionshinder.

Miljö- och naturhänsyn kommer ofta i konflikt med kravet att mer mark måste tas i anspråk vid exploatering. I det fortsatta planarbetet bör det långsiktiga skyddet för länets grönstruktur förstärkas.

Det är också viktigt att det av planen klart framgår att privata egendomsintressen inte får överordnas målet om en god livsmiljö för folkflertalet. Det är t.ex. viktigt att strandskyddet inte urholkas. Av planen bör framgå att möjligheterna till undantag för att bebygga länets stränder blir ytterst restriktivt.

3. Planen måste leda till en långsiktigt hållbar livsmiljö i regionen

En långsiktigt hållbar livsmiljö innebär att trafiksystemet utvecklas mot miljöanpassade och resurssnåla transportsätt, att kulturhistoriska och estetiska värden bevaras och utvecklas, att gröna och vattenområden bevaras och utvecklas och att förnybara energiresurser tas till vara och byggs ut. En långsiktigt hållbar livsmiljö innebär att Stockholmsregionen uppfyller de miljömål som fastslagits av Riksdagen och i regionala miljöårsprogram – där en minskning av trafikens utsläpp är en särskilt viktig angelägenhet för storstadsområdena.

Förslaget egna beräkningar visar att regionplanen misslyckas att uppnå de miljömål som måste utgöra ram för planeringen.

Förslaget bör kompletteras med en strategisk miljöbedömning enligt direktivet om bedömning av vissa planers och programs inverkan på miljön som under våren slutförhandlats av EU. Vidare måste omarbetning leda till en plan som gör det möjligt att klara antagna nationella och regionala miljömål

4. Planen måste visa hur ett av regionens största problem som bostadsbrist och boendesegregation bör åtgärdas.

Bostadsbristen i vårt län är ett mycket stort problem. Inte på många decennier har boendet varit en så utpräglad klassfråga som idag. De höga kostnaderna för nyproduktion gör att bostäder bara kan efterfrågas av ett fåtal.

Beskrivningen av problemen med bostadsbrist och boendesegregation bör fördjupas och möjliga strategier för att på regional nivå bidra till bostadsbyggandet utvecklas.

För att klara miljömålen trots ökad bostadsbebyggelse krävs tät bebyggelse vid alla nya exploateringar. Dessutom krävs att när nya bostadsområden byggs skall det ske där det finns förutsättningar för bra kollektivtrafik.

De allmännyttiga bostadsföretagen är viktiga. De spelar stor roll för en rimlig hyresnivå och hyresrätten är ofta det enda alternativet för den som inte kan eller vill köpa sitt boende. Landstinget bör komplettera kommunerna med ett landstingsägt allmännyttigt bostadsbolag.

För att värna hyresrätten behövs bl.a. ett nationellt stöd till byggandet av nya bostäder som upplåtes med hyresrätt. Stockholms län behöver hjälp av staten för att kunna återupprätta en social bostadspolitik. För att kunna garantera att det i alla länets kommuner skall finnas en viss given balans mellan upplåtelseformerna skulle sådana krav behöva inkluderas som villkor i ett nytt system för byggsubventioner.

Bristen på boende till rimliga kostnader hotar dessutom länets kommuners, landstingets och många företags personalrekryteringar inte minst till vård- och serviceyrkena.

5. Planen måste visa hur länets arbetsmarknad skulle kunna bli mindre könssegregerad.

Länets arbetsmarknad är starkt könssegregerad. Många, särskilt kvinnor, är hänvisade till ofrivilligt deltidsarbete. Kvinnodominerade yrken värderas ofta lägre än mäns. I planen bör belysas hur den könsmissigt sneda rekryteringen till bl a teknisk och naturvetenskaplig utbildning skulle kunna minska för att bidra till en mindre könssegregerad uppdelning av arbetsmarknaden bör belysas mera i planen.

Ambitionen måste vara att sprida utbildning och kunskaper till flera grupper än vad som sker idag. Tillgängligheten till eftergymnasiala studier som går att kombinera med förvärvsarbete behöver förbättras. Vuxenutbildning och särskilda satsningar på de grupper som har lägst utbildning är nödvändig.

Antalet högskoleplatser är idag inte tillräckligt. Stockholmsregionen har färre högskoleplatser än vad som motiveras av befolkningens storlek och långt färre än vad regionens arbetsmarknad efterfrågar.

Den otillräckliga dimensioneringen av regionens högre utbildning tenderar även till att befästa den sociala snedrekryteringen. De nya högskoleplatserna bör förläggas till områden där det bor relativt få ungdomar som går över från gymnasium till

högskola. Södertörns Högskola bör tillföras mer forskningsresurser och utvecklas till universitet.

6. Planen måste visa på ett trovärdigt sätt hur kollektivtrafiken kan förstärkas

Länets transportsystem måste utformas så att kollektivtrafikens andel av den totala trafiken ökar. Detta för att miljöstörningarna och förbrukningen av andliga resurser minimeras. Med trängselavgifter och satsningar på kollektivtrafiken kan bilåkandet minska. Genom att sätta ett pris på bilåkandet minskar behovet av att bygga nya vägar. De stora motorvägssatsningarna som Förbifart Stockholm och Österleden behövs inte.

Arlanda skall inte byggas ut och Bromma flygplats avvecklas för att användas för bostadsbebyggelse. Ingen ny flygplats byggs på Södertörn. Behövs ytterligare flygkapacitet utvecklas Skavsta.

Satsningar görs på höghastighetståg.

Ytterligare spår för pendel- regional- och fjärrtåg dras genom Stockholm.

S.k. externetablering (läs stormarknad) bör undvikas, detta i första hand för att klara miljömålen.

7. Vidare bör i planen tas hänsyn till att Mälardalslänen alltmer börjar utgöra en gemensam arbets- och bostadsregion

Förslaget visar inte tydligt hur ett Mälardalsperspektiv skulle kunna påverka utvecklingen i Stockholmsregionen. Ett mer utpräglat Mälardalsperspektiv, åtminstone i ett scenario, i planen skulle troligen leda till förslag om ett bättre samutnyttjande av samhällsresurserna, t ex synen på infrastruktursatsningar och var bostäder, service och arbetsplatser kan placeras.

1. Den ojämlika Stockholmsregionen

1.1 Klassamhället i Stockholmsregionen

Stockholmsregionen är ett klassamhälle som präglas särskilt av den rent geografiska åtskillnaden av olika grupper beroende på klass. I utredningar och dylikt brukar detta benämnas socioekonomisk segregation. Statistik över levnadsvillkor visar på stora skillnader i inkomstnivåer, förmögenheter, ohälsa, utbildningsnivå och makt och inflytande i allmänhet. Ofta räcker det med en resa med tunnelbanan eller pendeltåget mellan två delar av regionen för att tydligt se de stora skillnaderna i resurser och livsmöjligheter som människor i vår region har beroende på sin sociala bakgrund.

Man kan se dels en inomregional obalans mellan olika kommuner och regiondelar, dels en inomkommunal obalans med stora skillnader mellan olika områden inom

LS 0110-0561

kommuner. Segregeringen avgörs till stor del av de ekonomiska förutsättningarna kring boendet. Kravet på egna kapitalinsatser för egna bostadsrätter respektive tillgången på hyresrätter har haft en avgörande betydelse. På punkt efter punkt avtecknar sig ett mönster av obalans mellan den rika nordöstra och östra delen respektive den fattigare nordvästra och södra regiondelen där den yttersta motsatsen till rikemanskommunerna i nordost utgörs av miljonprogramskommunerna i sydväst. Ytterkommuner som Nynäshamn och Norrtälje följer i stort de fattiga miljonprogramkommunernas mönster.

De rikare kommunerna har en mycket liten andel hyresrätter och domineras av villor och bostadsrätter. Detta har effektivt stängt dörren för människor med lägre inkomster som istället fått bosätta sig i kommuner med en stor andel allmännyttiga bostäder. Segregeringen speglas i direkt motsatta tillstånd när det gäller sysselsättningsnivå, ohälsotal, utbildningsnivå, inkomstnivå och förmögenheter. Utbildningsnivån bland invandrare följer ganska väl den klassbaserade segregeringen, d.v.s. utbildningsnivån är klart högre bland såväl utlandsfödda som svenskfödda i de rikare kommunerna och utbildningsnivån bland invandrare i de rika kommunerna är klart högre än nivån för svenskfödda i låginkomstkommunerna.

Förutom bostadsförhållandena har fördelningen av arbetsplatser och investeringar spelat en avgörande roll för segregationen. Den offentliga sektorns lokaliseringar av infrastruktur, sjukhus och utbildningsplatser har varit av central betydelse eftersom dessa investeringar till stor del styrt lokaliseringen av viktiga näringslivsfunktioner. Tyngdpunkten i de offentliga investeringarna har legat i centrala Stockholm, Danderyd, Solna, och Sundbyberg. Exempel på viktiga objekt är Arlanda, Bromma flygplats, Danderyds sjukhus, Karolinska sjukhuset, Universitetet och Tekniska högskolan där flygplatserna givit god tillgänglighet och sjukhus och högskolor kopplats till en stor FoU-verksamhet inom det privata näringslivet. Kvalificerade verksamheter och andra styrfunktioner har sedan lokaliserats till centrum och de norra förorterna för att kunna utnyttja de nämnda offentliga investeringarna och för att kunna samverka med liknande verksamheter. Mera markkrävande industrier, lagerverksamheter o.d. har i hög grad lokaliserats söderut. Allt detta har sammantagit blivit en ond spiral där resursstarka boende och representanter för verksamheterna i centrum och norr senare framgångsrikt drivit frågan om ytterligare satsningar i de områdena.

På samma sätt som de resursstarka verksamheterna och personerna bidragit till att koncentrationen förstärkts i norr, har de mest utsatta och fattiga områdena i syd och nordväst hamnat i en negativ spiral. Den fattigaste delen av arbetarklassen har inte bara fått mindre resurser och haft ett annat boende än i de rika delarna, utan har helt marginaliserats. Vissa områden har fått allt sämre status då de som haft ekonomisk styrka att välja andra bostadsområden flyttat och de utan alternativ, med de sämsta ekonomiska förutsättningarna koncentrerats till vissa platser. Här kan man på vissa håll även tala om en etnisk segregation då många flyktingar dels tillhört de ekonomiskt svagaste och minst etablerade skikten av arbetarklassen och dels utsatts för ren diskriminering när bostäder och arbete fördelats och därför samlats i områden där nästan inga svenskfödda bor kvar.

LS 0110-0561

Bidragande till segregeringen är också de förändringar som gjorts inom välfärds-systemet med introduktionen av skolpeng, checksystem, friskolor och delvis fri etableringsrätt för privatsjukvård. Dessa borgerliga s.k. valfrihetsreformer har medfört att också välfärdstjänsterna segregeras. Skolverket redovisar i en nyutkommen rapport att det är barn till rika och välutbildade föräldrar som placeras i friskolor. Utvecklingen mot allt fler fri- och privatskolor har således gett överklassen bättre möjligheter att välja en utbildningsbana som är skraddarsydd för de egna barnen. Systemet gynnar dem som har goda kontakter med trygg hemmiljö och välutbildade föräldrar och försvårar för andra att lyckas. Valet av skola kan vara viktigare än vilken typ av examen du har. Rätt skola med rätt kontakter kan användas som en språngbräda i karriären. Vidare har privatläkare främst etablerat sig i rika delar av regionen där hälsoläget redan är som bäst och ständigt undvikit att etablera sig i de fattigare områden där behoven egentligen är störst.

Extrasatsningar i de socialt mest utsatta områdena är ett måste om målet är en region i balans. Vår uppfattning är att samhället skall garantera en viss lägsta nivå för grundläggande närservice gällande skola, post, bibliotek, vård, omsorg etc.

Vidare måste det offentliga via investeringar vrida utvecklingen så att de fattigare regiondelarna får del av högskoleplatser och kvalificerade arbetsplatser. Ett steg i den riktningen var etableringen av Södertörns högskola och Huddinge sjukhus. Betydligt mer behöver dock göras. Med hjälp av investeringsfonder av den typ som beskrivs i avsnittet 'ekonomisk demokrati' skulle följdinvesteringar från näringslivet kunna styras till det områden i den södra och nordvästra regiondelen där offentliga investeringar i forskning och utbildning nu görs. Vid alla offentliga investeringar bör man utvärdera hur de påverkar den inomregionala ekonomiska balansen.

Vidare bör en sammanhållen och jämn kvalitet på de offentliga välfärdstjänsterna garanteras i hela regionen. Detta åstadkoms via extrasatsningar i områden med större behov och en offentlig sektor driven i offentlig regi där vård och skola ges en hög kvalitet överallt och där olika kundvalsmodeller och checksystem avskaffas.

Landsting och kommuner kan främst driva fördelningspolitik genom att växla taxor mot skatt. De fördelningspolitiskt mest träffsäkra åtgärderna är emellertid en sänkning av SL-taxan och sänkta hyror i kommuner med stor andel allmännytta.

Studentbostäder

Frågan om studentbostäder tas upp kortfattat, men den kopplas inte tillräckligt tydligt till frågan om fördelningen av utbildningsplatser i landet. Därför vore det bra att tydligare slå fast att Stockholmsregionens misslyckande när det gäller att få fram studentbostäder naturligtvis har gjort det betydligt svårare att få gehör för kraven på nya utbildningsplatser. En djupare analys skulle behövas över vad som krävs för att få igång studentbostadsbyggandet. På många sätt är detta en överkommunal fråga, d.v.s. såväl behovet av fler studentbostäder, som behovet av fler utbildningsplatser är något som alla kommuner har gemensamt, men väldigt få klarar av att på egen

LS 0110-0561

del ta ansvaret och kostnaden för helheten, för att bygga studentbostäder. Ett landstingsägt allmännyttigt bolag skulle, speciellt i kommuner som saknar allmännytta, kunna bidra till byggandet och finansieringen av de studentbostäder som är ett gemensamt regionalt behov.

Bostadspolitik mot segregation

I bl.a. avsnittet om social snedrekrytering sägs att det behövs en bostadspolitik för minskad segregation, dessvärre väldigt lite om hur en sådan bostadspolitik ska se ut. Klart är att marknadsanpassningen och politikens reträtt från bostadsområdet har minskat möjligheterna att driva en bostadspolitik för minskad segregation. Men även om man i vissa kommuner är fast besluten att bryta bostadssegregationen, så präglas bostadsstrukturen i regionen av att besluten har varit just kommunala. Om man menar att det är önskvärt att kunna garantera att det i alla länets kommuner finns en viss given balans mellan upplåtelseformerna, skulle sådana krav behöva inkluderas som villkor i ett nytt system för byggsubventioner.

Förbättrad grundskola

Över huvud taget finns i texten en större tonvikt på vad regionen bör kräva av staten, i form av utbildningsplatser mm, än på vad som går att göra lokalt. Ett allmänt problem i flera delar av regionen är att grundskolan och gymnasieskolan inte lyckas ge eleverna tillräckliga kunskaper för att gå vidare till högskolan. Arbetet med att garantera att alla elever ges tillräckliga kunskaper är en svår fråga som behöver analyseras rejält. I förslaget förespråkas konkurrens mellan länets gymnasieskolor genom s.k. fritt gymnasieval i regionen. Att överge närhetsprincipen är att riskera att segregationen förvärras i regionen. Istället bör målet vara bra offentliga skolor i hela länet och medlet vara samverkan, inte konkurrens. Närhetsprincipen bör således råda. Det som däremot skulle vinna på ökad samordning är finansieringen av skolan. Alla elever i regionen bör garanteras jämlika möjligheter i skolan, därför bör inte de resurser skolorna ges skilja sig mellan kommunerna. Det vore intressant att se en utredning av hur finansieringen av skolan kan samordnas och om förutsättningar finns för en direkt regional finansiering.

I förslaget blandas generella analyser med mycket specifika åtgärder i skolan utan referenser till varför just denna åtgärd skall prioriteras. Ett sånt exempel är utredningens tro på att speciella tester tidigt i grundskolan skall lösa problemet. Detta kan väl minst sagt sägas vara ett kontroversiellt påstående i den pedagogiska debatten och hör inte riktigt hemma i ett så översiktligt program som 'Utbildning och FoU'.

Låg andel i högre utbildning

Ser man på andra jämförbara storstäder har Stockholmsregionen sedan 80-talets början haft en betydligt mindre andel av befolkningen som studerar på högskolenivå. Detta kan säkert delvis förändras med förbättringar i grund- och gymnasieskolan, minskad social snedrekrytering och fler utbildningsplatser som föreslås i texten. Men viktigt är också att se över studenternas studiesociala situation. Den relativt gynnsamma arbetsmarknaden i Sverige i allmänhet och i

LS 0110-0561

Stockholm i synnerhet är en del av förklaringen till varför Stockholm under hela 80-talet hade en låg andel studenter på universitetsnivå jämfört med andra OECD-länder. En radikal förbättring av de ekonomiska villkoren för studenterna måste till om denna utveckling skall kunna brytas. Detta behöver tydliggöras i programmet. Detta är en fråga som är särskilt viktig för Stockholmsregionen, då det är här som arbetskraftsbehovet sannolikt kommer att vara som störst och risken är störst att utvecklingen med en låg andel i högskoleutbildning fortsätter. Ett minimikrav är att regionen gör det som går att göra på lokal nivå. Stockholms län är ett av få län som i lokaltrafiken inte ger någon rabatt till studenter, exempelvis, samtidigt som man rabatterar sina färdbevis för pensionärer – trots att de som grupp har det betydligt bättre ekonomiskt ställt än studenterna som grupp. Även detta är en trovärdighetsfråga: precis som studentbostadsbyggande kan underlätta argumentationen för fler utbildningsplatser så bör regionen själv ge studenter rabatter i lokaltrafiken för att hårdare kunna driva på för att staten bör förbättra studiestöden.

- Samhället bör garantera en viss lägsta nivå för grundläggande närservice gällande skola, post, bibliotek, vård, omsorg o.s.v! Detta är mycket angeläget i såväl ytterkommunerna som de mest utsatta förorterna.

- Det offentliga måste fullfölja och utöka satsningen på forskning, utbildningsplatser och andra investeringar i de eftersatta regiondelarna!

- Det krävs en sammanhållen och jämn kvalitet på välfärden, driven i offentlig regi för att minska segregeringen i användandet av välfärden! Kundvalssystem, skolpeng och dylikt bör avskaffas.

- Landsting och kommuner kan driva fördelningspolitik genom att växla taxor mot skatt! De effektivaste instrumenten vore en sänkning av SL-taxan och hyrorna i kommuner med stor allmännytta.

1.2 Ojämligheter mellan män och kvinnor

En central roll i arbetet för jämlikhet mellan könen intar den offentliga sektorn och den svenska välfärdsmodellen. I Stockholmsregionen pågår ett borgerligt systemskifte där så mycket som möjligt av den offentliga sektorn nu läggs ut på entreprenad eller privatiseras. Detta är speciellt allvarligt för kvinnor, för det första p.g.a. de försämrade arbetsförhållandena inom kvinnodominerade yrken i landsting och kommun som privatiseringarna leder till, för det andra genom att flera av de lösningar som nu drivs igenom i slutändan innebär att kvinnorna får utföra mer obetalt arbete i det offentligas ställe och för det tredje genom att systemskiftet riskerar att erodera den välfärdsmodell som är så betydelsefull för kvinnors ställning.

Inom kommuner och landsting i Stockholmsregionen pågår en utveckling där verksamheter knoppas av, privatiseras, konkurrensutsätts eller förs över till olika former av brukarkooperativ. I det senare fallet innebär brukarstyrningen ofta att fler frivilliga insatser krävs av föräldrar, exempelvis inom föräldrakooperativ. Detta

LS 0110-0561

extraarbete, som är oavlönat, blir oftast en uppgift för kvinnor. På så vis leder utvecklingen från kommunalt till kooperativt drivna verksamheter till att kvinnor delvis återgår till att obetalt utföra arbete som tidigare utförts mot betalning inom kommunal regi. Flera rapporter har visat att utvecklingen mot konkurrensutsättning av vård och omsorg ger otryggare anställningsvillkor för personalen. Just personalens löner, förmåner och kostnader är ju det man konkurrerar om att sänka vid en konkurrensupphandling.

Det borgerliga systemskiftet riskerar också att på sikt erodera hela den välfärdsmodell som varit den viktigaste faktorn i kampen för ökad jämlikhet mellan könen. Det är valet av ekonomisk politik och valet av välfärdsmodell som är avgörande för hur maktrelationerna mellan könen ser ut. Full sysselsättning var ett överordnat mål för den svenska efterkrigspolitiken och en aktiv arbetsmarknadspolitik ett medel att nå detta mål. Den politiken, när den kom att omfatta båda könen, ökade kvinnors ekonomiska resurser och gav dem också tillträde till nya sociala rättigheter. Det är också unikt att kvinnor förvärvsarbetar i lika hög utsträckning som män liksom att kvinnor med småbarn och lågutbildade kvinnor arbetar. Det sistnämnda har särskilt bidragit till att, i en internationell jämförelse, utjämna klasskillnaderna mellan kvinnor.

Den här välfärdsmodellen har givit kvinnor individuella rättigheter och därmed stärkt deras självständighet och ekonomiska rättigheter och resurser. Transfereringarna, eller kontantöverföringarna, har varit av särskilt stor betydelse. Kvinnor har lägre inkomster än män. Transfereringarna lyfte kvinnor ur fattigdomsfällan och jämnade därmed ut fattigdomsnivåerna mellan kvinnor och män, vilket ur ett internationellt perspektiv också är unikt.

På en rad områden har dessvärre kvinnor tryckts tillbaka de senaste åren. De senaste årens hårdhänta nedskärningar har drabbat kvinnor hårt. Antalet kvinnor som förvärvsarbetar har minskat under 90-talet. Om man tar hänsyn till deltidsarbetslösheten är kvinnors arbetslöshet större än männens. Ändå går en större andel av de arbetsmarknadspolitiska medlen till män och män får i högre grad lediga jobb. Lönegapet mellan kvinnor och män har ökat. Arbetsmarknaden är starkt könssegregerad. Kvinnor har oftare otrygga anställningsformer i form av deltid, timvikariat eller anställning på viss tid. Man kan inte hävda att Sverige helt övergivit principerna för den nordiska välfärdsmodellen, men försämringarna till följd av den minskade offentliga sektorn under 90-talet har fått allvarliga konsekvenser. Det finns en risk att det systemskifte som genomförs i Stockholmsregionen i förlängningen leder till en försämrade välfärdsmodell till följd av att viljan till en gemensam finansiering undergrävs.

Kvinnor har fortfarande huvudansvaret för det obetalda arbetet. I klarspråk är det kvinnor som har huvudansvaret för barnen, de gamla föräldrarna, för de sjuka i den närmaste omgivningen osv. Man måste därför uppmärksamma hur nedskärningar i välfärden påverkar kvinnors livsvillkor. Förändringarna inom äldreomsorgen, där gamla med måttliga omsorgsbehov idag helt saknar offentlig service är ett exempel. Vem tar hand om dem? Vem tar hand om de som inte är färdigbehandlade inom

LS 0110-0561

sjukvården? Vem tar konsekvenserna av den försämrade kvaliteten inom barnomsorgen, som de ökade barngrupperna och den minskade personaltätheten leder till? Att ensamstående föräldrar varav en majoritet är kvinnor drabbats så hårt ekonomiskt får också konsekvenser för jämställdheten. Äktenskapet har ur laglighetsperspektiv i Sverige upphört att betyda något för kvinnors ekonomiska och sociala rättigheter. Men om nedskärningar i transfereringar leder till fattigdom vid skilsmässa försämrar kvinnors valmöjligheter och äktenskapet blir åter nyckeln till ekonomisk trygghet. Den enskilt viktigaste åtgärden för att stärka kvinnors ställning är därför att motarbeta det systemskifte som borgarna nu genomför i kommunerna och landstinget och att slåss för offentlig sektor.

- Jämställdhetsperspektivet ska genomsyra alla politikområden!

- Samhället måste ge ett bättre skydd till misshandlade kvinnor och aktivt jobba mot våld mot kvinnor!

- Det borgerliga systemskiftet inom den offentliga sektorn i regionen måste stoppas! Det försämrar kvinnors ställning genom att det:

- 1) Överför betalt arbete utfört av kvinnor till obetalt arbete utfört av kvinnor*
- 2) Försämrar anställningsförhållandena i en kvinnodominerad sektor*
- 3) Eroderar förtroendet för den offentliga sektorn som är den enskilt viktigaste faktorn för att utradera ojämlikheten mellan män och kvinnor.*

2. Miljön i Stockholmsregionen

Hur man än väljer att bygga ut regionen kommer olika mål, bl.a. miljömål, att hamna i konflikt med varandra. Det synes som miljömålet om minskade koldioxidutsläpp idag är det mål som är svårast att nå och därför mest angeläget att prioritera. En överflyttning av transporter från väg till spår är i så fall en absolut nödvändighet. Mot den bakgrunden är en mer koncentrerad utbyggnad att föredra eftersom förslaget misslyckas med att uppnå koldioxidmålen och därför är oacceptabelt.

Prognoserna

De olika scenarierna bygger på prognoser som visar på en relativt hög ekonomisk tillväxt, fortsatt snabb befolkningsökning och en kraftig ökning (60-70 %) av biltrafiken under planperioden. En viktig fråga på nationell nivå är vilka effekter koncentrationen till Stockholmsregionen får för landet som helhet och hur denna utveckling kan balanseras – viktigt är också att fråga sig hur stor del av tillväxten här som sker på bekostnad av andra delar av landet och hur stor del av tillväxten som är av den karaktären att den annars inte hade uppkommit på andra håll i landet. Även om man således bör fråga sig om det är önskvärt med en så stark ekonomisk och befolkningsmässig koncentration till Stockholmsregionen bör den lokala politiska huvuduppgiften ändå vara att planera för detta och hur det skall kombineras med de nationella och regionala målen om långsiktigt hållbara livsvillkor och goda och jämlika levnadsvillkor.

LS 0110-0561

Däremot finns all anledning att ifrågasätta de prognoser och trendframskrivningar som ger en oerhört stor förväntad ökning av biltrafiken. Beräkningarna förutsätter bl.a. att inga större förändringar av kostnader och kvalitet görs som förändrar konkurrensförhållandet mellan bilen och kollektivtrafiken. Grundprincipen för beräkningarna är att när medborgarna får det bättre ställt ekonomiskt kommer de med automatik att öka sin bilanvändning. De gör heller inte någon skillnad på hur tät regionstruktur som väljs och parkeringskapacitet som följer med valet av täthet, trots att vi vet från exempelvis Stockholms innerstad att en tät struktur och litet utrymme för bilar och parkering leder till relativt låg bilanvändning trots att inkomstnivåerna är höga bland de boende. Dessutom bygger beräkningarna på variabler från resvaneundersökningar som nu är mycket gamla och inte har justerats för de förändringar som skett vad gäller skatteregler för förmånsbilar mm.

Det finns därför all anledning att ifrågasätta dessa siffror som dessutom blir mycket osäkra när de skall spegla en utveckling trettio år framåt. Inför en så lång tidsperiod är det betydligt viktigare att diskutera vilken utveckling som är önskvärd, med perspektivet att den politiska huvuduppgiften måste vara att försöka styra utvecklingen i önskvärd riktning. Annars finns en betydande risk att prognoser som dessa blir självuppfyllande: d.v.s. man beräknar en mycket stark utveckling av biltrafiken och bygger sedan ett trafiksystem för att passa dessa siffror – ett system som i sig understödjer och bidrar till att förutsägelsema besannas.

Miljökonsekvenserna

Det kan konstateras att en avgörande brist i underlaget är att en fullständig strategisk miljökonsekvensstudie saknas. Det finns inte heller tillräckliga beskrivningar av hur förslaget ryms inom miljö kvalitetsnormerna. Av de siffror som finns att använda kan ändå konstateras, och det är ännu allvarigare, att förslaget inte ens är i närheten av att uppnå de mål om 'långsiktigt hållbar livsmiljö' som bildar utgångspunkten. Man uppnår ej heller de mål om minskade koldioxidutsläpp som landstinget, länsstyrelsen och KSL nyligen i enighet arbetat fram och beslutat om i miljöårsprogram 2000. Ett grundkrav är att ett av alternativen utformas som ett miljöalternativ t.ex. alternativ 'M', där ett underlag ges till beslutsfattare som visar hur man bör gå till väga för att uppfylla beslutade nationella och regionala miljömål.

Många viktiga miljöaspekter diskuteras och analyseras emellertid i programmet. Det gäller exempelvis behovet av att bygga en tät struktur, att bebyggelsen integreras med kollektivtrafiken i stationsnära lägen samt att den regionala grönstrukturen måste värnas. Dessvärre lyser konkreta förslag för hur detta skall gå till med sin frånvaro. En sådan fråga är t.ex. hur incitament kan skapas för att kommuner och exploatörer kan förmås att koncentrera sin bebyggelse och detaljhandel till stationsnära lägen.

LS 0110-0561

Flerkärnighet kontra stjärnstruktur

Stockholmsregionen har huvudsakligen byggts ut i en stjärnstruktur med ett radiellt bebyggelsemönster längs olika trafikleder. Trots att Regionplane- och trafikkontoret tidigare påpekat denna strukturs betydelse för de gröna kilarna och kollektivtrafikens höga andelar av resandet föreslår man nu en helt ny modell för utbyggnaden. Genom att ensidigt förespråka Yttre tvärledens utbyggnad och en utglesad, flerkärnig struktur binder man sig för en utvecklingsmodell där ökat bilresande, stigande energianvändning, värre bullerstörningar och stora intrång i de gröna kilarna blir oundvikligt. De vägdragningar som föreslås syftar just till att skapa en 'rundare region' med ökad bilpendling och ökat exploateringsstryck i områden som kommer att ge biltrafiken stora fördelar i förhållande till kollektivtrafiken. Denna utvecklingsmodell liknar 50 år gamla amerikanska planeringsideal av Los Angelesmodell och kommer att innebära ett radikalt brott mot tidigare radiellt expansionsmönster.

Vad man stöder sig på för att av ekonomiska skäl förespråka flerkärnighet framgår aldrig riktigt av materialet. På flera ställen i materialet talas om oron för att sambandet mellan de södra och norra länshalvorna skall försvagas. Ingenstans förklaras utförligare på vilket sätt detta skulle vara en risk och vad man egentligen stöder sig på. Tvärtom skulle en satsning på bättre balans med bl.a. kollektivtrafiksatsningar och utbildningsplatser i den södra halvan göra den mindre beroende av den norra. Viktigt i det sammanhanget är att sambanden mellan Södertörn och resten av Södermanland kan stärkas.

Vägar

Klart är att den föreslagna Yttre tvärleden stöder en utglesning och uppsplittring av regionens radiella struktur, vilket är huvudsyftet med den eftersom den inte kan motiveras av trafikskäl i dagsläget. Det kan konstateras att detta i hög grad skulle motverka den förtätning och täta bebyggelsemönster som eftersträvas.

Principer för fortsatt arbete

Även miljödelen behöver alltså omarbetas. Här är några principer som bör vara vägledande i det fortsatta arbetet:

1. Miljömålen bör betraktas som utgångspunkter och restriktioner för arbetet.
2. En seriös diskussion måste föras om *olika* alternativ för hur transportbehovet skall tillgodoses.
3. Den radiella strukturen bibehålls – ny bebyggelse utmed nya och gamla kollektivtrafikleder.
4. Transporter måste överföras från väg till kollektivtrafik.
5. Vägnätet bör prioriteras för nytto- och kollektivtrafik och samtidigt miljöanpassas och förändras för ökad trafiksäkerhet.
6. Begränsning av externhandel till förmån för funktionsblandning och närservice
7. Konkreta förslag för hur önskvärd bebyggelsestruktur (tät, stationsnära) skall uppnås
8. Konsekventa satsningar på höghastighetståg bör möjliggöra en rejäl minskning av inrikesflyget i Syd- och Mellansverige. Detta möjliggör att den beräknade

LS 0110-0561

ökningen av utrikesflyget i stort sett kan tillgodoses utan större kapacitetsökningar. Huvudprincipen bör vara koncentration av flyg till Arlanda, nedläggning av Bromma, ingen flygplats på Södertörn och vid behov en utveckling av alternativet Skavsta.

Konkreta förslag:

- *Ytterligare spår för pendel-, regional- och fjärrtåg genom Stockholm.*
- *Förlängning av tunnelbana 3 (Järvabanan) till Barkarby respektive Gustavsberg via Slussen/Södra Station, Sofia och Sickla.*
- *Komplettering av Tvärbanan till en ringlinje som knyter an till Lidingö, Djurgården-Centralen och Saltsjöbaden.*
- *Förstärkning/förlängning av pendeltågssystemet med dubbelspår Västerhaninge- Nynäshamn, nya spår mellan Stockholm C – Kallhäll samt förlängning till Arlanda.*
- *Förlängning av Roslagsbanan till Rimbo och senare eventuellt Norrtälje.*
- *Förstärkning av spårtrafiken mot NO genom att en ny pendeltågsgren dras till Täby.*
- *Tvärbana Nord Österskär-Täby-Barkarby enligt regionplanealternativen.*
- *Tvärbana Syd -Skarpnäck-Älvsjö-Fruängen-Kungens kurva-Skärholmen-Flemingsberg med förlängning genom Botkyrka.*
- *Samhällsplaneringen skall aktivt bidra till att uppfylla de miljömål som Riksdagen fastställt samt de miljömål som ingår i det regionala miljöårsprogrammet.*
- *Utöver dessa mål bör regionala delmål i miljöpolitiken vara följande:*
 - *Begränsa trafikens klimatpåverkan och andra utsläpp av luftföroreningar*
 - *Begränsa trafikens intrång och störningar i den regionala grönstrukturen*
 - *Begränsa trafikens intrång och störningar i stadsbygden*
 - *Kollektivtrafikens andel av persontransporterna skall successivt ökas.*
- *Det måste bli ett slut på alla privatiseringsexperiment inom kollektivtrafiken. Den bör avprivatiseras och återföras till offentlig regi för att återställa kvaliteten och därmed medborgarnas förtroende för trafiken.*
- *Det utrymme för satsningar på transportinfrastrukturen som finns bör i första hand användas till att bygga ut kollektivtrafiken och stärka dess*

LS 0110-0561

förtroende hos allmänheten och miljösanera den befintliga infrastrukturen.

- Trängselavgifter bör införas i regioncentrum under de tider då trängseln är störst. Inkomsterna från avgifterna kan användas till kollektivtrafikinvesteringar, taxesänkningar inom kollektivtrafiken eller andra fördelningspolitiskt riktiga sätt att återföra pengarna till regionens medborgare.
- En prioriteringsmodell för markanvändningen bör utvecklas där all expansion på obebyggd mark bör ske i stationsnära lägen. En ökad utglesning och utspridning av regionstrukturen bör motverkas.
- Riksdagen bör lagstifta om ett stopp på etableringen av s.k. externhandel - stormarknader längs de större motorvägarna som är mycket svåra att förbinda med bra kollektivtrafik.
- Många av dagens vägar och järnvägar innebär intrång i landskapet och barriärer för friluftsliv och djurliv och måste åtgärdas genom att t.ex. bullrande infrastruktur förläggs i tunnlar eller på broar.
- En markpolitik bör föras som garanterar att det offentliga via stat, landsting och kommuner äger och kontrollerar den strategiskt viktiga marken i regionen ”

Mp-ersättaren antecknade följande särskilda uttalande

”Miljöpartiet de Gröna avser att i landstingsfullmäktige föreslå att Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen återremitteras eftersom förslagen inte gör det möjligt att uppnå en långsiktigt hållbar livsmiljö i stockholmsregionen, att förslaget till regional utvecklingsplan omarbetas så att det blir möjligt att klara antagna nationella och regionala miljömål såväl som gällande miljö kvalitetsnormer, att förslaget till regional utvecklingsplan kompletteras med en strategisk miljöbedömning, enligt direktivet om bedömning av vissa planers och programs inverkan på miljön, att förslaget till regional utvecklingsplan kompletteras med en hälso-konsekvensbeskrivning av hur den föreslagna utvecklingen påverkar människors hälsa, att förslaget kompletteras med ett scenario med utgångspunkt att Mälardals-länen är en gemensam arbetsmarknadsregion.

Planförslaget uppfyller inte målet att skapa en långsiktigt ekologisk, socialt och ekonomiskt hållbar region

Det krävs en politisk kursändring om de regionala och nationella miljömålen ska uppnås. Vi anser att miljömålen ska utgöra ramarna för planeringen av stockholmsregionen. Av RTK:s rapport 'Konsekvensbedömningar av Regionplan 2000' framgår att både alternativ K och P ger negativa miljökonsekvenser på grund av mer resande och ökad trafik. Dessutom klargörs tydligt att situationen i stockholmsregionen liksom i Sverige i övrigt inte är hållbart ur ett globalt perspektiv.

LS 0110-0561

Planeringen av stockholmsregionen ska utformas så att de nationella och regionala miljömålen förverkligas. Fastställda miljökvalitetsnormer (MKN) som regleras i miljöbalken och i EG-direktiv ska uppfyllas. Den regionala grönstrukturen ska ges ett beständigt skydd i form av naturreservat. Planen bör kompletteras med ett tydligt förslag till skydd av den regionala grönstrukturen och en tidsplan för genomförande.

En mycket allvarlig brist med planen är att den är låst till den administrativa länsgränsen och bortser från den utveckling som gjort att länen i Mälardalen numera ur planeringssynpunkt måste behandlas som en gemensam arbetsmarknadsregion. Exempelvis har de stora statliga järnvägssatsningarna i Svealands- och Mäljarbanan inneburit kortare restider från tätorter utanför länet till centrala Stockholm jämfört med att bo länets förortskommuner. Med all säkerhet skulle ett Mälardalsperspektiv på planeringen leda till ett bättre samutnyttjande av samhällsresurserna och därmed en annorlunda syn på infrastruktursatsningar samt var tillkommande bostäder, service och arbetsplatser ska placeras.

För att klara miljömålen krävs att tät bebyggelse eftersträvas vid alla tillkommande exploateringar. Den radiella strukturen kan behållas genom att bygga tätt, i goda kollektivtrafiklägen. Nya bostadsområden ska planeras där det finns förutsättningar för god kollektivtrafik.

Transportsystemet måste utformas så att kollektivtrafikens andel av det totala trafikarbetet ökar och så att miljöstöringarna och förbrukningen av ändliga resurser minimeras. Med trängselavgifter kan bilåkandet i rusningstid minskas vilket minskar trafikens miljöpåverkan samtidigt som yrkes- och kollektivtrafiken får lättare att komma fram. Genom att sätta ett pris på bilåkande i högrafik minskar dessutom behovet av att bygga ny infrastruktur. Inga nya motorvägar/motorleder behöver byggas och stora motorvägssatsningar som Förbifart Stockholm, Österleden, Norrortsleden, Södertörnsleden och Norra länken kan skrinläggas.

Trängselavgifter har dock begränsad miljöpåverkan. Miljöpartiet anser att det i Stockholms innerstad bör införas ett bilavgiftssystem, som i princip är av den typ som föreslagits av Naturskyddsföreningen och som miljöpartiet motionerat om i landstinget. Därefter bör liknande, lokalt anpassade system användas i andra trafikutsatta delar.

Det är viktigt att avgifterna på biltrafiken används till att förbättra kollektivtrafiken och stadsmiljön och inte används till nya väginvesteringar.

För att klara miljömålen är det också viktigt att en regional detaljhandelspolicy på frivillig grund beskrivs och utvecklas så att externetableringar kan undvikas.

Miljöpartiet förespråkar ett utbyggt nationellt snabbtågssystem som minskar behovet av flygresor. Vi anser att Arlanda inte ska byggas ut och att Bromma flygplats ska avvecklas för att användas till bostadsbebyggelse. Det finns flyg-

LS 0110-0561

platskapacitet på befintliga flygplatser i grannlänen. Sjötransporter omfördelas till hamnar utanför i centrala Stockholm. Vi säger nej till Norviks storhamn och förespråkar att befintliga hamnar i Mälarenregionen utnyttjas.

Utifrån remissvaren föreslås ett antal tilläggsbeslut. Flera av de föreslagna åtgärderna kan med fördel tas med i ett det nya förslag till långsiktigt hållbar regionplan och det Mälardalsperspektiv som miljöpartiet förordar, andra passar inte in i ett hållbart planperspektiv.

Många av remissvaren tagit upp behovet av förstärkt järnvägskapacitet eller rättare sagt avsaknaden av järnvägskapacitet. Det här är både ett nationellt och regionalt problem. Enligt Banverkets nyligen presenterade utredning kommer dagens kapacitetsbehov om 30 tåg i timmen i vardera riktning över den s.k. getingmidjan inte att kunna tillgodoses förrän pendeltågstunneln blivit verklig tidigast en bit in på 2010-talet. (Föreslagna kapacitetshöjande åtgärder räcker helt enkelt inte till innan nya spår tillkommit.)

Osäkerheten när det gäller genomförandet av pendeltågstunneln är stor, möjligheterna att genomföra bygget utan allvarliga störningar i tunnelbanetrafiken har inte redovisats av Banverket. De tekniska förutsättningarna att spränga in en ny underjordisk station mellan de nuvarande tunnelbanetunnelarna är heller inte ordentligt utredda. Med tanke på dessa osäkerheter bör texten därför innehålla ett avsnitt som redovisar kapacitetshöjande åtgärder som snabbt kan genomföras med syfte att möjliggöra ökad tågtrafik.

Ett tredje spår bör byggas över Riddarfjärden varvid ett bilkörfält tas i anspråk. Andra alternativ är att vända norrifrån kommande pendeltåg vid Centralen och genom ny spårdragning från Älvsjö till Liljeholmen göra det möjligt att vända tågen från söder vid en ny station vid Liljeholmen. Där finns anknäring till tunnelbana och tvärspårväg. Investeringen ska ses som tidigarelagd första etapp av Kungsholmenbanan som redovisas i planen. Befolkningstillväxten gör att Kungsholmenbanan blir nödvändig även om den planerade pendeltågstunneln byggs.”

Ärendet och dess beredning

Regionplane- och trafiknämnden har den 19 mars 2002 föreslagit landstingsfullmäktige att anta förslaget till Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen med ändringar enligt kontorets förslag, att överlämna den Regionala utvecklingsplanen till kommuner och andra regionala aktörer, att uppdraga åt regionplane- och trafiknämnden att följa upp planen och ansvara för dess aktualitetsprövning under nästkommande mandatperiod.

S-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag (bilaga).

V-ledamoten reserverade sig till förmån för sitt förslag (bilaga).

LS 0110-0561

Kd-ledamoten reserverade sig till förmån för sitt tilläggsförslag (bilaga).

Mp-ersättaren antecknade särskilt uttalande (bilaga).

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande den 5 mars 2002 bifogas (bilaga).

LS 0110-0561

Bilagor

S-ledamöternas reservation i regionplane- och trafiknämnden

Nämnden föreslås besluta *att* med nedanstående kompletteringar och ändringar godkänna förslaget till *Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen* som regionplan för Stockholms län

Kontorets förslag till ändringar punkterna 1-13, 15-22 samt 24-29 samt att tillägga

- Infoga ett folkhälsoperspektiv
- Lyft fram den klassmässiga och etniska segregationen tydligare samt belys åtgärder som kan leda till ökad integration
- Belys den nuvarande bostadsmarknadens negativa inverkan för kommuner och näringsliv att rekrytera personal
- Redovisa nödvändiga utbyggnader av kollektivtrafiknätet för att andelen kollektivtrafikresenärer ska öka
- Beskriv hur redovisade vägtrafikinvesteringar kan optimeras för att nyttjas till kollektivtrafiken
- Avstå från redovisning av flygplatskapacitet tills den av regeringen tillsatta beredningen lämnat sina förslag om hur flygkapaciteten bör förstärkas
- Avvakta med ställningstagande till eventuell ny dragning av väg 263 norr om Märsta
- Framhåll att det långsiktiga skyddet för grönstrukturen bör förstärkas i syfte att sätta upp fasta och bestående gränser för exploatering
- Framhåll vikten av stärkt strandskydd i syfte att värna allemansrätten och allmänhetens tillgång till vatten
- Skrivningar om fritt val mellan kommunernas gymnasieskolor utgår i avvaktan på att segregationseffekterna utretts bättre

att föreslå landstingsfullmäktige att överlämna den Regionala utvecklingsplanen till kommuner och andra regionala aktörer, samt

att föreslå landstingsfullmäktige att uppdra åt Regionplane- och trafiknämnden att följa upp planen och ansvara för dess aktualitetsprövning under nästkommande mandatperiod.

LS 0110-0561

En hållbar samhällsutveckling omfattar både ekologiska, sociala, kulturella, och ekonomiska aspekter. Dessa aspekter är ömsesidigt beroende av varandra och måste vägas samman för att en hållbar utveckling ska uppnås. Målet är att den ekonomiska tillväxten ska utvecklas i harmoni med miljön, men här finns målkonflikter som kräver en balanserad avvägning.

Stockholms län är en region med en kraftig befolkningsutveckling. Den utvecklingen ska bejakas. Men samtidigt tenderar klyftorna inom regionen att växa – mellan fattiga och rika, utbildade och outbildade, mellan yrkesarbetande och arbetslösa och mellan invånare av olika etnisk bakgrund. Den utvecklingen måste motverkas. Vi vill skapa en region som ger förutsättningar för alla att utvecklas oavsett ursprung eller bostadsort.

Stockholmsregionens geografiska läge – med Mälaren och Saltsjön som delar länet – håller på att föra med sig allvarliga sociala konsekvenser med en rik nordsida och en fattig sydsida. Redan idag går utvecklingen i olika tempo i norr och i söder. Företagen måste ges bättre incitament att etablera sig i söder. Blir det inte lättare att färdas, så att boende söder om staden lättare kan finna arbete i norr och så att boende i norr lättare kan arbeta i söder, kommer denna negativa utveckling att gå ännu snabbare. Den regionala obalansen måste brytas.

Stora skillnader i hälsa finns idag mellan olika grupper, samhällsklasser och geografiska områden i regionen. Folkhälsan avgörs till största delen av de materiella och sociala villkor som olika befolkningsgrupper lever under. Samtidigt finns det mycket stora skillnader mellan olika grupper, både i livslängd och sjuklighet. Dessa skillnader sammanfaller nästan helt med de socioekonomiska förhållandena.

Befolkningen i de södra delarna av Stockholms län har i genomsnitt en klart sämre hälsa än befolkningen i de norra länsdelarna. Ohälsa varierar dock starkt mellan olika bostadsområden. En regionutveckling som bidrar till rättvisa förutsättningar så att allas potential tas tillvara kräver att dessa sociala orättvisor bekämpas.

En region där människor skiktas efter inkomst och delas upp i geografiskt åtskilda områden riskerar leda till sociala spänningar som utgör ett allvarligt hot mot ett demokratiskt och långsiktigt hållbart samhälle. Den tilltagande boendesegregationen måste brytas.

Regionplanen bör påvisa hur tillgång till arbete, utbildning, kommunikationer och boende påverkar hälsan. Tillgång till grönstruktur och till mindre grönområden i anslutning till varje bostadsområde, begränsningar av buller och förbättrad luftkvalitet är viktigt. Flerkärnigheten bör betonas, eftersom den bäst tillgodoser kraven på en utveckling som kännetecknas av regional balans. Behovet av en utveckling för att bryta både den sociala och etniska segregationen måste betonas.

LS 0110-0561

För att främja hälsan hos människor med olika former av funktionsnedsättningar är det viktigt att hela samhället är tillgängligt, en aspekt som bör finnas med i det fortsatta arbetet.

Arbetsmarkanden i regionen är kraftigt könssegregerad. Många kvinnor är ofrivilligt hänvisade till deltidarbete, kvinnodominerade yrken värderas lägre och lönediskriminering beroende på kön förekommer. Den könsmässigt sneda rekryteringen till teknisk och naturvetenskaplig utbildning bidrar till den könssegregerade uppdelningen på arbetsmarknaden. Jämställdheten mellan könen måste förbättras.

Alla regionens invånare måste ges jämlika möjligheter och likvärdiga förutsättningar till arbete, bostad, kollektivtrafik och hälsa. Detta förutsätter fortsatt ekonomisk tillväxt, men förenat med en mer rättvis och jämlik fördelning av de gemensamma resurserna mellan länets invånare än vad som varit fallet under senare år.

Ekonomisk tillväxt och rättvisa är varandras förutsättningar. En region där alla är delaktiga är också en region där den ekonomiska aktiviteten kan optimeras eftersom ingen slås ut eller inte ges tillfälle att bidra efter sin förmåga.

Utbildning spelar en central roll för både tillväxt och rättvisa. Antalet högskoleplatser i regionen är inte idag tillräckligt för den kunskapsnivå som är nödvändig för framtiden. Stockholmsregionen har färre högskoleplatser än vad som motiveras av befolkningens storlek och långt färre jämfört med vad regionens arbetsmarknad efterfrågar.

Den otillräckliga dimensioneringen av regionens högre utbildning tenderar även att befästa den sociala snedrekryteringen. Nya högskoleplatserna bör förläggas till områden med låg övergångsfrekvens från gymnasium till högskola. Södertörns Högskola bör tillföras mer forskningsresurser och utvecklas till universitet.

Ambitionen för regionens utveckling måste vara att sprida utbildning och kunskaper mer brett än vad som sker idag. Tillgängligheten till eftergymnasiala studier som går att kombinera med förvärvsarbete behöver förbättras. Vuxenutbildning och särskilda satsningar på de grupper som har lägst utbildning är nödvändig.

Den starka ekonomiska tillväxt som för närvarande råder i regionen är beroende av en relativt stor befolkningstillväxt. Utan ett ökat arbetskraftsutbud leder efterfrågan på arbetskraft till en överhettning på arbetsmarknaden som resulterar i att den ekonomiska tillväxten avstannar. Bristerna i bostadsförsörjning och kommunikationer är allvarliga hot mot såväl ekonomisk tillväxt som rättvisa livsvillkor i regionen.

LS 0110-0561

Bostadsbristen i regionen är en realitet. Inte på många decennier har boendet i Sverige varit en så utpräglad klassfråga som vad som nu är fallet i Stockholmsregionen. De höga kostnaderna för nyproduktion gör att detta blir ett attraktivt boende som bara kan efterfrågas av ett fåtal.

Bristen på boende till rimliga kostnader hotar dessutom kommunernas personalrekrytering till vård- och serviceyrken och också vissa företags rekrytering. Detta är särskilt tydligt i kommuner där bostadskostanden är extremt hög och där det saknas billiga hyresrätter. Trenden att driva på en ökad omvandling av hyresrätter till bostadsrätter förvärrar denna utveckling.

I första hand vilar ansvaret för bostadsförsörjningen på kommunerna. De allmännyttiga bostadsföretagen är viktiga – dels för att vi ska kunna fortsätta att ha rimliga hyror i Sverige och dels för att hyresrätten är ett alternativ för den som inte kan eller vill köpa sitt boende. För att värna hyresrätten som boendeform behövs bland annat ett nationellt stöd till produktionen av nya hyresrätter. Regionen behöver statens medverkan för att återupprätta den sociala bostadspolitiken.

Flygverksamheten vid tidigare flygflottiljen F18 bör avvecklas i sin helhet i samband med att området exploateras för bostäder.

Stockholmarna har Sveriges längsta restider i dag. Det för även med sig att enskilda människor får allt svårare att planera sin tid. En viktig del av välfärden i storstadsområden handlar om tillgänglighet. För näringsliv och samhälle förorsakar bristerna i transportsystemet miljardförluster årligen.

Kraven på ökad rörlighet skapar miljöproblem, dels på grund av att trafikapparaten är energikrävande och dels för att den kräver stora ytor. Samtidigt kan inte en modern storstadsregion ha en infrastruktur som skapar stora bilköer med de effekter det har på både ekonomi, miljö och enskilda människors välfärd.

En hållbar utveckling kräver att staten tar ett stort ansvar för Stockholmsregionens problem. Stockholmsregionen fungerar som en motor i hela Sveriges ekonomi. Etableringen av nya näringar och företag riskerar att hämmas på grund av den tilltagande trängseln i Stockholmsregionen.

Det är oerhört centralt för regionens utveckling att kollektivtrafiken ges en huvudroll. För att den framtida trafikökningen ska tillgodoses genom kollektivtrafikens utbud krävs en omfattande kollektivtrafiksatsning. Samtidigt krävs också mycket omfattande vägtrafikinvesteringar.

I dag är det regionens kvinnor som utgör majoriteten av kollektiv-resenärerna. Kortare restider genom förbättringar av kollektivtrafiken innehåller därför en viktig könsaspekt; det handlar om att förbättra kvinnors vardag.

Stockholmsberedningen har i sitt delbetänkande lämnat ett värdefullt bidrag genom att skapa politisk samsyn kring de för regionen viktigaste investering-

LS 0110-0561

arna i kollektiv- och vägtrafiken. Beredningens arbete avslutas den sista december år 2003. Det är därför viktigt att Stockholmsregionen har en strategi för att därefter vårda och utveckla resultatet av Stockholmsberedningens arbete.

Stockholmsberedningen har av regeringen fått direktiv att utreda regionens framtida behov av flygkapacitet. Innan beredningen lämnat sina förslag finns inte skäl att vare sig fastställa eller avskriva något av de alternativ som diskuterats.

Miljö- och naturhänsyn krockar ofta med att mer mark måste tas i anspråk för exploatering och nya kommunikationer. I det fortsatta arbetet bör förespråkas att det långsiktiga skyddet för grönstrukturen förstärks. Gränser för exploatering måste sättas så rädslan för att grönområden bit för bit tas i anspråk kan avväjas.

Alla ska i största möjliga utsträckning ha tillgång till vår natur. Eftersom många av regionens fritidshus omvandlas till permanentboende ökar behovet av att i länet etablera kolonistugeområden.

Privata egendomsintressen får inte överordnas målet om en god livsmiljö för folklertalet. Det är därför oroande att strandskyddet i praktiken urholkats successivt alltsedan det generella strandskyddet infördes. Det bör framhållas att möjligheterna att bebygga stränderna bör bli betydligt mer restriktiv.

V-ledamöternas reservation i regionplane- och trafiknämnden

Regionplane- och trafiknämnden föreslås besluta *att* återremittera förslaget till Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen för omarbetning i enlighet med vad som anförs nedan.

För ett solidariskt Stockholm

Synpunkter inför återremiss av RUFSS 2001

Övergripande synpunkter:

1. Förslaget visar inte på ett trovärdigt sätt hur målet om goda och jämlika levnadsvillkor skall uppnås

Goda och jämlika levnadsvillkor innebär att varje medborgare, oavsett vem man är, bereds lika möjligheter i samhället. Därför behövs förändringar på många områden. Det gäller makten och inflytandet över samhällsutvecklingen, de stora skillnaderna i inkomster och förmögenhet, klyftorna i hälsa, snedrekryteringen i utbildningssystemet, bostadssegregationen som samtidigt skapar rika, välmående bostadsområden och fattiga områden med stor utslagning där frågan om var människor bor avgörs av deras bakgrund och ekonomiska styrka.

Ojämligheten beror framförallt på maktstrukturer där människor systematiskt behandlas olika på grundval av klasstillhörighet och kön. Den orättvisa som drabbar människor med utländsk bakgrund sammanfaller i hög grad med den som bygger på människors klassbakgrund. Att det förekommer en diskriminering p.g.a. etnisk bakgrund, sexuell läggning eller funktionshinder som inte direkt kan härröras till maktstrukturer som bygger på klass och kön gör inte den ojämlikheten mindre orättvis eller mindre oacceptabel.

Naturligtvis kan inte alla orättvisor i samhället lösas genom ett förslag till regionplan. Detta betyder emellertid inte att man inte skall göra allt som går för att i det regionala arbetet uppfylla målet om goda och jämlika levnadsvillkor. Förslaget behöver kompletteras med en djupare analys av dessa ojämlikheter och tydligare förslag på hur förhållandena kan förbättras.

2. Förslaget visar inte på ett trovärdigt sätt hur målet om långsiktigt hållbar livsmiljö skall uppnås

En långsiktigt hållbar livsmiljö innebär att trafiksystemet utvecklas mot miljöanpassade och resurssnåla transportsätt, att kulturhistoriska och estetiska värden bevaras och utvecklas, att grön- och vattenområden bevaras och utvecklas och att förnybara energiresurser tas till vara och byggs ut. En långsiktigt hållbar livsmiljö innebär att Stockholmsregionen uppfyller de miljömål som fastslagits av Riksdagen och i regionala miljövårdsprogram – där en minskning av trafikens utsläpp är en särskilt viktig angelägenhet för storstadsområdena.

LS 0110-0561

Förslaget egna beräkningar visar att regionplanen misslyckas att uppnå de miljömål som borde utgöra ramar för planeringen.

Eftersom förslaget misslyckas med att visa hur dessa mål kan uppnås bör det omarbetas. Nedan tar vi upp krav och perspektiv som är viktiga att ha med i ett sådant arbete. Som övergripande perspektiv kan sägas att förslaget bör kompletteras med:

- * *En strategisk miljöbedömning, enligt direktivet om bedömning av vissa planers och programs inverkan på miljön som under våren slutförhandlats av EU.*
- * *Åtminstone ett scenario som gör det möjligt att klara antagna nationella och regionala miljömål.*
- * *En hälsokonsekvensbeskrivning av hur utfallet påverkar människors fysiska och psykiska hälsa.*
- * *Ett folkhälsoperspektiv bör utarbetas i planen*
- * *Beskrivningen av bostadsbrist och boendesegregation bör fördjupas och möjliga strategier för att på regional nivå motverka detta bör utvecklas.*
- * *Den klassmässiga och etniska segregationen bör lyftas fram tydligare samtidigt som åtgärder som kan leda till ökad integration belyses.*
- * *Större hänsyn bör tas till att Mälardalslänen utgör en gemensam arbets- och bostadsregion.*

1. Den ojämlika Stockholmsregionen

1.1 Klassamhället i Stockholmsregionen

Stockholmsregionen är ett klassamhälle som präglas särskilt av den rent geografiska åtskillnaden av olika grupper beroende på klass. I utredningar och dylikt brukar detta benämnas socioekonomisk segregation. Statistik över levnadsvillkor visar på stora skillnader i inkomstnivåer, förmögenheter, ohälsa, utbildningsnivå och makt och inflytande i allmänhet. Ofta räcker det med en resa med tunnelbanan eller pendeltåget mellan två delar av regionen för att tydligt se de stora skillnaderna i resurser och livsmöjligheter som människor i vår region har beroende på sin sociala bakgrund.

Man kan se dels en inomregional obalans mellan olika kommuner och regiondelar, dels en inomkommunal obalans med stora skillnader mellan olika områden inom kommuner. Segregeringen avgörs till stor del av de ekonomiska förutsättningarna kring boendet. Kravet på egna kapitalinsatser för egna hem och bostadsrätter respektive tillgången på hyresrätter har haft en avgörande

LS 0110-0561

betydelse. På punkt efter punkt avtecknar sig ett mönster av obalans mellan den rika nordöstra och östra delen respektive den fattigare nordvästra och södra regiondelen där den yttersta motsatsen till rikemanskommunerna i nordost utgörs av miljonprogramskommunerna i sydväst. Ytterkommuner som Nynäshamn och Norrtälje följer i stort de fattiga miljonprogramkommunernas mönster.

De rikare kommunerna har en mycket liten andel hyresrätter och domineras av villor och bostadsrätter. Detta har effektivt stängt dörren för människor med lägre inkomster som istället fått bosätta sig i kommuner med en stor andel allmännyttiga bostäder. Segregeringen speglas i direkt motsatta tillstånd när det gäller sysselsättningsnivå, ohälsotal, utbildningsnivå, inkomstnivå och förmögenheter. Utbildningsnivån bland invandrare följer ganska väl den klassbaserade segregeringen, d.v.s. utbildningsnivån är klart högre bland såväl utlandsfödda som svenskfödda i de rikare kommunerna och utbildningsnivån bland invandrare i de rika kommunerna är klart högre än nivån för svenskfödda i låginkomstkommunerna.

Förutom bostadsförhållandena har fördelningen av arbetsplatser och investeringar spelat en avgörande roll för segregationen. Den offentliga sektorns lokaliseringar av infrastruktur, sjukhus och utbildningsplatser har varit av central betydelse eftersom dessa investeringar till stor del styrt lokaliseringen av viktiga näringslivsfunktioner. Tyngdpunkten i de offentliga investeringarna har legat i centrala Stockholm, Danderyd, Solna, och Sundbyberg. Exempel på viktiga objekt är Arlanda, Bromma flygplats, Danderyds sjukhus, Karolinska sjukhuset, Universitetet och Tekniska högskolan där flygplatserna givit god tillgänglighet och sjukhus och högskolor kopplats till en stor FoU-verksamhet inom det privata näringslivet. Kvalificerade verksamheter och andra styrfunktioner har sedan lokaliserats till centrum och de norra förortererna för att kunna utnyttja de nämnda offentliga investeringarna och för att kunna samverka med liknande verksamheter. Mera markkrävande industrier, lagerverksamheter o.d. har i hög grad lokaliserats söderut. Allt detta har sammantaget blivit en ond spiral där resursstarka boende och representanter för verksamheterna i centrum och norr senare framgångsrikt drivit frågan om ytterligare satsningar i de områdena.

På samma sätt som de resursstarka verksamheterna och personerna bidragit till att koncentrationen förstärkts i norr, har de mest utsatta och fattiga områdena i syd och nordväst hamnat i en negativ spiral. Den fattigaste delen av arbetarklassen har inte bara fått mindre resurser och haft ett annat boende än i de rika delarna, utan har helt marginaliserats. Vissa områden har fått allt sämre status då de som haft ekonomisk styrka att välja andra bostadsområden flyttat och de utan alternativ, med de sämsta ekonomiska förutsättningarna koncentrerats till vissa platser. Här kan man på vissa håll även tala om en etnisk segregation då många flyktingar dels tillhört de ekonomiskt svagaste och minst etablerade skikten av arbetarklassen och dels utsatts för ren diskriminering när bostäder

LS 0110-0561

och arbete fördelats och därför samlats i områden där nästan inga svenskfödda bor kvar.

Bidragande till segregeringen är också de förändringar som gjorts inom välfärds-systemet med introduktionen av skolpeng, checksystem, friskolor och delvis fri etableringsrätt för privatsjukvård. Dessa borgerliga s.k. valfrihetsreformer har medfört att också välfärdstjänsterna segregeras. Skolverket redovisar i en nyutkommen rapport att det är barn till rika och välutbildade föräldrar som placeras i friskolor. Utvecklingen mot allt fler fri- och privatskolor har således gett överklassen bättre möjligheter att välja en utbildningsbana som är skräddarsydd för de egna barnen. Systemet gynnar dem som har goda kontakter med trygg hemmiljö och välutbildade föräldrar och försvårar för andra att lyckas. Valet av skola kan vara viktigare än vilken typ av examen du har. Rätt skola med rätt kontakter kan användas som en språngbräda i karriären. Vidare har privatläkare främst etablerat sig i rika delar av regionen där hälsoläget redan är som bäst och ständigt undvikit att etablera sig i de fattigare områden där behoven egentligen är störst.

Extrasatsningar i de socialt mest utsatta områdena är ett måste om målet är en region i balans. Vår uppfattning är att samhället skall garantera en viss lägsta nivå för grundläggande närservice gällande skola, post, bibliotek, vård, omsorg etc.

Vidare måste det offentliga via investeringar vrida utvecklingen så att de fattigare regiondelarna får del av högskoleplatser och kvalificerade arbetsplatser. Ett steg i den riktningen var etableringen av Södertörns högskola och Huddinge sjukhus. Betydligt mer behöver dock göras. Med hjälp av investeringsfonder av den typ som beskrivs i avsnittet "ekonomisk demokrati" skulle följdinvesteringar från näringslivet kunna styras till de områden i den södra och nordvästra regiondelen där offentliga investeringar i forskning och utbildning nu görs. Vid alla offentliga investeringar bör man utvärdera hur de påverkar den inomregionala ekonomiska balansen.

Vidare bör en sammanhållen och jämn kvalitet på de offentliga välfärdstjänsterna garanteras i hela regionen. Detta åstadkoms via extrasatsningar i områden med större behov och en offentlig sektor driven i offentlig regi där vård och skola ges en hög kvalitet överallt och där olika kundvalsmodeller och checksystem avskaffas.

Landsting och kommuner kan främst driva fördelningspolitik genom att växla taxor mot skatt. De fördelningspolitiskt mest träffsäkra åtgärderna är emellertid en sänkning av SL-taxan och sänkta hyror i kommuner med stor andel allmännytt.

Studentbostäder

Frågan om studentbostäder tas upp kortfattat, men den kopplas inte tillräckligt tydligt till frågan om fördelningen av utbildningsplatser i landet. Därför vore det bra att tydligare slå fast att Stockholmsregionens misslyckande när det gäller att

LS 0110-0561

få fram studentbostäder naturligtvis har gjort det betydligt svårare att få gehör för kraven på nya utbildningsplatser. En djupare analys skulle behövas över vad som krävs för att få igång studentbostadsbyggandet. På många sätt är detta en överkommunal fråga, d.v.s. såväl behovet av fler studentbostäder, som behovet av fler utbildningsplatser är något som alla kommuner har gemensamt, men väldigt få klarar av att på egen del ta ansvaret och kostnaden för helheten, för att bygga studentbostäder. Ett landstingsägt allmännyttigt bolag skulle, speciellt i kommuner som saknar allmännytta, kunna bidra till byggandet och finansieringen av de studentbostäder som är ett gemensamt regionalt behov.

Bostadspolitik mot segregation

I bl.a. avsnittet om social snedrekrytering sägs att det behövs en bostadspolitik för minskad segregation, dessvärre väldigt lite om hur en sådan bostadspolitik ska se ut. Klart är att marknadsanpassningen och politikens reträtt från bostadsområdet har minskat möjligheterna att driva en bostadspolitik för minskad segregation. Men även om man i vissa kommuner är fast besluten att bryta bostadssegregationen, så präglas bostadsstrukturen i regionen av att besluten har varit just kommunala. Om man menar att det är önskvärt att kunna garantera att det i alla länets kommuner finns en viss given balans mellan upplåtelseformerna, skulle sådana krav behöva inkluderas som villkor i ett nytt system för byggsubventioner.

Förbättrad grundskola

Över huvud taget finns i texten en större tonvikt på vad regionen bör kräva av staten, i form av utbildningsplatser mm, än på vad som går att göra lokalt. Ett allmänt problem i flera delar av regionen är att grundskolan och gymnasieskolan inte lyckas ge eleverna tillräckliga kunskaper för att gå vidare till högskolan. Arbetet med att garantera att alla elever ges tillräckliga kunskaper är en svår fråga som behöver analyseras rejält.

I förslaget förespråkas konkurrens mellan länets gymnasieskolor genom s.k. fritt gymnasieval i regionen. Att överge närhetsprincipen är att riskera att segregationen förvärras i regionen. Istället bör målet vara bra offentliga skolor i hela länet och medlet vara samverkan, inte konkurrens. Närhetsprincipen bör således råda. Det som däremot skulle vinna på ökad samordning är finansieringen av skolan. Alla elever i regionen bör garanteras jämlika möjligheter i skolan, därför bör inte de resurser skolorna ges skilja sig mellan kommunerna. Det vore intressant att se en utredning av hur finansieringen av skolan kan samordnas och om förutsättningar finns för en direkt regional finansiering.

I förslaget blandas generella analyser med mycket specifika åtgärder i skolan utan referenser till varför just denna åtgärd skall prioriteras. Ett sånt exempel är utredningens tro på att speciella tester tidigt i grundskolan skall lösa problemet. Detta kan väl minst sagt sägas vara ett kontroversiellt påstående i den pedagogiska debatten och hör inte riktigt hemma i ett så översiktligt program som "Utbildning och FoU".

Låg andel i högre utbildning

Ser man på andra jämförbara storstäder har Stockholmsregionen sedan 80-talets början haft en betydligt mindre andel av befolkningen som studerar på högskolenivå. Detta kan säkert delvis förändras med förbättringar i grund- och gymnasieskolan, minskad social snedrekrytering och fler utbildningsplatser som föreslås i texten. Men viktigt är också att se över studenternas studie-sociala situation. Den relativt gynnsamma arbetsmarknaden i Sverige i allmänhet och i Stockholm i synnerhet är en del av förklaringen till varför Stockholm under hela 80-talet hade en låg andel studenter på universitetsnivå jämfört med andra OECD-länder. En radikal förbättring av de ekonomiska villkoren för studenterna måste till om denna utveckling skall kunna brytas. Detta behöver tydliggöras i programmet. Detta är en fråga som är särskilt viktig för Stockholmsregionen, då det är här som arbetskraftsbehovet sannolikt kommer att vara som störst och risken är störst att utvecklingen med en låg andel i högskoleutbildning fortsätter. Ett minimikrav är att regionen gör det som går att göra på lokal nivå. Stockholms län är ett av få län som i lokaltrafiken inte ger någon rabatt till studenter, exempelvis, samtidigt som man rabatterar sina färdbevis för pensionärer – trots att de som grupp har det betydligt bättre ekonomiskt ställt än studenterna som grupp. Även detta är en trovärdighetsfråga: precis som studentbostadsbyggande kan underlätta argumentationen för fler utbildningsplatser så bör regionen själv ge studenter rabatter i lokaltrafiken för att hårdare kunna driva på för att staten bör förbättra studiestöden.

- *Samhället bör garantera en viss lägsta nivå för grundläggande närservice gällande skola, post, bibliotek, vård, omsorg o.s.v! Detta är mycket angeläget i såväl ytterkommunerna som de mest utsatta förorterna.*
- *Det offentliga måste fullfölja och utöka satsningen på forskning, utbildningsplatser och andra investeringar i de eftersatta regiondelarna!*
- *Det krävs en sammanhållen och jämn kvalitet på välfärden, driven i offentlig regi för att minska segregeringen i användandet av välfärden! Kundvalssystem, skolpeng och dylikt bör avskaffas.*
- *Landsting och kommuner kan driva fördelningspolitik genom att växla taxor mot skatt! De effektivaste instrumenten vore en sänkning av SL-taxan och hyrorna i kommuner med stor allmännytta.*

1.2 Ojämligheter mellan män och kvinnor

En central roll i arbetet för jämlikhet mellan könen intar den offentliga sektorn och den svenska välfärdsmodellen. I Stockholmsregionen pågår ett borgerligt systemskifte där så mycket som möjligt av den offentliga sektorn nu läggs ut på entreprenad eller privatiseras. Detta är speciellt allvarligt för kvinnor, för det första p.g.a. de försämrade arbetsförhållandena inom kvinnodominerade yrken i landsting och kommun som privatiseringarna leder till, för det andra genom att

LS 0110-0561

flera av de lösningar som nu drivs igenom i slutändan innebär att kvinnorna får utföra mer obetalt arbete i det offentliga stället och för det tredje genom att systemskiftet riskerar att erodera den välfärdsmodell som är så betydelsefull för kvinnors ställning.

Inom kommuner och landsting i Stockholmsregionen pågår en utveckling där verksamheter knoppas av, privatiseras, konkurrensutsätts eller förs över till olika former av brukarkooperativ. I det senare fallet innebär brukarstyrningen ofta att fler frivilliga insatser krävs av föräldrar, exempelvis inom föräldra-kooperativ. Detta extraarbete, som är oavlönat, blir oftast en uppgift för kvinnor. På så vis leder utvecklingen från kommunalt till kooperativt drivna verksamheter till att kvinnor delvis återgår till att obetalt utföra arbete som tidigare utförts mot betalning inom kommunal regi. Flera rapporter har visat att utvecklingen mot konkurrensutsättning av vård och omsorg ger otryggare anställningsvillkor för personalen. Just personalens löner, förmåner och kostnader är ju det man konkurrerar om att sänka vid en konkurrensupphandling.

Det borgerliga systemskiftet riskerar också att på sikt erodera hela den välfärdsmodell som varit den viktigaste faktorn i kampen för ökad jämlikhet mellan könen. Det är valet av ekonomisk politik och valet av välfärdsmodell som är avgörande för hur maktrelationerna mellan könen ser ut. Full sysselsättning var ett överordnat mål för den svenska efterkrigspolitiken och en aktiv arbetsmarknadspolitik ett medel att nå detta mål. Den politiken, när den kom att omfatta båda könen, ökade kvinnors ekonomiska resurser och gav dem också tillträde till nya sociala rättigheter. Det är också unikt att kvinnor förvärvsarbetar i lika hög utsträckning som män liksom att kvinnor med småbarn och lågutbildade kvinnor arbetar. Det sistnämnda har särskilt bidragit till att, i en internationell jämförelse, utjämna klasskillnaderna mellan kvinnor.

Den här välfärdsmodellen har givit kvinnor individuella rättigheter och därmed stärkt deras självständighet och ekonomiska rättigheter och resurser. Transfereringarna, eller kontantöverföringarna, har varit av särskilt stor betydelse. Kvinnor har lägre inkomster än män. Transfereringarna lyfte kvinnor ur fattigdomsfällan och jämnade därmed ut fattigdomsnivåerna mellan kvinnor och män, vilket ur ett internationellt perspektiv också är unikt.

På en rad områden har dessvärre kvinnor tryckts tillbaka de senaste åren. De senaste årens hårdhänta nedskärningar har drabbat kvinnor hårt. Antalet kvinnor som förvärvsarbetar har minskat under 90-talet. Om man tar hänsyn till deltidsarbetslösheten är kvinnors arbetslöshet större än männens. Ändå går en större andel av de arbetsmarknadspolitiska medlen till män och män får i högre grad lediga jobb. Lönegapet mellan kvinnor och män har ökat. Arbetsmarknaden är starkt könssegregerad. Kvinnor har oftare otrygga anställningsformer i form av deltid, timvikariat eller anställning på viss tid. Man kan inte hävda att Sverige helt övergivit principerna för den nordiska välfärdsmodellen, men försämringarna till följd av den minskade offentliga sektorn under 90-talet har fått allvarliga konsekvenser. Det finns en risk att det systemskifte som

LS 0110-0561

genomförs i Stockholmsregionen i förlängningen leder till en försämrad välfärdsmodell till följd av att viljan till en gemensam finansiering undergrävs.

Kvinnor har fortfarande huvudansvaret för det obetalda arbetet. I klarspråk är det kvinnor som har huvudansvaret för barnen, de gamla föräldrarna, för de sjuka i den närmaste omgivningen osv. Man måste därför uppmärksamma hur nedskärningar i välfärden påverkar kvinnors livsvillkor. Förändringarna inom äldreomsorgen, där gamla med måttliga omsorgsbehov idag helt saknar offentlig service är ett exempel. Vem tar hand om dem? Vem tar hand om de som inte är färdigbehandlade inom sjukvården? Vem tar konsekvenserna av den försämrade kvaliteten inom barnomsorgen, som de ökade barngrupperna och den minskade personaltätheten leder till? Att ensamstående föräldrar varav en majoritet är kvinnor drabbats så hårt ekonomiskt får också konsekvenser för jämställdheten. Äktenskapet har ur laglighetsperspektiv i Sverige upphört att betyda något för kvinnors ekonomiska och sociala rättigheter. Men om nedskärningar i transfereringar leder till fattigdom vid skilsmässa försämrar kvinnors valmöjligheter och äktenskapet blir åter nyckeln till ekonomisk trygghet. Den enskilt viktigaste åtgärden för att stärka kvinnors ställning är därför att motarbeta det systemskifte som borgarna nu genomför i kommunerna och landstinget och att slåss för offentlig sektor.

- *Jämställdhetsperspektivet ska genomsyra alla politikområden!*
- *Samhället måste ge ett bättre skydd till misshandlade kvinnor och aktivt jobba mot våld mot kvinnor!*
- *Det borgerliga systemskiftet inom den offentliga sektorn i regionen måste stoppas! Det försämrar kvinnors ställning genom att det:*
 - 1) *Överför betalt arbete utfört av kvinnor till obetalt arbete utfört av kvinnor*
 - 2) *Försämrar anställningsförhållandena i en kvinnodominerad sektor*
 - 3) *Eroderar förtroendet för den offentliga sektorn som är den enskilt viktigaste faktorn för att utradera ojämlikheten mellan män och kvinnor.*

2. Miljön i Stockholmsregionen

Hur man än väljer att bygga ut regionen kommer olika mål, bl.a. miljömål, att hamna i konflikt med varandra. Det synes som miljömålet om minskade kol idag är det mål som är svårast att nå och därför mest angeläget att prioritera. En överflyttning av transporter från väg till spår är i så fall en absolut nödvändighet. Mot den bakgrunden är en mer koncentrerad utbyggnad att föredra eftersom förslaget misslyckas med att uppnå koldioxidmålen och därför är oacceptabelt.

LS 0110-0561

Prognoserna

De olika scenarierna bygger på prognoser som visar på en relativt hög ekonomisk tillväxt, fortsatt snabb befolkningsökning och en kraftig ökning (60-70 %) av biltrafiken under planperioden. En viktig fråga på nationell nivå är vilka effekter koncentrationen till Stockholmsregionen får för landet som helhet och hur denna utveckling kan balanseras – viktigt är också att fråga sig hur stor del av tillväxten här som sker på bekostnad av andra delar av landet och hur stor del av tillväxten som är av den karaktären att den annars inte hade uppkommit på andra håll i landet. Även om man således bör fråga sig om det är önskvärt med en så stark ekonomisk och befolkningsmässig koncentration till Stockholmsregionen bör den lokala politiska huvuduppgiften ändå vara att planera för detta och hur det skall kombineras med de nationella och regionala målen om långsiktigt hållbara livsvillkor och goda och jämlika levnadsvillkor.

Däremot finns all anledning att ifrågasätta de prognoser och trendframskrivningar som ger en oerhört stor förväntad ökning av biltrafiken. Beräkningarna förutsätter bl.a. att inga större förändringar av kostnader och kvalitet görs som förändrar konkurrensförhållandet mellan bilen och kollektivtrafiken. Grundprincipen för beräkningarna är att när medborgarna får det bättre ställt ekonomiskt kommer de med automatik att öka sin bilanvändning. De gör heller inte någon skillnad på hur tät regionstruktur som väljs och parkeringskapacitet som följer med valet av täthet, trots att vi vet från exempelvis Stockholms innerstad att en tät struktur och litet utrymme för bilar och parkering leder till relativt låg bilanvändning trots att inkomstnivåerna är höga bland de boende. Dessutom bygger beräkningarna på variabler från resvaneundersökningar som nu är mycket gamla och inte har justerats för de förändringar som skett vad gäller skatteregler för förmånsbilar mm.

Det finns därför all anledning att ifrågasätta dessa siffror som dessutom blir mycket osäkra när de skall spegla en utveckling trettio år framåt. Inför en så lång tidsperiod är det betydligt viktigare att diskutera vilken utveckling som är önskvärd, med perspektivet att den politiska huvuduppgiften måste vara att försöka styra utvecklingen i önskvärd riktning. Annars finns en betydande risk att prognoser som dessa blir självuppfyllande: d.v.s. man beräknar en mycket stark utveckling av biltrafiken och bygger sedan ett trafiksystem för att passa dessa siffror – ett system som i sig understödjer och bidrar till att förutsägelsema besannas.

Miljökonsekvenserna

Det kan konstateras att en avgörande brist i underlaget är att en fullständig strategisk miljökonsekvensstudie saknas. Det finns inte heller tillräckliga beskrivningar av hur förslaget ryms inom miljökvalitetsnormerna. Av de siffror som finns att använda kan ändå konstateras, och det är ännu allvarigare, att förslaget inte ens är i närheten av att uppnå de mål om ”långsiktigt hållbar livsmiljö” som bildar utgångspunkten. Man uppnår ej heller de mål om minskade koldioxidutsläpp som landstinget, länsstyrelsen och KSL nyligen i enighet arbetat fram och beslutat om i miljövårdsprogram 2000. Ett grundkrav

LS 0110-0561

är att ett av alternativen utformas som ett miljöalternativ t.ex. alternativ "M", där ett underlag ges till beslutsfattare som visar hur man bör gå till väga för att uppfylla beslutade nationella och regionala miljömål.

Många viktiga miljöaspekter diskuteras och analyseras emellertid i programmet. Det gäller exempelvis behovet av att bygga en tät struktur, att bebyggelsen integreras med kollektivtrafiken i stationsnära lägen samt att den regionala grönstrukturen måste värnas. Dessvärre lyser konkreta förslag för hur detta skall gå till med sin frånvaro. En sådan fråga är t.ex. hur incitament kan skapas för att kommuner och exploatörer kan förmås att koncentrera sin bebyggelse och detaljhandel till stationsnära lägen.

Flerkärnighet kontra stjärnstruktur

Stockholmsregionen har huvudsakligen byggts ut i en stjärnstruktur med ett radiellt bebyggelsemönster längs olika trafikleder. Trots att Regionplane- och trafikkontoret tidigare påpekat denna strukturs betydelse för de gröna kilarna och kollektivtrafikens höga andelar av resandet föreslår man nu en helt ny modell för utbyggnaden. Genom att ensidigt förespråka Yttre tvärledens utbyggnad och en utglesad, flerkärnig struktur binder man sig för en utvecklingsmodell där ökat bilresande, stigande energianvändning, värre bullerstörningar och stora intrång i de gröna kilarna blir oundvikligt. De vägdragningar som föreslås syftar just till att skapa en "rundare region" med ökad bilpendling och ökat exploateringsstryck i områden som kommer att ge biltrafiken stora fördelar i förhållande till kollektivtrafiken. Denna utvecklingsmodell liknar 50 år gamla amerikanska planeringsideal av Los Angelesmodell och kommer att innebära ett radikalt brott mot tidigare radiellt expansionsmönster.

Vad man stöder sig på för att av ekonomiska skäl förespråka flerkärnighet framgår aldrig riktigt av materialet. På flera ställen i materialet talas om oron för att sambandet mellan de södra och norra länshalvorna skall försvagas. Ingenstans förklaras utförligare på vilket sätt detta skulle vara en risk och vad man egentligen stöder sig på. Tvärtom skulle en satsning på bättre balans med bl.a. kollektivtrafiksatsningar och utbildningsplatser i den södra halvan göra den mindre beroende av den norra. Viktigt i det sammanhanget är att sambanden mellan Södertörn och resten av Södermanland kan stärkas.

Vägar

Klart är att den föreslagna Yttre tvärleden stöder en utglesning och uppsplittring av regionens radiella struktur, vilket är huvudsyftet med den eftersom den inte kan motiveras av trafikskäl i dagsläget. Det kan konstateras att detta i hög grad skulle motverka den förtätning och täta bebyggelsemönster som eftersträvas.

Principer för fortsatt arbete

Även miljödelen behöver alltså omarbetas. Här är några principer som bör vara vägledande i det fortsatta arbetet:

LS 0110-0561

1. Miljömålen bör betraktas som utgångspunkter och restriktioner för arbetet.
2. En seriös diskussion måste föras om *olika* alternativ för hur transportbehovet skall tillgodoses.
3. Den radiella strukturen bibehålls – ny bebyggelse utmed nya och gamla kollektivtrafikleder.
4. Transporter måste överföras från väg till kollektivtrafik.
5. Vägnätet bör prioriteras för nytto- och kollektivtrafik och samtidigt miljöanpassas och förändras för ökad trafiksäkerhet.
6. Begränsning av externhandel till förmån för funktionsblandning och när-service
7. Konkreta förslag för hur önskvärd bebyggelsestruktur (tät, stationsnära) skall uppnås
8. Konsekventa satsningar på höghastighetståg bör möjliggöra en rejäl minskning av inrikesflyget i Syd- och Mellansverige. Detta möjliggör att den beräknade ökningen av utrikesflyget i stort sett kan tillgodoses utan större kapacitetsökningar. Huvudprincipen bör vara koncentration av flyg till Arlanda, nedläggning av Bromma, ingen flygplats på Södertörn och vid behov en utveckling av alternativet Skavsta.

Konkreta förslag:

- *Ytterligare spår för pendel-, regional- och fjärrtåg genom Stockholm.*
- *Förlängning av tunnelbana 3 (Järvabanan) till Barkarby respektive Gustavsberg och Tyresö via Slussen/Södra Station, Sofia och Sickla.*
- *Komplettering av Tvärbanan med en ringlinje som knyter an till Lidingö, Djurgården-Centralen och Saltsjöbaden.*
- *Förstärkning/förlängning av pendeltågssystemet med dubbelspår Västerhaninge- Nynäshamn samt förlängning till Vagnhärad och Arlanda.*
- *Förlängning av Roslagsbanan till Rimbo och senare eventuellt Norrtälje.*
- *Förstärkning av spårtrafiken mot NO genom att en ny pendeltågsgren dras till Täby.*
- *Tvårbana Nord Österskär-Täby-Barkarby enligt regionplanealternativen.*
- *Tvårbana Syd -Skarpnäck-Älvsjö-Fruängen-Kungens kurva-Skärholmen-Flemingsberg.*
- *Samhällsplaneringen skall aktivt bidra till att uppfylla de miljömål som Riksdagen fastställt samt de miljömål som ingår i det regionala miljövårdsprogrammet.*
- *Utöver dessa mål bör regionala delmål i miljöpolitiken vara följande :*

LS 0110-0561

Begränsa trafikens klimatpåverkan och andra utsläpp av luftföroreningar
Begränsa trafikens intrång och störningar i den regionala grönstrukturen
Begränsa trafikens intrång och störningar i stadsbygden

- *Kollektivtrafikens andel av persontransporterna skall successivt ökas.*
- *Det måste bli ett slut på alla privatiseringsexperiment inom kollektivtrafiken. Den bör avprivatiseras och återföras till offentlig regi för att återställa kvaliteten och därmed medborgarnas förtroende för trafiken.*
- *Det utrymme för satsningar på transportinfrastrukturen som finns bör i första hand användas till att bygga ut kollektivtrafiken och stärka dess förtroende hos allmänheten och miljöanera den befintliga infrastrukturen.*
- *Trängselavgifter bör införas i regioncentrum under de tider då trängseln är störst. Inkomsterna från avgifterna kan användas till kollektivtrafikinvesteringar, taxesänkningar inom kollektivtrafiken eller andra fördelningspolitiskt riktiga sätt att återföra pengarna till regionens medborgare.*
- *En prioriteringsmodell för markanvändningen bör utvecklas där all expansion på obebyggd mark bör ske i stationsnära lägen. En ökad utglesning och utspridning av regionstrukturen bör motverkas.*
- *Riksdagen bör lagstifta om ett stopp på etableringen av s.k. externhandel – stormarknader längs de större motorvägarna som är mycket svåra att förbinda med bra kollektivtrafik.*
- *Många av dagens vägar och järnvägar innebär intrång i landskapet och barriärer för friluftsliv och djurliv och måste åtgärdas genom att t.ex. bullrande infrastruktur förläggs i tunnlar eller på broar.*
- *En markpolitik bör föras som garanterar att det offentliga via stat, landsting och kommuner äger och kontrollerar den strategiskt viktiga marken i regionen.*

Kd-ledamotens reservation i regionplane - och trafiknämnden

Som rikets huvudstad och - i än högre utsträckning - som centrum i en expansiv region måste Stockholm stad dess kranskommuner ha tillgång till fullgoda flygförbindelser. *Storflygplatsen* Arlanda har trafikmässigt expanderat och tillkomsten av en tredje start- och landningsbana är nödvändig för att kapacitetsmässigt tillgodose behoven av rullbanor till följd av ökad efterfrågan på flygtransporter. Det kapacitetstillskott den tredje banan tillhandahåller bedöms snabbt tas i anspråk efter färdigställandet. Luftfartsverket bör därför enligt vår uppfattning snarast ges mandat att inleda planeringen för en fjärde rullbana på Arlanda.

Stockholms *närflygplats* Bromma har också haft en positiv utveckling och bedöms fylla en viktig roll som just närflygplats till och med 2011 när nuvarande avtal med Stockholms stad om markanvändningen går ut. Närheten till stadskärnan är en betydande fördel ur resenärernas synpunkt. Medaljens baksida är att tätbefolkade områden i flygplatsens närhet exponeras för buller, luftföroreningar och olycksrisker. *Vi anser det vara av stor vikt att Stockholms behov av en närflygplats efter 2012 utan dröjsmål klarläggs.* Följande frågor bör belysas:

- Kan Bromma ersättas av något godtagbart flygplatsalternativ på Södertörn, exempelvis något av de tre alternativ som för något år sedan redovisades av Lfv?
- Kan Bromma kvarstå efter 2012 om flygplatsen specialiseras på lämpligt sätt med målet att reducera de negativa externaliteterna så mycket som möjligt?

Om det behövs en *konkurrerande storflygplats* till Arlanda eller ej är en fråga som också den behöver belysas ytterligare. Kan detta äventyra Arlandas ställning som "nav-flygplats" eller skulle en ny storflygplats istället leda till ökad flexibilitet och jämnare belastning ur strikt trafikmässig synpunkt och skapa förutsättningar för en mer balanserad ekonomisk utveckling sett ur regionens synpunkt. Bland de alternativ som bör granskas i detta hänseende hör Skavsta/Nyköping och Hässlö/Västerås.

Mp-ersättarens särskilda uttalande i regionplane- och trafiknämnden

Miljöpartiet de Gröna föreslår

- att** Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen återremitteras eftersom förslagen inte gör det möjligt att uppnå en långsiktigt hållbar livsmiljö i Stockholmsregionen.
- att** förslaget till regional utvecklingsplan omarbetas så att det blir möjligt att klara antagna nationella och regionala miljömål såväl som gällande miljö kvalitetsnormer.
- att** förslaget till regional utvecklingsplan kompletteras med en strategisk miljöbedömning, enligt direktivet om bedömning av vissa planers och programs inverkan på miljön.
- att** förslaget till regional utvecklingsplan kompletteras med en hälsokonsekvensbeskrivning av hur den föreslagna utvecklingen påverkar människors hälsa.
- att** förslaget kompletteras med ett scenario med utgångspunkt att Mälardalslänen är en gemensam arbetsmarknadsregion.

Planförslaget uppfyller inte målet att skapa en långsiktigt ekologisk, socialt och ekonomiskt hållbar region

Det krävs en politisk kursändring om de regionala och nationella miljömålen ska uppnås. Vi anser att miljömålen ska utgöra ramarna för planeringen av Stockholmsregionen. Av RTK:s rapport "Konsekvensbedömningar av Regionplan 2000" framgår att både alternativ K och P ger negativa miljökonsekvenser på grund av mer resande och ökad trafik. Dessutom klargörs tydligt att situationen i Stockholmsregionen liksom i Sverige i övrigt inte är hållbart ur ett globalt perspektiv.

Planeringen av Stockholmsregionen ska utformas så att de nationella och regionala miljömålen förverkligas. Fastställda miljö kvalitetsnormer (MKN) som regleras i miljöbalken och i EG-direktiv ska uppfyllas. Den regionala grönstrukturen ska ges ett beständigt skydd i form av naturreservat. Planen bör kompletteras med ett tydligt förslag till skydd av den regionala grönstrukturen och en tidsplan för genomförande.

En mycket allvarlig brist med planen är att den är låst till den administrativa länsgränsen och bortser från den utveckling som gjort att Mälardalslänen numera ur planeringssynpunkt måste behandlas som en gemensam arbetsmarknadsregion. Exempelvis har de stora statliga järnvägssatsningarna i

LS 0110-0561

Svealands- och Mäljarbanan inneburit kortare restider från tätorter utanför länet till centrala Stockholm jämfört med att bo länets förortskommuner. Med all säkerhet skulle ett Mälardalsperspektiv på planeringen leda till ett bättre samutnyttjande av samhällsresurserna och därmed en annorlunda syn på infrastruktursatsningar samt var tillkommande bostäder, service och arbetsplatser ska placeras.

För att klara miljömålen krävs att tät bebyggelse eftersträvas vid alla tillkommande exploateringar. Den radiella strukturen kan behållas genom att bygga tätt, i goda kollektivtrafiklägen. Nya bostadsområden ska planeras där det finns förutsättningar för god kollektivtrafik.

Transportsystemet måste utformas så att kollektivtrafikens andel av det totala trafikarbetet ökar och så att miljöstöringarna och förbrukningen av ändliga resurser minimeras. Med trängselavgifter kan bilåkandet i rusningstid minskas vilket minskar trafikens miljöpåverkan samtidigt som yrkes- och kollektivtrafiken får lättare att komma fram. Genom att sätta ett pris på bilåkande i högtrafik minskar dessutom behovet av att bygga ny infrastruktur. De stora motorvägssatsningarna som Förbifart Stockholm, Österleden, Norrortsleden, Södertörnsleden och Norra länken behövs inte.

För att klara miljömålen är det också viktigt att en regional detaljhandels policy på frivillig grund beskrivs och utvecklas så att externetableringar kan undvikas.

Miljöpartiet förespråkar ett utbyggt nationellt snabbtågssystem som minskar behovet av flygresor. Vi anser att Arlanda inte ska byggas ut och att Bromma flygplats ska avvecklas för att användas till bostadsbebyggelse. Det finns flygplatskapacitet på befintliga flygplatser i grannlänerna. Sjötransporter omfördelas till hamnar utanför i centrala Stockholm. Vi säger nej till Norviks storhamn och förespråkar att befintliga hamnar i Mäljarregionen utnyttjas.

Utifrån remissvaren föreslås kontoret ett antal tilläggsbeslut. Flera av de föreslagna åtgärderna kan med fördel tas med i ett det nya förslag till långsiktigt hållbar regionplan och det Mälardalsperspektiv som miljöpartiet förordar, andra passar inte in i ett hållbart planperspektiv.

Många av remissvaren tagit upp behovet av förstärkt järnvägskapacitet eller rättare sagt avsaknaden av järnvägskapacitet. Det här är både ett nationellt och regionalt problem. Enligt Banverkets nyligen presenterade utredning kommer dagens kapacitetsbehov om 30 tåg i timmen i vardera riktning över den s.k. getingmidjan inte att kunna tillgodoses förrän pendeltågstunneln blivit verklighet tidigast en bit in på 2010-talet. (Föreslagna kapacitetshöjande åtgärderna räcker helt enkelt inte till innan ny spår tillkommit.)

Osäkerheten när det gäller genomförandet av pendeltågstunneln är stor, möjligheterna att genomföra bygget utan allvarliga störningar i tunnelbanetrafikerna har inte redovisats av Banverket. De tekniska förutsättningarna att

LS 0110-0561

spränga in en ny underjordisk station mellan de nuvarande tunnelbanetunnlarna är heller inte ordentligt utredda. Med tanke på dessa osäkerheter bör texten därför innehålla ett avsnitt som redovisar kapacitetshöjande åtgärder som snabbt kan genomföras med syfte att möjliggöra ökad tågtrafik.

De gamla planerna för tredje-spåret gör det möjligt att snabbt bygga ytterligare ett spår över Riddarfjärden. Andra alternativ är att vända norrifrån kommande pendeltåg vid Centralen och genom ny spårdragning från Älvsjö till Liljeholmen göra det möjligt att vända tågen från söder vid en ny station vid Liljeholmen. Här finns anknytning till tunnelbana och tvärspårväg. Investeringen ska ses som tidigarelagd första etapp av Kungsholmenbanan som redovisas i planen.

Regionplane- och trafikkontoret

Kontoret har anfört följande:

SAMMANFATTNING

I detta ärende lägger kontoret fram förslag till en Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen (RUF) för beslut om antagande i landstinget enligt plan- och bygglagens regler om regionplan.

Regionplane- och trafiknämnden godkände den 21 augusti att förslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2001 skulle ställas ut. Förslaget till regional utvecklingsplan har ställts ut under tiden 15 oktober 2001 - 14 januari 2002. Efter utställningstiden har inkomna synpunkter sammanställts och sammanfattas nedan med kontorets kommentar och förslag till ändringar. En fullständigare sammanställning finns i bilaga 1.

Den regionala utvecklingsplanen syftar till att ge Stockholmsregionen en god utveckling. Visionen är en långsiktigt hållbar utveckling. Stat, landsting, kommuner, näringsliv, organisationer och hushåll har alla intresse av och ett ansvar för att en god utveckling i regionen kommer till stånd.

Stockholmsregionen har sin internationellt sett mest framträdande styrka i sin innovations- och förnyelseförmåga. Stockholmsregionen är nu på väg att utvecklas till en av världens mest innovativa storstadsregioner och börjar också fungera som ett centrum i Östersjöområdet. Förutsättningarna för förnyelse och innovation bör utvecklas ytterligare genom åtgärder för att stärka regionens innovationsmiljö, för att förenkla och utveckla kommunikationen mellan offentliga organ och företag samt för att ytterligare utveckla internationella nätverk. Integration och invandring är viktiga förutsättningar för att regionen ska fungera väl socialt och för regionens tillväxt och förnyelse.

Insatser för att utveckla kompetens och stärka forskning och utveckling i Stockholmsregionen är avgörande för att regionen skall fortsätta att vara dynamisk, förändringsbenägen och tillväxtorienterad. En viktig inriktning är därför att öka antalet högskoleplatser. Övergången från gymnasium till högre utbildning måste öka, tillgänglighet till högre studier och samarbetet inom utbildning och forskning förbättras.

Stockholms län har sedan länge en stark och tilltagande befolkningstillväxt. Två scenarier för regionens framtida befolkningstillväxt ger utgångspunkter för planeringen. Utbyggnaden av bostäder har dock inte skett i tillräcklig takt. Ökat kommunalt ansvarstagande, förstärkt regional överblick och översyn av statliga hinder för bostadsbyggande är insatser som ska bidra till en bostadsmarknad i balans och ett fungerande bostadsbyggande. Tillkommande bebyggelse bör koncentreras till nya regionala kärnor som kompletterar regioncentrum och till områden utmed kommunikationsstråken. Stadsbyggandet ska också inriktas på

LS 0110-0561

en tätare struktur än hittills för att utveckla stadsmiljön, hushålla med mark och för att regionen ska bli mer transport- och energieffektiv. Grönstrukturens värden bör utvecklas och de regionala vattenresurserna måste säkras.

Befolkningstillväxten och den ekonomiska tillväxten innebär också att trafiken ökar. Därför behövs kapacitetsförstärkningar och effektiviseringar av transportsystemet. De viktigaste strategiska kollektivtrafikåtgärderna i planen är en pendeltågstunnel med två spår under centrala Stockholm, en fortsatt utbyggnad av Tvärbanan österut och norrut samt fler järnvägsspår på Västeråsbanan. De viktigaste strategiska åtgärderna för att förbättra vägtrafiksystemet är utbyggnad av en ny yttre tvärled som knyter samman regionens norra och södra delar, en komplett ringled runt innerstaden, samt större infartskapacitet. Arlanda flygplats och regionens fyra hamnar utvecklas ytterligare för att förbättra de internationella förbindelserna.

Kontoret föreslår att förslaget till regional utvecklingsplan godkänns för antagande i landstingsfullmäktige med de i ärendet föreslagna ändringarna.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kontoret föreslår att Regionplane- och trafiknämnden beslutar att godkänna förslaget till Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen, samt föreslå landstingsfullmäktige att anta förslaget till Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen med nedanstående ändringar som regionplan för Stockholms län,

- de befolkningsscenarier för hela Mälardalsregionen som legat till grund för planarbetet redovisas,
- formerna för ett nätverksuniversitet konkretiseras och kopplas till det nya nätuniversitetet,
- insatsen för att utveckla den kvalificerade yrkesutbildningen ses över mot bakgrund av att KY-utbildning etablerats som en reguljär eftergymnasial utbildningsform,
- Arlandas potential som ett interregionalt och internationellt logistikcentrum förtydligas,
- på plankarta och i objektsförteckning redovisas huvudalternativet pendeltågstunneln. I texten redovisas dessutom vilka alternativ som också prövas i förstudie liksom hur beslutsläget är beträffande dessa,
- spårreservat i nordost ändras till pendeltåg Solna-Täby-Arninge,
- utbyggnad av partiella dubbelspår på Svealandsbanan redovisas före 2015, och reservat för sammanhängande dubbelspår till 2030,
- ett spårreservat Hagsätra-Älvsjö redovisas efter 2015,
- kollektivtrafikreservatet Älvsjö-Fruängen-Skärholmen-Kungens Kurva-Flemingsberg ändras till spårreservat,
- spårvägen (Alvik)-Ulvsunda- Kista-Stockholm Nord redovisas mer översiktligt på kartorna och i texten anges att alternativa sträckningar prövas för denna och andra spårsträckor,

LS 0110-0561

- möjligheterna till kompletterande persontrafik med båt på de inre vatten-
vägarna utvecklas i texten,
 - på plankarta och i objektsförteckning redovisas huvudalternativet Förbifart
Stockholm. I texten redovisas dessutom vilka alternativ som också prövas i
förstudie liksom hur beslutsläget är beträffande dessa,
 - utbyggnad av Riksväg 55 redovisas i texten,
 - Arlandaförbindelsen, väg 263, kompletteras med delen norr om Märsta fram
till Måby trafikplats på E4 efter 2015,
 - Förbifart för väg 226 förbi Vårsta redovisas öster om i stället för väster om
Vårsta,
 - väg 77 tidigareläggs och redovisas före 2015,
 - breddning av E18 på sträckan Jakobsberg-Hjulsta och ny trafikplats i
Barkarby redovisas i RUFSS efter 2015,
 - landfästena Råfsnäs och Simpnäs i Norrtälje ändras till replipunkter
 - Boda anges som replipunkt för Svartsö, Gällnö och Möja,
 - behovet av allmänflygplatser redovisas tydligare,
 - behovet av ökad slusskapacitet anges i Södertälje,
 - i texten anges att de närmast angränsande kommunerna utanför länsgränsen
också kan behöva räkna med och planera för en växande bostadsefterfrågan,
 - Bromma flygplats influensområde redovisas i planen med utgångspunkt i
gällande koncessionsbestämmelser,
 - områden som är av riksintresse för kulturmiljövården och är av större
omfattning utanför stadsbygden redovisas,
 - i texten framhålls att kulturmiljövårdens och naturvårdens riksintressen ska
beaktas och finnas redovisade i kommunernas översiktsplaner. Natura 2000-
områdena omnämns,
 - större övnings- och skjutfält redovisas som försvarets riksintressen,
 - redovisningen av övrig regional stadsbygd justeras i Vaxholm, Upplands-Bro
och Värmdö med hänsyn till med kommunernas översiktliga planering,
 - redovisningen av Magelungens kilområde och vid Orlångssjöberget i norra
Huddinge ses över så att grönkilen utvidgas,
 - texten om miljö kvalitetsnormer aktualiseras, med avseende på länsstyrelsens
åtgärdsprogram och den införda normen för partiklar,
- att föreslå landstingsfullmäktige att överlämna den Regionala utvecklings-
planen till kommuner och andra regionala aktörer, samt
- att föreslå landstingsfullmäktige att uppdra åt Regionplane- och trafiknämnden
att följa upp planen och ansvara för dess aktualitetsprövning under
nästkommande mandatperiod.

LS 0110-0561

ÄRENDET

Stockholms läns landsting är regionplaneorgan för Stockholms län och svarar för utredningar om användningen av mark och vatten som behöver göras gemensamt för kommunerna i länet, samt för den samordning av kommunernas översiktliga planering som behövs. Detta innefattar också möjligheten att upprätta en regionplan enligt plan- och bygglagen. Den senaste regionplanen, Regionplan 1991, antogs av landstingsfullmäktige i oktober 1992. Sedan den efter regeringens prövning vann laga kraft i juli 1994 gällde den formellt sex år, dvs till juli 2000.

Regionplane- och trafikkontoret inledde arbetet med en ny och aktuell regional plan år 1995. Efter scenariodiskussioner om regionens framtid beslutade Regionplane- och trafiknämnden i december 1995 att ett arbete med en långsiktig strategi för Stockholmsregionen skulle inledas. En regional strategi, "Stockholmsregionens framtid", godkändes efter sedvanlig remissbehandling av Regionplane- och trafiknämnden i december 1999 och av landstingsfullmäktige i mars 2000. I strategin lades huvudinriktningen fast för det fortsatta arbetet. Det skulle behandla de traditionella regionplane- och trafikfrågorna, men därutöver också breddas till ekonomisk utveckling, kompetensutveckling och internationella frågor med fokus på Östersjöområdet.

Med strategiarbetet som grund godkände Regionplane- och trafiknämnden program för arbetet med en ny regionplan för regionen samt för arbetet för att främja ekonomisk tillväxt, förnyelse och integration i regionen i augusti 1998. Under 1999 godkändes även programmen för det fortsatta arbetet med kompetens- och FoU-frågorna samt med Östersjöperspektivet. Regionplane- och trafiknämnden beslöt den 2 maj 2000 att utan eget ställningstagande sända Regional utvecklingsplan för Stockholms län (RUFS) bestående av fem rapporter på samråd och remiss. Samrådstiden var från 20 maj 2000 till den 20 november 2000. Under samrådstiden bedrevs ett omfattande informationsarbete och många möten hölls med kommuner och organisationer i regionen. Materialet hölls under samrådstiden också tillgängligt via Internet.

Med utgångspunkt i de synpunkter som framfördes under samrådet beslutade Regionplane- och trafiknämnden den 19 juni 2001 om direktiv för det fortsatta arbetet med Rufs efter samrådet. Regionplane- och trafiknämnden godkände den 21 augusti att förslaget till regional utvecklingsplan skulle ställas ut. Enligt plan- och bygglagen 7 kap. 5 § skall samma bestämmelser som gäller för översiktsplan om utställning tillämpas för regionplan, med den avvikelser att utställningstiden skall vara minst tre månader.

Förslaget till regional utvecklingsplan har ställts ut under tiden 15 oktober 2001 - 14 januari 2002 med plandokument, samrådsredogörelse och relevant planeringsunderlag i landstingshuset och på Regionplane- och trafikkontoret. Därutöver har planen och samrådsredogörelsen ställts ut i samtliga kommuner i länet. Utställningshandlingarna har sänts ut till länsstyrelsen, samtliga

LS 0110-0561

kommuner i länet, till övriga organisationer på remisslistan och till övriga som avgivit remissvar. För att ge kommunerna mesta möjliga tid sändes information om utställningen till kommunerna direkt efter nämndens beslut den 21 augusti. Kungörelse om utställningen av planförslaget har anslagits på landstingets anslagstavla och införts i ortstidning. Planen har under utställningstiden också hållits tillgänglig via Internet på motsvarande sätt som under samrådet. Under utställningstiden besökte kontorets tjänstemän samtliga kommuner i länet.

Efter utställningstiden har inkomna synpunkter sammanställts och redovisas i detta utlåtande med kontorets kommentar och förslag till ändringar (bilaga 1). Om förslaget ändras väsentligt efter utställningen skall ny utställning ske. Länsstyrelsen skall under utställningstiden avge ett granskningsyttrande, där det skall framgå om förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken, om förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm överträds, om sådana frågor rörande mark- och vattenområden som berör två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt samt om bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser. Länsstyrelsens granskningsyttrande skall fogas till planen och om länsstyrelsen inte har godtagit planen till viss del skall det anmärkas i planen. Länsstyrelsens granskningsutlåtande medföljer som bilaga till detta tjänsteutlåtande (bilaga 2).

I detta ärende lägger kontoret fram förslag till en Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF) för beslut om antagande i landstinget enligt plan- och bygglagens regler om regionplan.

Förslaget till Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen

Förslaget till regional utvecklingsplan redovisar planeringsförutsättningar, skäl till planens utformning och dess konsekvenser. I det följande ges en kort beskrivning av förslagens uppläggning och inriktning. Utvecklingsplanen betonar Stockholmsregionens goda möjligheter till ekonomisk tillväxt med social och ekologisk balans. Utgångsläget är relativt gott – regionen är attraktiv, innovativ och i många avseenden effektiv. Men för att regionens utvecklingspotential ska nyttjas till fullo krävs att en rad viktiga utvecklingsfrågor på både kort och lång sikt hanteras av aktörerna i regionen.

Förslaget till regional utvecklingsplan innehåller nio kapitel. De viktigaste delarna i dokumentet behandlar strategier och åtgärder. Övriga kapitel syftar främst till att ge en bild av regionens utvecklingsförutsättningar och att sätta in strategier och åtgärder i ett sammanhang. Till dokumentet hör också två plan-kartor, en regionplanekarta och en hänsynskarta. I en inledande sammanfattning redovisas det viktigaste.

En *introduktion* ger en beskrivning av den process som ligger bakom den regionala utvecklingsplanen. Här beskrivs hur planeringsprocessen bedrivits, dokumentets funktion och målen för regionens utveckling. I avsnittet *Stockholmsregionens utgångsläge och framtid* beskrivs tillståndet i regionen och dess

roll i internationella sammanhang. I kapitlet diskuteras också förändringar i omvärlden som kan påverka utvecklingen i Stockholmsregionen och två kvantitativa scenarier för utvecklingen till år 2015 och 2030 redovisas.

I avsnittet *Strategier* redovisas fem tvärspektoriella strategier. Argument för respektive strategi och dess innebörd inom olika sakområden summeras. Avsnittet *Inriktning och åtgärder* redovisas angelägna åtgärder inom nio sakområden. För varje sakområde redovisas också nuvarande förhållanden och utvecklingstendenser samt det behov av förändring som motiverar åtgärdsinriktningen.

I avsnittet *Riksintressen* redovisas några olika typer av riksintressen och hur dessa berörs av den regionala utvecklingsplanen. I avsnittet *Markanvändning* samt på plankartan och hänsynskartan redovisas hur marken i regionen bör användas och vilka områden om kräver särskild hänsyn i planeringen. I kapitlet finns också en förteckning över objekt inom trafiksystemet samt scenarier på kommunal nivå som underlag för kommunal planering. Utvecklingsplanens konsekvenser i ett hållbarhetsperspektiv summeras i avsnittet *En långsiktigt hållbar utveckling*. Här redovisas också hälsokonsekvenser och konsekvenser ur ett barnperspektiv. En diskussion förs utifrån några strategiska frågeställningar.

I det avslutande avsnittet *Genomförande och uppföljning* diskuteras problem och möjligheter vid genomförande av i planen föreslagna åtgärder samt metoder för uppföljning. Här ges också en bild av berörda aktörer och de roller de kan spela i genomförandeprocessen.

Planens inriktning

Stockholmsregionens utveckling är av gemensamt intresse för många parter – staten, landstinget och kommunerna i länet samt övriga intressenter - och alla berörda aktörer har ansvar för att utvecklingen blir positiv. Samtidigt som det finns en grundläggande regional intressegemenskap saknas dock effektiva institutioner för samordning och för gemensamma beslut.

Därför är en regional planeringsprocess och en regional utvecklingsplan viktig. Den regionala utvecklingsplanen behandlar frågor som berör många aktörer och som är av regionalt intresse. Planen har på uppdrag av Regionplane- och trafiknämnden utarbetats i samråd med ett stort antal aktörer i regionen. Planeringsprocessen har resulterat i en i stora stycken gemensam syn på utvecklingsförutsättningar, mål, strategier och åtgärdsinriktning.

Den övergripande visionen för regionen är en långsiktigt hållbar utveckling med social och ekologisk balans. Tre grundläggande mål har lagts fast för regionens utveckling:

- internationell konkurrenskraft
- goda och jämlika levnadsvillkor
- långsiktigt hållbar livsmiljö.

LS 0110-0561

Successivt har arbetet avgränsats till frågor där en gemensam handlingsriktning är särskilt viktig och där regionens aktörer uttryckt önskemål om att gemensamt gå vidare; planen behandlar således inte "alla" regionala frågor.

Utgångsläge och framtid

Regionen är på väg att utvecklas till en av världens mest innovativa stadsregioner vars företag och invånare har väl utvecklade nätverk till andra regioner i världen. Stockholmsregionen fungerar också alltmer som ett centrum i Östersjöområdet där utbytet mellan storstäderna stärks. I Sverige har Stockholmsregionen en särställning genom sin befolkningsstorlek och koncentrationen av företag och myndigheter. Regionen har den i särklass största och tätaste hemmamarknaden och de starkaste förbindelserna med regioner utomlands.

Under den senaste femtonårsperioden har Stockholms län haft en genomsnittlig befolkningsökning på en procent per år. Befolkningstillväxten har inte varit oproblematiske - bostadsbyggandet och utbyggnaden av trafiksystemet har inte skett i motsvarande takt. Många av infarterna till Stockholm har återkommande trafikflöden som når kapacitetsstaket, vilket gör känsligheten för störningar i vägtrafiken stor. Dagligen bildas milslånga köer på trafiklederna och utsläppen från trafik och energiproduktion är fortfarande betydande. Stockholmsregionen är också underförsörjd med platser inom högre utbildning och har få högskoleplatser i förhållande till antalet invånare i relevanta åldrar. Samtidigt är regionens arbetsmarknad mycket krävande och behöver många, högt utbildade medarbetare. I regionen finns också flera internationellt starka näringslivskluster.

Idag är arbetslösheten i Stockholm åter nere på låga nivåer. Det gynnsamma läget på arbetsmarknaden är socialt sett en styrka för regionen. Men det är en allvarlig svaghet att den kvarstående arbetslösheten är starkt koncentrerad till vissa invandrargrupper.

Även om många tendenser idag är tydliga är det svårt att göra säkra bedömningar av utvecklingen. Skeenden i omvärlden, som är svåra att förutsäga, kan få stora konsekvenser i Stockholmsregionen. Två scenarier för regionens befolkningstillväxt – Bas och Hög – är utgångspunkter för planeringen. Scenario Hög innebär fortsatt snabb tillväxt i ungefär den takt som har gällt under 1990-talet (cirka 20 000 personer per år). Scenario Bas innebär en mindre kraftig ökningstakt (cirka 13-14 000 personer per år), ungefär motsvarande den som gällde under slutet av 1970-talet eller början av 1980-talet. När befolkningen och sysselsättningen i Stockholmsregionen växer ökar också efterfrågan på bostäder, resor och transporter. Scenarierna visar samtidigt att den andel av befolkningen som är i yrkesverksam ålder kommer att minska.

Strategier

Utvecklingen i och utanför regionen skapar behov av förändring. Stockholmsregionen måste rustas och förstärkas för att klara nya krav och för att ta vara på nya möjligheter. Om insatser för utveckling inte görs kan konsekvenserna bli mycket negativa. Utvecklingsplanen har ett långsiktigt perspektiv - ca 30 år - men det innebär inte att behovet av insatser på kort sikt (inom 15 år) kan ignoreras. Eftersläpande investeringar och akuta brister gör att insatser behövs även på kort sikt i transportsystemet, för förnyelse och innovation samt för kompetens och forskning.

Fem strategier ligger till grund för regionens förändrings- och utvecklingsinsatser. Strategierna har vuxit fram under planerings- och samrådsprocessen och har stort stöd hos regionens aktörer:

- Öka regionens kapacitet
- Skapa attraktiva kärnor och stärk innovationsmiljön
- Vidga och håll ihop regionen
- Utveckla effektiva system och strukturer
- Internationalisera regionen

Förnyelse och innovation

Stockholmsregionen har sin internationellt sett främsta styrka i sin innovations- och förnyelseförmåga. Denna styrka är betydelsefull för den framtida ekonomiska utvecklingen i regionen. Målet är att Stockholmsregionen ska vara en världsledande miljö för utveckling av nya företag som skapas med innovation och ny teknik som grund. Sådana värdeskapande verksamheter får effekter både för hela regionens och för landets ekonomi och välfärd. Därför bör åtgärder genomföras som stärker regionens innovationsmiljö, förenklar och utvecklar kommunikationen mellan offentliga organ och företag samt stöttar internationalisering och internationella nätverk.

Integration och invandring

Regionen måste utnyttja det faktum att den är mångkulturell. Integration och invandring är viktiga förutsättningar för regionens internationalisering, tillväxt och förnyelse och för att regionen ska fungera väl socialt. En av regionens största svagheter är bristen på integration mellan svenskfödda och personer med utländsk bakgrund. Brister i integrationspolitiken och flyktingmottagandet har givit problemet med sociala och inomregionala skillnader en ny och oroande dimension.

Arbetet med integrationsfrågorna måste präglas av ett brett perspektiv och långsiktighet. Det är inte de invandrartäta kommunernas uppgift att ensamma lösa dessa frågor, fast stor sakkunskap finns hos dem. Punktinsatser i problemtungda områden har sitt värde, men i grunden måste insatser syfta till att öka samspelet i hela regionen, att knyta regionens invånare närmare varandra och öka rörligheten inom regionen. Mottagandet av invandrare måste

LS 0110-0561

individualiseras och regionens arbetsgivare måste prioritera arbetet med mångfald. Mot bakgrund av den förväntade arbetskraftsbristen bör också lättnader i reglerna för arbetskraftsinvandring införas. När arbetsmarknaden blir allmänt mer mångkulturell underlättas också integrationen av flyktinginvandrare.

Kompetensutveckling och FoU

Insatser för att utveckla kompetens och stärka forskning och utveckling (FoU) i Stockholmsregionen är avgörande för att regionen ska fortsätta att vara dynamisk, förändringsbenägen och tillväxtorienterad. Kompetensutveckling och FoU ska medverka till att företag finner det förmånligt att lokalisera sin kunskapsintensiva verksamhet till regionen. Insatserna ska också bidra till regional integration genom att ge alla möjlighet till kompetensutveckling oberoende av etniska, geografiska och sociala förutsättningar.

Insatser måste göras för att öka övergången från gymnasium till högre utbildning, för att göra högre studier mer tillgängliga och för att utveckla samarbetet mellan näringslivet och utbildning och forskning. En viktig inriktning är att kraftigt öka antalet högskoleplatser i Stockholmsregionen.

Bebyggelsestruktur

Regionens bebyggelsestruktur är stjärnformad med en stark central regionkärna och bebyggelsestråk som följer kommunikationslederna ut från centrum. Det är en effektiv struktur att bygga vidare på. Regionen är hittills i hög grad enkärnig med arbetsplatser, högre utbildning och kulturinstitutioner samlade till regioncentrum. En snabb framtida tillväxt i Stockholmsregionen förutsätter att bostäder och lokaler i högre utsträckning kan byggas utanför den centrala regionkärnan utan att bebyggelsen för den skall sprids ut. Ny bebyggelse bör koncentreras till regionala kärnor och till områden invid kommunikationsstråken.

I Stockholmsregionen finns potential för utveckling av regionala kärnområden som kan fungera som komplement till city. Sådana kärnor måste ha både marknadsmässiga förutsättningar och stöd från relevanta aktörer för att utvecklas. I utvecklingsplanen prioriteras på lång sikt – förutom regioncentrum – sju yttre kärnor som har dessa förutsättningar.

Stadsbyggandet inriktas på en tätare regional struktur än hittills för att utveckla stadsmiljön, hushålla med mark och för att regionen ska bli mer transport- och energieffektiv. Stadsmiljön bör ha kvaliteter som en europeisk traditionell stad: täthet, variationsrikedom, offentliga rum och grönska. Denna inriktning har stort stöd i kommunernas yttranden och i översiktsplaner.

LS 0110-0561

Grön och blå struktur

Regionens gröna och blå strukturer ger förutsättningar för rekreation, vattenförsörjning och ett rikt växt- och djurliv långt in mot regionens centrum. Mälaren och Saltsjön ger storstadsregionen speciella kvaliteter med utsikter, höga naturvärden och frisk luft. Detta är en tillgång att förvalta och utveckla. Ett synsätt grundat på en långsiktig hushållning är viktigt för att så ska ske. Grönstrukturens värden och funktioner bör beaktas och utvecklas när infrastruktur, bostäder och lokaler byggs. Vattenresurserna måste säkras eftersom de utgör en basförutsättning för utvecklingen i regionen. Yt- och grundvattentäkter måste därför få ett bättre skydd.

Transportsystemet

Transportsystemet är avgörande för tillgängligheten i och till regionen. Ekonomisk utveckling och välfärd förutsätter att arbetsgivare har tillgång till kompetent arbetskraft och andra marknader inom och utom landet och att yrkesverksamma kan välja mellan olika arbetsplatser. Också möjligheter att nå vänner, kultur och fritidsaktiviteter är viktiga för en hög livskvalitet.

Det finns idag ett stort uppdämt behov av att komplettera transportsystemet och öka dess kapacitet. Därtill kommer att resandet förväntas öka kraftigt under planperioden. Bara att behålla dagens framkomlighet kräver åtgärder inom alla områden: nya spår och vägar, utökad kollektivtrafik samt åtgärder för en effektivare användning av transportsystemet.

De viktigaste strategiska kollektivtrafikåtgärderna i planen är en pendeltågstunnel med två spår under centrala Stockholm, en fortsatt utbyggnad av Tvärbanan österut och norrut samt fler järnvägsspår på Västeråsbanan mellan Kallhäll och Tomtebodavägen. De viktigaste strategiska åtgärderna för att förbättra vägtrafiksystemet är utbyggnad av en ny yttre tvärled som knyter samman regionens norra och södra delar, en komplett ringled runt innerstaden, samt större infartskapacitet. Arlanda flygplats och regionens fyra hamnar utvecklas ytterligare för att förbättra de internationella förbindelserna. Det är därför nödvändigt att förbättra bilarnas miljöegenskaper, t ex genom teknisk utveckling på motor- och bränslesidan. Detta måste dock främst drivas på genom insatser på nationell nivå och i internationellt samarbete.

Mark och lokaler

Näringslivets mark- och lokalanvändning präglas i hög grad av regionens inriktning på företag som arbetar med kunskapsintensiv tjänsteproduktion. Sådana företag har relativt små ytkrav per anställd men stora krav på lokalernas tillgänglighet. På lång sikt måste två regionalt viktiga frågor hanteras: personal- och kontaktintensiva verksamheter måste kunna växa i områden som motsvarar deras krav och detaljhandeln måste kunna utvecklas och förnyas utan att det uppstår stora negativa effekter lokalt och i angränsande kommuner.

LS 0110-0561

Lokaler för personal- och kontaktintensiva verksamheter bör byggas i regionala kärnor. De yttre kärnområdena kan på sikt fungera som komplement till city och erbjuda en god utvecklingsmiljö.

Detaljhandelns strukturomvandling och tillväxt har lett till att en allt större andel av försäljningen sker vid stora anläggningar i skilda externa lägen, dels utanför traditionella centra. Dessa lägen har ofta god biltillgänglighet men dålig kollektivtrafik. Dessa stora anläggningar har påverkat närservicen i andra områden. Strategin bör vara att integrera dessa anläggningar i de regionala kärnorna. Det är vidare angeläget att åstadkomma en öppnare samrådsprocess med konsekvensanalyser av nya större handelsetableringar.

Bostadsmarknad och bostadsbyggande

En väl fungerande bostadsmarknad med ett tillräckligt bostadsbyggande är viktiga förutsättningar för utvecklingen i en expansiv region som Stockholmsregionen. Brist på bostäder medför svåra ekonomiska och sociala konsekvenser. Det är därför allvarligt att den snabba befolkningstillväxten i regionen inte motsvarats av tillnärmelsevis motsvarande utbyggnad av bostäder. Den buffert som tidigare fanns i länet i form av lediga lägenheter är nu i stort sett förbrukad. Ökat kommunalt ansvarstagande för bostadsförsörjningen, förstärkt regional överblick och översyn av statliga villkor för bostadsbyggandet kan bidra till att skapa bättre betingelser för utveckling i regionen.

Teknisk infrastruktur

De tekniska försörjningssystemen har byggts ut och omformats under lång tid. Karaktäristiskt för systemen på regional nivå är de storskaliga ledningssystemen och omvandlingsanläggningarna. De stora investeringar som gjorts gör att regionen idag är väl rustad. Men på lång sikt krävs åtgärder för att upprätthålla och utveckla regionens energiförsörjning, avfalls- och masshantering, vattenförsörjning och avloppsrening. Åtgärder behövs också för att säkra den mark som de tekniska systemen kräver på lång sikt.

Plankartan och hänsynskartan

Regionens utveckling innebär att mark behöver tas i anspråk för nya ändamål. Redovisningen på regionplanekartan anger en inriktning på lång sikt för markanvändningen i regionen som helhet. Markanvändningen ska stödja regionens utveckling i riktning mot de regionala målen. Strukturen bygger på en bedömning av samhällets anspråk på lång sikt och på en bedömning av olika områdets lägesegenskaper, naturvärden och andra förutsättningar. Avvägningen mellan exploaterings- och bevarandebestånden redovisas principiellt på plankartan.

På hänsynskartan redovisas större områden som kräver särskild hänsyn i samhällsplaneringen. Utgångspunkten för hänsynskartan är behovet av att säkerställa regionens vattenresurser och grönområden för att tillgodose såväl naturvårds- som friluftslivsintressen.

LS 0110-0561

Långsiktigt hållbar utveckling

De åtgärder som beskrivs för respektive sakområde har övervägts ur ett hållbarhetsperspektiv. En samlad bedömning visar att utvecklingsplanen, om den genomförs, förbättrar förutsättningarna för en hållbar utveckling i regionen. För att en hållbar utveckling ska kunna uppnås behövs emellertid även åtgärder som ligger utanför ramen för en regional utvecklingsplan.

Genomförande och uppföljning

RUFS behandlar gemensamma frågor i regionen och insatser vars genomförande i flertalet fall kräver många olika aktörers medverkan. Ett samlat agerande, av det slag som krävs för att genomföra de nu aktuella förslagen, har ofta varit svårt att åstadkomma i Stockholmsregionen. Genomförandet måste därför präglas av nytänkande och av att gemensamma intressen görs tydliga. Delregionplanering, stärkt samarbete i Mälardalen samt opinionsbildning är några av de insatser som kan användas för att få igång genomförandet. Planen bör hållas aktuell genom att landstingsfullmäktige under varje mandatperiod tar ställning till planens aktualitet.

Inkomna synpunkter under utställningen

Totalt har 122 remissvar inkommit varav 6 inte haft några synpunkter på det utställda förslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2001. Samtliga kommuner i länet har yttrat sig utom Norrtälje, som dock tillsammans med övriga nordostkommuner avgivit ett gemensamt yttrande. Även Södertörnskommunerna har utarbetat ett gemensamt yttrande, samt dessutom avgivit sina egna synpunkter. Därutöver har kommuner utanför länet, kommunala samarbetsorgan, landsting och landstingsorgan, länsstyrelser, statliga organ, organisationer och enskilda yttrat sig. Kontoret har följande kommentarer till de inkomna synpunkterna.

Planeringsprocessen och planens innehåll

Den ambition som funnits i planeringsprocessen, att skapa en gemensam syn kring viktiga framtidsfrågor, tycks i huvudsak ha varit framgångsrik. Att ett stort antal remissinstanser liksom Stockholmsberedningens arbete i allt väsentligt stödjer den inriktning som presenteras i RUFS är ett kvitto på detta. Kontorets slutsats är att utställningsförslaget har bred förankring hos regionens aktörer och bör föras fram för antagande.

Några få aktörer menar att utställningsförslaget inte kan ligga till grund för ett antagande vilket främst har sin grund i en annan syn på regionplaneringens roll när det gäller att bidra till ekologisk hållbarhet. Att göra mer för att bidra till ökad ekologisk hållbarhet än det som ingår i RUFS är önskvärt. Men att mer behöver göras av olika aktörer på olika nivåer i samhället bör inte hindra ett

LS 0110-0561

antagande av RUFSS och de insatser av godo för ekologisk hållbarhet som ingår där.

De problem i planeringsprocessen som tas upp av vissa remissinstanser berör främst demokratiska aspekter. För det första handlar det om allmänhetens roll i planeringsprocessen. Kontoret vill här förtydliga att ambitionen i första hand varit att involvera kommuner och organisationer i planeringsprocessen, d.v.s. aktörer som representerar större samhällsgrupper. Materialet har dock varit tillgängligt för alla och vid flera tillfällen har det också presenterats och diskuterats vid öppna tillställningar. Möjligheterna även för enskilda att ta del av, och framföra sina synpunkter på planeringen, har därför varit goda. Ett antal enskilda har också skickat in synpunkter under remisstiden.

Den andra demokratiska aspekten som tas upp handlar om hur synpunkterna vid förra remissomgången beaktades. Även här kan ett förtydligande vara på sin plats eftersom vissa instanser menar att de synpunkter de framfört inte har beaktats vid framtagandet av utställningsförslaget. Kontoret vill poängtera att en noggrann genomgång gjordes av de synpunkter som lämnades under samrådsskedet, liksom nu, av synpunkter som lämnats på utställningsförslaget.

Det finns nu stor enighet om planens sakmässiga omfång och inriktning. Några instanser föreslår dock att ytterligare sakområden ska behandlas. I allt väsentligt är det frågan om önskemål från enskilda aktörer. Några kommuner för dock fram önskemål om att dels frågor som rör landsbygdens utveckling borde behandlas, dels frågor om odlingslandskapet och kulturmiljöer. Kontoret anser därför att frågor kring odlingslandskapet, landsbygden och kulturmiljöer bör behandlas mer ingående i den fortsatta planeringen.

De funktionella sambanden i Mälardalen kommenteras främst av aktörer utanför Stockholms län. De menar att behovet av samverkan är tydligt och att Mälardalsperspektivet nu är bättre belyst än tidigare. Utställningsförslagets uppläggnings; att dels beskriva de funktionella sambanden samlat i ett inledande avsnitt och dels ta upp Mälardalsperspektivet i anslutning till de sakområden det berör, bör därför bibehållas. Även frågor som gäller de funktionella sambanden i Mälardalen bör behandlas mer ingående i den fortsatta planeringen.

Vision, mål och strategi

Kontoret noterar att vision, mål och strategier har stort stöd. Instanserna lyfter dock fram svårigheten att uppnå alla tre målen och ser konflikter mellan dessa. Dessa konflikter, som främst visar sig på åtgärdsnivån, och avvägningen mellan olika intressen har varit en viktig utgångspunkt i planeringsprocessen. Kontoret bedömer att de avvägningar som gjorts har stort stöd och att visionen och de tre målen bör ligga fast. Frågan om RUFSS:s relation till mål i andra planer och program tas också upp. Det är naturligtvis viktigt att det finns en samstämmighet mellan olika planer och program för regionen. För RUFSS, som har ett brett och långsiktigt perspektiv, kan det dock vara nödvändigt att

LS 0110-0561

formulera mål och strategier på annat sätt än i program som fokuserar på ett perspektiv eller som avser en kortare tidsperiod.

Regionens roll i världen, tillståndet i regionen och framtidsbedömning

Eftersom en gemensam verklighetsbild är en viktig förutsättning för en samsyn när det gäller vilka åtgärder som bör vidtas, är det av stor betydelse att det här har etablerats en bred enighet. De synpunkter som framförs gäller främst att Mälardalsperspektivet ska vara tydligare i tillståndsbeskrivningen och att en befolkningstillväxt som sprids i högre grad till övriga Mälardalen bör analyseras ur ett miljöperspektiv. Några instanser antyder att en tillväxt som ”sprids” till hela Mälardalen kan vara fördelaktig ur ett miljöperspektiv.

Det finns här anledning att poängtera att en tillväxt förväntas även i andra delar av Mälardalen även om den kraftigaste tillväxten förväntas inom Stockholms län och Uppsala län. Hushållens efterfrågan på bostäder är ofta riktad mot begränsade områden och kommundelar och kan endast i mycket begränsad omfattning och på lång sikt styras till andra län. Att i planeringen antyda att det finns en valmöjlighet mellan en befolkningstillväxt i Stockholms län respektive i övriga Mälardalen leder tanken fel. Oavsett om det ena eller det andra alternativet är att föredra ur ett miljöperspektiv så måste det finnas en stor beredskap för tillväxt i Stockholms län. I samrådsunderlaget redovisades befolknings-scenarier för hela Mälardalsregionen men inte i utställningsförslaget. Kontoret anser att de för tydlighetens skull bör redovisas i den färdiga planen.

Förnyelse, innovation och integration

Inriktningen på att utveckla regionens förutsättningar för innovation och förnyelse får stöd. Synpunkter framförs om att vissa insatser bör genomföras i hela Mälardalen. En bredare samverkan i Mälardalen i genomförandet av insatserna kan vara relevant i vissa fall. Lämpligen görs en sådan bedömning av förutsättningar för, och lämplighet av, ett Mälardalsperspektiv i den fortsatta genomförandeprocessen för respektive förslag. Kontoret anser inte att en sådan bedömning behöver föras in i planen utan är en del av den fortsatta processen. Insatserna för att förbättra invandrares integration i arbetslivet får stöd. Länsstyrelsen är dessutom beredd att samverka för att genomföra en rad andra förbättringar.

Kompetensutveckling och FoU

Det finns en mycket stor enighet om behovet av fler högskoleplatser i regionen. Flertalet insatser stödjer också inriktningen att dessa platser ska lokaliseras till kärnor i regiondelar med låga övergångsfrekvenser. Den kraft som en högskole-etablering kan bidra med när det gäller att utveckla de regionala och delregionala kärnorna bör tas tillvara. Även andra platser som vissa remissinstanser föreslår för högskoleetablering kan dock vara lämpliga. Kontoret står fast vid bedömningen att behovet av högskoleplatser bör tillgodoses inom regionen och vill påminna om att länet har lägst s.k. rekryteringstäthet av alla län i Sverige. Geografisk närhet är

LS 0110-0561

en viktig aspekt för att fler ska ta steget till högskolestudier - särskilt för de ungdomar som kommer från hem där högskolestudier inte är det naturliga livsvalet.

Sedan utställningsförslaget presenterades har riksdagen tagit beslut om att etablera ett s.k. nätuniversitet. Nätuniversitetet ska kanalisera distansutbildningskurser som ges av högskolor och universitet. Inrättandet av nätuniversitetet bör påverka förslaget i RUFSS om att skapa ett nätverksuniversitet i Mälardalen. Även om det s.k. Nätuniversitetet blir en framgång med ett stort utbud av kurser kan det vara av godo att utbyte och samarbete mellan högskolor och universitet i Mälardalen utvecklas.

Det fria gymnasievalet är den enda av de insatser som presenteras som tycks vara kontroversiell. Risken att ett fritt gymnasieval leder till social segregation måste tas på allvar på det sätt som remissinstanserna uttrycker. Det är därför viktigt att resurser ges till gymnasieskolorna - så att dessa kan utveckla sina egna profiler. Därför poängteras i RUFSS att särskilda resurser kan behöva tillföras vissa gymnasier för detta och för att motverka en utarmning.

Sedan utställningsförslaget presenterades har riksdagen också beslutat att etablera kvalificerad yrkesutbildning som en reguljär eftergymnasial utbildningsform. Den permanenta organisation och finansiering som förslaget i RUFSS innebar har därför infriats. Däremot kvarstår farhågan att KY-utbildningen i regionen är underdimensionerad. Förslaget bör omformuleras och fokusera på denna aspekt. En väl fungerande praktisk utbildning är en nödvändighet om regionen ska fungera. KY-utbildningen har här en viktig roll men det kan också behövas andra insatser inom detta område.

Bebyggelsestruktur

Det finns ett starkt stöd för den föreslagna inriktningen mot förtätning och flerkärnighet och den bör därför ligga fast. Ett fåtal remissinstanser bedömer att förtätningen antingen borde drivas längre eller att den har överskattats. Kontoret bedömer dock att avvägningen är lämplig.

Avgränsningen av de regionala kärnorna i planen har en översiktlig och principiell karaktär. Ett fåtal synpunkter på kärnornas avgränsning har kommit fram. I det fortsatta arbetet med planens genomförande bör kommuner i samarbete med regionala organ precisera innehållet och avgränsningen närmare. Det är också betydelsefullt att bedöma utvecklingen i närliggande områden som påverkar kärnornas omland.

Arlandas utvecklingspotential lyfts fram av några. Arlanda har en stark utvecklingspotential inom verksamheter med anknytning till logistik, vilket också anges i RUFSS. Arlandas potential som ett interregionalt och internationellt logistikcentrum bör förtydligas i RUFSS.

LS 0110-0561

Grön och blå struktur

Remissinstanserna ger stöd för behovet av ett förbättrat planeringsunderlag avseende de gröna strukturen för ställningstaganden till olika anspråk. Kontoret har redan inlett ett arbete med att utveckla ett sådant kunskapsunderlag i samarbete med kommunerna. På sikt behöver analyserna också utsträckas till länets ytterområden och sambanden med angränsande län. I förlängningen av detta ligger också att föra ut informationen genom de nätverk som föreslås etableras. I den strategi som ingår i RUFSS ligger också att effektivisera markanvändningen genom att undvika att ta ny mark i anspråk när regionen byggs ut, och i synnerhet den mark som ingår i den regionala grönstrukturen.

Några få har synpunkter på områden som borde ingå i den regionala grönstrukturen. Kontoret anser att eventuella förändringar av den regionala grönstrukturen bör göras mer samlat med ett fördjupat kunskapsunderlag som grund, t ex inför en aktualisering av den regionala utvecklingsplanen under nästa mandatperiod. Flera tar också upp behovet av ett utökat skydd. Det anges också i RUFSS att delar av grönstrukturen bör ges skydd enligt miljöbalken efter analys av dess värden och vilka hot som föreligger. Det finns däremot ännu inte underlag för att i RUFSS peka ut dessa områden.

Det finns också stöd för den inriktning som anges för den blå strukturen. Några kommuner ifrågasätter dock innebörden eller omfattningen av föreslagna skyddsområden för Mälaren eller för grusåsar. Kontoret anser att det med hänsyn till vårt stora beroende av Mälaren är angeläget att vattentäkterna skyddas på ett adekvat sätt. Avgränsningen bör ses som en översiktlig rekommendation. Det ligger på länsstyrelsen och kommunerna att ange skyddsområdets storlek liksom de eventuella inskränkningar och föreskrifter som behövs för att tillgodose det erforderliga skyddet.

Transportsystemet – övergripande

Det finns ett starkt stöd för den föreslagna huvudinriktningen för utbyggnad av transportsystemet. Detta bekräftas också av Stockholmsberedningens arbete. Kontoret instämmer i bedömningen att anslagen behöver öka. Att så sker kan förhoppningsvis bli ett resultat av Stockholmsberedningens arbete.

Länsstyrelsen framför i sitt granskningsyttrande att alternativen Kungsholmenbanan och tredje spåret fortfarande skall finnas med som alternativa sträckningar till pendeltågstunnel samt att utöver Yttre tvärleden även Essingeledens Brommagren och Ålstensleden bör redovisas i regionplanen till dess att de nord-sydliga vägförbindelserna slutligt avgjorts. Kontoret vill framhålla att det finns ett betydande stöd för de huvudalternativ som redovisas i RUFSS, något som redan framgick vid samrådet. Länsstyrelsen motiverar sitt ställningstagande med att dessa alternativ nu prövas i de förstudier som pågår enligt järnvägs- och väglagen.

LS 0110-0561

Kontoret har förståelse för att länsstyrelsen framför den synpunkten. Många av de övriga infrastrukturobjekten i RUFSS kommer dock framöver att bli föremål för liknande förstudier med alternativprövningar. I konsekvensens namn borde då de tänkbara alternativen redovisas även för dessa även om de kan bedömas vara hypotetiska, något som kan te sig orimligt. Under regionplanearbetet och i andra sammanhang har åtskilliga alternativ prövats. Några av dessa har också funnits med under samrådet. Syftet med regionplaneprocessen är emellertid att begränsa antalet tänkbara alternativ, inte att hålla alla handlingsalternativ öppna.

Regionplaneprocessen och samrådet har för de aktuella objekten lett fram till en betydande samsyn i regionen. Kontorets förslag är därför att på plankarta och i objektsförteckning endast redovisa huvudalternativ. För objekt där förstudier pågår bör dock i text redovisas de alternativ som prövas samt det faktiska beslutsläget. För andra objekt bör där det är aktuellt anges att endast översiktliga studier ännu föreligger och att andra alternativ också måste prövas i genomförandet.

Synpunkter förs fram på hur kollektivtrafikresandet kan påverkas. Analyser av hur kollektivtrafikutbud, alternativa bebyggelsestrukturer och andra åtgärder påverkar kollektivtrafikandelen och kollektivresandet sker fortlöpande i regionplaneringen och har också skett i arbetet med RUFSS. Resultat finns redovisade, del i utställningsförslaget, dels i olika rapporter och promemorior. Kontoret kommer i olika former att arbeta vidare med dessa frågeställningar i samarbete med andra regionala aktörer.

Trängselproblemen och förslag på bilavgifter lyfts fram av en del. Möjligheterna att bygga bort trängseln är i många fall begränsade. Olika former av avgifter för att effektivisera utnyttjandet av trafiksystemet eller finansiera utbyggnaden har utretts såväl inom arbetet med RUFSS som i andra former. Effekterna av ett alternativ för bilavgifter presenterades också i samrådsunderlaget men fick begränsat stöd i samrådet. I RUFSS anges att det behövs andra åtgärder för att effektivisera transportsystemet utan att sådana preciseras. Stockholmsberedningen har också fått ett uppdrag att utreda trängselsavgifter. Om det i framtiden skulle finnas politisk majoritet för att införa sådana utgör RUFSS inget hinder för detta. Utbyggnadsförslagen i RUFSS kommer likafullt att behöva genomföras med hänsyn till regionens tillväxt och vikten att stödja en fungerande regional struktur.

Godstrafiken är ett annat område som remissinstanserna tar upp. Kontoret kommer att ägna godstransportfrågorna större uppmärksamhet i den fortsatta regionplaneringen. Behovet av godsterminaler ingår i detta.

Kollektivtrafik

Kontoret bedömer att det finns ett betydande stöd för huvudinriktningen i RUFSS med avseende på kollektivtrafiksystemet. I RUFSS betonas att kollektivtrafiken i Mälardalen bör knytas ihop genom att taxor och tidtabeller samordnas. Det är

LS 0110-0561

dels en teknisk, dels en politisk fråga hur långt en sådan samordning skall drivas, som behandlas i annan ordning. Utformningen av den yttre miljön och av tillgängligheten för funktionshindrade hanteras på annat sätt än i RUFs.

Många synpunkter berör enskilda kollektivtrafikobjekt. Det finns ett överväldigande stöd för att bygga ut en pendeltågstunnel i Getingmidjan genom centrala Stockholm. Det finns också en bred uppslutning bakom behovet av nya spår i nordostsektorn. I RUFs anges inte vilken teknisk lösning som bör genomföras. UNO-kommunerna förordar en pendeltågsgren som även får stöd av Banverket. Stockholmsberedningen har i sitt betänkande med bred majoritet prioriterat en pendeltågsgren. Kontoret bedömer därför att det finns förutsättningar att redovisa en pendeltågsgren från Solna till Arninge.

Behov av kapacitetsförstärkningar på Mäljarbanan och Svealandsbanan lyfts fram av en del. Kapacitetsförstärkningar genom partiella (före 2015) eller sammanhängande dubbelspår (till 2030) på Svealandsbanan bör redovisas i RUFs. Kontoret bedömer att det under planperioden fram till 2030 är tillräckligt att förstärka kapaciteten på sträckan mellan Kallhäll och Tomtebodas som redan anges i RUFs. Kontoret anser att någon ändring av redovisningen av Stockholm Nord inte bör ske, men att den pågående utredningen om lokaliseringen och funktionen bör beskrivas i texten.

En förlängning av tunnelbanan mellan Hagsåtra och Älvsjö har övervägts i flera tidigare regionplaner. Tidigare analyser har inte visat att sträckan skulle få tillräckligt många trafikanter. Banan har dock lyfts fram av SL och av Stockholmsberedningen. Kontoret bedömer att en sådan förlängning kan vara av värde av systemskäl och föreslår därför att ett spårreservat anges i planen.

Stockholmsberedningen har lyft fram en yttre snabb spårväg Älvsjö-Fruängen-Kungens Kurva-Skärholmen-Flemingsberg som förordas av vissa remissinstanser. Kontoret bedömer att det vore en fördel att ändra redovisningen i RUFs från kollektivtrafikreservat till spårreservat. Möjligheten att trafikera sträckan med busstrafik finns till dess att underlaget motiverar en spårutbyggnad på sträckan, vilket också kan framhållas i texten.

Tvärbanans utbyggnad (Alvik)-Ulvsunda- Kista-Stockholm Nord bör redovisas mer översiktligt som Sundbyberg anser, eftersom alternativa sträckningar prövas. På motsvarande sätt bör det i texten anges att alternativa sträckningar bör prövas för kollektivtrafikstråket mellan Sjöberg och Täby som Sollentuna har synpunkter på. I den fortsatta planeringen av sträckan Solna-Universitetet-Ropsten kommer alternativa sträckningar också att studeras inför genomförandet, inklusive sträckningar som utnyttjar Värtabanans.

Några organisationer har invändningar mot utbyggnaden av Tvärbana Ost mellan Sickla och Slussen, samt integrering med Saltsjöbanan, men kontoret anser inte att någon ändring bör ske. Den kapacitetsförbättring som behövs för

LS 0110-0561

Saltsjöbanan är inte möjlig med nuvarande enkelspår mellan Nacka och Slussen utan förutsätter en konvertering och omläggning.

Vissa remissvar lyfter fram båttrafiken. I vissa relationer kan båttrafik på de inre vattenvägarna utgöra ett bra komplement till den landburna kollektivtrafiken, vilket bör utvecklas i texten.

Några synpunkter förs fram som gäller det redovisade nätet för inomregionala stombussar. Det är att betrakta som en principiell illustration. Där anges viktiga relationer men inte exakta vägsträckningar. Väsentligt är att det regionala huvudvägnätet är så utformat att kollektivtrafik på vägar av högre standard möjliggörs i viktiga relationer.

Vägtrafik

Förslagen för vägtrafiken har i stort fått ett övervägande stöd bland remissinstanserna. De flesta synpunkterna på enskilda objekt avser Yttre tvärleden och framförallt Förbifart Stockholm. Även beträffande förbifarten finns det ett betydande stöd. Stockholmsberedningen har liksom flertalet berörda kommuner och Vägverket tagit ställning för Förbifart Stockholm som huvudalternativ. Andra alternativ, framförallt inre tvärleden och Brommagrenen har analyserats i arbetet med RUFSS och i andra sammanhang, men inte befunnits ha sådana fördelar att de borde rekommenderas. På plankarta och i objektsförteckning bör därför redovisas huvudalternativet Förbifart Stockholm. I texten redovisas dessutom vilka alternativ som också prövas i förstudie liksom hur beslutsläget är beträffande dessa.

Den s k Mälardiagonalen, Riksväg 55, är en förbifart utanför länet som har viss betydelse för Stockholmsregionen. Stockholmsberedningen har prioriterat en upprustning av denna väg. Kontoret anser att detta även bör redovisas i texten trots att den i sin helhet ligger utanför regionplaneområdet.

Kontoret föreslår att Arlandaförbindelsen, väg 263, efter 2015 kompletteras med delen norr om Märsta fram till Måby trafikplats på E4 som Sigtuna påpekat. Med den utveckling av trafiken till Arlanda som kan bedömas ske på lång sikt är motiverat med en framtida handlingsberedskap för denna väg, som förbättrar tillgängligheten till Arlanda och leder trafiken utanför Märsta. Vidare bör en ombyggnad av väg 77 mellan Rösa, Rimbo och länsgränsen som har prioriterats av Stockholmsberedningen tidigareläggas i RUFSS.

I RUFSS ingår E18 på sträckan Barkarby-Kista. Stockholmsberedningen har även lyft fram breddning av E18 på sträckan Jakobsberg-Hjulsta inklusive ny trafikplats i Barkarby. Kontoret föreslår därför att även detta objekt läggs in i RUFSS efter 2015.

Kontoret föreslår vidare att förbifart för väg 226 förbi Vårsta förläggs öster om Vårsta i enlighet med Botkyrkas synpunkter. I RUFSS ingår en upprustning av

LS 0110-0561

väg 225 Vårsta-Ösmo under senare delen av planperioden. Stockholmsberedningen har prioriterat denna upprustning av vägen. Kontoret föreslår därför en tidigareläggning så att objektet anges före 2015.

Skärgårdens kommunikationer

Förslaget om replipunkter har fått ett övervägande stöd och bör i huvudsak ligga fast. Nordostkommunerna vidhåller dock kritiken. Kontoret håller med om att förhållandena i Norrtälje skiljer sig från dem i den södra skärgården, och anser att kraven på replipunkter bör kunna anpassas till de olika förutsättningarna. De utpekade landfästena i Norrtälje, Räfsnäs och Simpnäs, bör därför ändras till replipunkter. Kontoret anser vidare att även Boda bör anges som replipunkt i Värmdö kommun.

Flygtrafik

Det finns ingen grund för att redovisa någon annan struktur för trafikflyget än enligt utställningsförslaget med Arlanda som huvudflygplats och med Bromma som komplement. Däremot finns det behov att ägna ytterligare uppmärksamhet åt det övriga allmänflyget. Frågan behandlas av Stockholmsberedningen. Kontoret anser att en tydligare redovisning bör ske av vilka flygplatser som där kan komma i fråga.

Hamnar och farleder

Kontoret avser att i den fortsatta regionplaneringen arbeta med en strategi för hamnar, godstransporter och terminaler i länet och Östra Mellansverige, där frågor som tas upp av remissinstanserna avses att belysas. Behovet av ökad slusskapacitet i Södertälje för att öppna Mälaren för större fartyg bör dock föras in i planen.

Bostadsmarknad, bostadsbyggande och lokaler

Remissinsatserna lyfter främst fram de kommunalekonomiska effekterna vid expansion och de statliga regler som ligger bakom dessa. Flera aktörer vill medverka till den översyn som föreslås i RUFSS av statliga regler som hindrar bostadsbyggande. Det är samtidigt viktigt, som Stockholm stad påpekar, att alla kommuner ändå tar ett ansvar för bostadsförsörjningen i regionen. Kontoret bedömer inte att det i RUFSS är möjligt att presentera tydligare förslag och ställningstaganden än vad som redan görs. Mer långtgående insatser diskuteras i olika sammanhang, men de har inte behandlats i den regionala planeringsprocessen och bör därför inte redovisas i RUFSS. Några aktörer lyfter fram vikten av att ha en blandning av hustyper och upplåtelseformer i olika delar av regionen. Det är en viktig aspekt som även redovisas som en inriktning i RUFSS och som då kopplas till de lokala bostadsmarknader som kan identifieras i regionen.

Det finns, som flera instanser påpekar, fördelar med en integrerad bostadsmarknad i Mälardalen. De stora geografiska skillnader som finns i fråga om

LS 0110-0561

bostadspriser och bostadsbristens utbredning är dock ett tydligt tecken på att det på kort sikt inte går att behandla Mälardalsregionen som en bostadsmarknad. Trycket mot Stockholmsregionen måste i allt väsentligt hanteras inom regionen men de närmaste angränsande kommunerna kan också behöva räkna med en växande bostadsefterfrågan.

Flera remissinstanser kommenterar detaljhandelsfrågan och vill få konsekvenserna av detaljhandels strukturomvandling bättre belysta och/eller efterfrågar en annan hantering av detaljhandelsetableringar i regionen av miljö- eller konkurrensskäl. Kontoret menar att dessa aspekter och frågor kan hanteras inom ramen för den öppnare samrådsprocess vid större handelsetableringar med konsekvensanalyser som föreslås i RUFs. RUFs anger att tillkommande anläggningar bör lokaliseras så att de stödjer framväxten av den eftersträvade kärnstrukturen och någon ändring av detta förslås inte.

Scenarier på kommunal nivå

För att öka bostadsbyggandet till erforderliga nivåer behöver kommunernas bedömningar för de närmaste femton åren svara mot regionens samlade behov. Mer än hälften av kommunerna bedömer att de under vissa förutsättningar kan svara för ett bostadsbyggande enligt scenario Hög och nästan alla de övriga åtminstone för en nivå kring scenario Bas. Endast ett par kommuner, Danderyd och Lidingö, bedömer att även Scenario Bas ligger för högt. För de närmaste åren planerar några kommuner, bl a Stockholm, för ett mer omfattande bostadsbyggande än scenario Hög. Utifrån vad kommunerna uppger i sina yttranden bedömer kontoret därför att ett bostadsbyggande i regionen som helhet på omkring 10-12 000 lägenheter per år borde vara möjligt, dvs uppemot det högre scenariot. Det finns därför inte anledning att ändra i scenarierna på kommunal nivå.

Kontorets bedömningar gäller länets kommuner som ingår i regionplaneområdet. Idag ingår redan fler kommuner än så i regionens gemensamma bostadsmarknader. Om kommunerna i länet inte når upp till den erforderliga nivån finns det också möjlighet att tillgodose en växande del av bostadsefterfrågan utanför länsgränsen. De närmast angränsande kommunerna utanför länsgränsen kan därför behöva räkna med en växande bostadsefterfrågan från Storstockholm. Det gäller framförallt kommuner som Trosa, Gnesta, Strängnäs, Håbo, Enköping och den kommande kommunen Knivsta, kanske också Uppsala. Med ett ökande bostadsbyggande även i dessa kommuner bedömer kontoret att det finns än bättre förutsättningar att tillgodose efterfrågan på bostäder fram till 2015.

På längre sikt är det svårare att göra motsvarande beräkning eftersom kommunerna inte alltid kan överblicka en så lång planperiod. Kontoret bedömer att det inte för närvarande finns tillräcklig planeringsberedskap i kommunerna på den längre sikten. Det finns å andra sidan tid att skapa en tillräcklig lång-

LS 0110-0561

siktig beredskap. På längre sikt kommer sannolikt en ännu större del av Mälardalen att integreras i regionens bostadsmarknader.

Teknisk infrastruktur

Den tekniska infrastrukturens anläggningar och nät är i hög utsträckning regionala resurser och funktioner. Täckter, avfallsanläggningar, ledningar m.m. är nödvändiga inslag i regionen för att den ska fungera även på lång sikt. Bitvis kan det dock vara svårt att rymma dessa funktioner i en storstadsregion och några kommuner som berörs av anläggningar m.m., framför önskemål om att dessa inte bör ingå i planen.

En del invändningar reses mot reservat för naturgasledningar. Svensk Naturgas bedriver för närvarande en förprojektering av ett naturgasnät i Mellansverige och Bergslagen. Huvuddelen av de sträckningskorridorer som ingår överensstämmer med reservatet för ett naturgasnät i RUFSS. Under projekteringen kan också ytterligare korridorer aktualiseras. Kontoret menar att det är fortsatt viktigt att säkra reservatet för ett framtida naturgasnät och att det i dag inte finns någon grund för att ändra de föreslagna sträckningarna.

Synpunkter på mark- eller tunnelförläggning av kraftledningar förs fram. RUFSS anger ingen specifik inriktning i frågan om att luftledningar ska tas bort eller markförläggas. I RUFSS konstateras endast att Stoseb i samarbete med kommuner och energiföretag ska analysera möjligheterna ytterligare. Frågan om markförläggning är i stor utsträckning lokal och kommunal varför det kan vara svårt att göra sådana ställningstaganden i regionplanen utan en mycket ingående lokaliseringssprövning. Kontoret bedömer att de kraftledningsreservat som anges fortfarande är aktuella och bör behållas.

Det finns även synpunkter på en del täckter, tippar, platser för att hantera massor och för biokraftvärmeverk. De bedöms av kontoret behövas i den omfattning som anges i planen. De är viktiga regionala anläggningar som inte kan utelämnas. De alternativ för bergtäckter som anges bedöms på lång sikt kunna bli aktuella även om de idag inte anges i berörda kommuners översiktsplaner.

Kontoret noterar att förslagen om en regional VA-strategi i omvandlingsområdena samt en regional avfallsplan får stöd.

Riksintressen

Enligt Länsstyrelsen är riksintresset för Arlanda tillgodosett i planförslaget. Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna framför med likartade formuleringar att det bör framgå att fördjupade analyser mot bakgrund av teknikutveckling mm krävs som underlag för en precisering av riksintresset Arlanda. Detta framgår även av RUFSS. Länsstyrelsen framför vidare i sitt granskningsyttrande att Bromma flygplats är av riksintresse för luftfarten och så länge flygplatsen finns måste restriktionerna som flygtrafiken medför för ny bebyggelse i

LS 0110-0561

omgivningen beaktas och flygplatsens influensområde redovisas i planen. Kontoret instämmer i behovet av att beakta de restriktioner som Bromma medför. Bromma flygplats influensområde bör därför redovisas i med utgångspunkt i gällande koncessionsbestämmelser.

Länsstyrelsen framför vidare i granskningsyttrandet att det i texten bör framhållas att kulturmiljövårdens och naturvårdens riksintressen samt Natura 2000-områdena ska beaktas och finnas redovisade i kommunernas översiktsplaner. Kontoret bedömer att det är möjligt att redovisa områden av större omfattning utanför stadsbygden som är av riksintresse för kulturmiljövården. I texten kan det vidare framhållas att kulturmiljövårdens och naturvårdens riksintressen ska beaktas och finnas redovisade i kommunernas översiktsplaner. Natura 2000 är en av EU:s åtgärder för att enligt habitatdirektivet och fågeldirektivet bevara livsmiljöer av betydelse för den biologiska mångfalden. Även Natura 2000-områdena bör omnämnas i RUFSS med hänvisning till kommunernas översiktsplaner eller naturvårdsverkets förteckning över områden.

Även större övnings- och skjutfält bör i enlighet med vad länsstyrelsen för fram redovisas som försvarets riksintressen.

Markanvändning

En del mer detaljerade synpunkter på redovisningen på plankartan och på hänsynskartan förs fram. Redovisningen på plankartan är avsedd att vara översiktlig. Gränsen mellan stadsbygd och obebyggd mark är inte avsedd att läsas exakt. Det är den principiella avvägningen mellan olika intressen som redovisas, medan den slutliga avvägningen görs på den lokala nivån. Inom de zoner som anges som stadsbygd kan det på grund av det översiktliga redovisningssättet förekomma mindre områden som av lokala skäl bör hållas fria från bebyggelse. För transportinfrastrukturen anges principiella sträckningar och funktioner men inte hur objekten skall utformas, t ex med avseende på vilka sträckor som skall gå i tunnlar. Många infrastrukturobjekt befinner sig ännu i ett tidigt planeringsskede där detta inte är möjligt. Rena fel eller otydligheter på plankartan eller hänsynskartan ska naturligtvis rättas.

I Vaxholm bör en viss justering av stadsbygdsavgränsningen göras med hänsyn till kommunens synpunkter eftersom det är rimligt att räkna med en viss bebyggelse i anslutning till väg 274, och andra utbyggnadsriktningar saknas. Avgränsningen av Upplands-Bro stadsbygd österut bör minskas med hänsyn till kommunens önskemål, eftersom kommunen redovisar andraväl belägna utbyggnadsområden i sin översiktsplan. I Värmdö kommun bör de större förändringsområdena på längre sikt ingå i den övriga regionala stadsbygden. Kommunen räknar med att en permanentning nödvändiggör planering för att bli lösa VA-frågorna.

En ny stadsdel diskuteras på Tullinge flygfält. För att bibehålla handlingsfrihet för områdets framtida användning bör området avgränsas snävare än enligt

LS 0110-0561

förslaget till översiktsplan som Botkyrka hänvisar till. Här bör således ingen ändring ske.

Kynäsområdet ingår i den regionala grönstrukturen som en del av Magelungens kilområde enligt grönstrukturrapporten från 1996. Kontoret anser att sambanden mellan den inre delen av grönkilen och Ågestakilen i övrigt bör förtydligas i planen genom att stadsbygdens avgränsning ses över vid Orlångssjöberg och en grön kil markeras vid Kynäsberget.

Långsiktigt hållbar utveckling

Kontoret håller med de remissinstanser som anser att förutsättningarna för en långsiktigt hållbar utveckling inte hanterats färdigt i och med förslaget till regional utvecklingsplan. Dessa frågor behöver ägnas betydande uppmärksamhet under lång tid framöver och kontoret avser också att arbeta med dessa frågor i den fortsatta regionplaneringen efter RUFSS.

De remissinstanser som är kritiska när det gäller i vilken utsträckning som RUFSS har beaktat en långsiktigt hållbar utveckling anser i regel att miljöaspekterna har försummats. RUFSS är dock en avvägning syftande till en hållbar utveckling med såväl sociala som ekonomiska och miljömässiga aspekter. Med hänsyn till de faktorer som kan behandlas i en regional utvecklingsplan bedömer kontoret att en rimlig avvägning har skett.

Som Boverket konstaterar har konsekvensbedömningen funnits med under planprocessen och påverkat innehållet. Metoderna för detta arbete är dock långtifrån färdiga och kontoret kommer i det fortsatta arbetet att utveckla dem vidare.

Ett flertal remissinstanser anser att miljö kvalitetsnormerna borde getts större vikt. I RUFSS diskuteras betydelsen av normerna och möjligheterna att med RUFSS bidra till att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid inte överskrids. Sedan utställningsförslaget togs fram har regeringen beslutat att ge läns styrelsen i uppdrag att upprätta ett åtgärdsprogram för kvävedioxidnormen. Det finns inte förutsättningar att tidsmässigt samordna detta uppdrag med RUFSS, men detta kan ske i kommande aktualiseringar av planen. Vidare har en norm för partiklar införts som kan bli lika kritisk som normen för kvävedioxid. Texten om miljö kvalitetsnormer behöver därför aktualiseras med avseende på detta. Kontoret vill i det sammanhanget understryka vad några remissinstanser för fram, nämligen att kommande åtgärdsprogram inte får medverka till att sammantaget öka utsläppen eller försvåra en nödvändig utbyggnad i den växande regionen.

Genomförande och uppföljning

Många aktörer betonar vikten av att få till stånd en starkare regional beslutskraft. En politisk process pågår i denna fråga. Ännu finns dock inget förslag

LS 0110-0561

som är välförankrat och som kan presenteras i RUFS. Tills vidare handlar det därför om utgå från den institutionella ram som finns idag och att inom denna skapa tillräcklig samsyn och beslutskraft. De förslag kring genomförandet som finns i RUFS utgår från denna förutsättning.

Kontoret noterar att planerna på att utveckla delregionplaneringen bemöts positivt. Det är också viktigt att notera att flera aktörer vill medverka i genomförandeprocesser. Kontoret menar att formerna för den delregionala utvecklingsplaneringen måste anpassas till behov och förutsättningar i respektive regiondel och avgöras av önskemålen i respektive regiondel.

Några aktörer noterar att fördjupade studier krävs innan ett genomförande kan ske. Det gäller sannolikt en stor del av de insatser som presenteras i RUFS. De ”inriktningar” som presenteras i RUFS behöver på olika sätt konkretiseras, vidareutvecklas och förankras ytterligare innan ett genomförande i strikt mening kan ske. Ett sådant arbete har redan inletts. Få aktörer har kommenterat frågan om hur utvecklingsplanen ska hållas aktuell. I RUFS anges att en aktualitetsprövning av planen sker under varje mandatperiod.

5:1

PM 2002-03-05 Regionplane- och trafikkontoret

Inkomna synpunkter på det utställda förslaget RUFS 2001 med kommentarer och förslag till ställningstaganden

Totalt har 122 remissvar inkommit varav 6 inte haft några synpunkter på det utställda förslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2001. De övriga fördelar sig enligt nedanstående.

Remissinstanser

Kommuner i länet	25
Kommuner utanför länet	6
Kommunala samarbetsorgan mm	5
Landsting och landstingsorgan	3
Länsstyrelser	5
Statliga organ	19
Organisationer	41
Enskilda	12

Alla remissinstanser

Kommuner i länet

Botkyrka, Danderyd, Ekerö, Huddinge, Haninge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Vallentuna, Vaxholm, Värmdö, Österåker

Kommuner utanför länet

Gnesta, Katrineholm, Nyköping, Oxelösund, Strängnäs, Västerås

Kommunala samarbetsorgan mm

C-ramåt (Uppsala läns landsting och kommuner), UNO-kommunerna (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm, Österåker), Södertörns-kommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nynäshamn, Nykvarn, Salem, Södertälje, Tyresö), ONYX (Nyköping, Oxelösund), Rådet till skydd för Stockholms skönhet (Skönhetsrådet)

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Stockholms län (granskningsyttrande), Länsstyrelsen i Stockholms län (kompletterande yttrande), Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län,

LS 0110-0561

Statliga organ

Banverket, Östra banregionen, Boverket, Folkhälsoinstitutet, Försvarsmakten, Försäkringskassan i Stockholms län, F18 Vasallen, Konkurrensverket, Kungl. Akademien för de fria konsterna (Konstakademien), Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Nutek, Riksförsäkringsverket (RFV), Räddningsverket, Sjöfartsverket, Stockholms sjötrafikområde, Ståthållarämbetet, Sveriges geologiska undersökning (SGU), Vasakronan, Vattenfall Sveanät, Vägverket, Region Stockholm,

Organisationer

Friluftsförbundet, Stockholms distriktsförbund, Företagarnas Riksorganisation, Regionkontoret Stockholm-Gotland, Handikappföreningarnas samarbetsorgan (HSO) i Stockholms län, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Motormännens Riksförbund, Stockholms Handelskammare, Stockholms läns hembygdsförbund, Svenska turistföreningen, Stockholmskretsen (STF), Synskadades Riksförbund, Stockholms och Gotlands län, Villaägarnas riksförbund, ABC-regionen, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Djurgårdens Hembygdsförening, Föreningen Cityspår, Förbundet för Ekoparken, Föreningen Rädda Roslagsbanan, Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling (GMS, Bengt Edlund, Bertil Hall, Åke Linde, Georg Wachtmeister), Handelskammaren på Södertörn, Hesselby Byalag, Kollektivtrafikant Stockholm, Kommittén för bevarande av Storstockholms sydöstra friluftsområde, Lovö Arrendatorsförening, Lovö Hembygdsförening, Mälardalens Naturskyddsförening, Miljöpartiet de gröna i Haninge, Nacka Hembygdsförening, Nacka Miljövårdsråd, Nej till Västerleden, Nätverket Bevara Mälaröarna, Nätverket Rädda Lovö, Saltsjöbadens Hembygdsförening, Saltsjöbadens Villaägareförening, Skärgårdens trafikantförening, Skärgårdsmiljöföreningen, Skärgårdens intresseföreningars konstaktorganisation (SIKO), Socialdemokraterna i Huddinge, trafikgruppen, Stiftelsen Stolta Stad, SwedeTrack System AB, Föreningen Upplands Väsby Promotion

Enskilda

Monica Bogstam och Sven Wästfelt, Peter Brandt, Birger Eneroth, Magnus Hultgren, Jan Olof Jonson, Sten Maartmann, Dan Nilsson, NIMICO, Sune Nygren, Henry Sandström, Krister Skånberg, Ragnar Stare

Avstår, ej synpunkter

Forskningsrådet för arbetsliv och socialvetenskap, Konjunkturinstitutet, KSL, Statistiska Centralbyrån, Uppsala stift, Vinnova

Planeringsprocessen och planens innehåll

RUFS har utarbetats i samråd med ett stort antal aktörer i regionen med ambitionen att skapa en gemensam syn på mål, strategier och inriktning för regionens utveckling. Planen behandlar generellt sett frågor som berör många aktörer och som är av regionalt intresse. Arbetet har successivt avgränsats till frågor där en gemensam planerings- och handlingsinriktning är särskilt viktig och där regionens aktörer gemensamt uttryckt önskemål om att gå vidare. Plandokumentets funktion är att summera planeringsprocessens resultat, d.v.s. den samsyn som skapats.

Inkomna synpunkter

Flertalet instanser är nöjda med den planeringsprocess som bedrivits. Boverket menar att regionplanen är ett planinstrument som borde användas i större omfattning. Några instanser har dock invändningar mot hur planeringsprocessen bedrivits. Naturskyddsföreningen menar att genomförandet av programmet för strategisk miljöbedömning försumrats. Förbundet För Ekoparken och Föreningen Rädda Roslagsbanan menar att RUFS-processen lider av vissa problem ur ett demokratiskt perspektiv. Naturvårdsverket menar att för få alternativa scenarier för transportsystemets utveckling ingått i planprocessen. Några aktörer, exempelvis Nej till Västerleden och Kollektivtrafikantföreningen, menar att planen är för passiv och borde ha tydligare ambitioner att styra.

Ett stort antal remissinsatser ställer sig i allt väsentligt bakom planens inriktning och ett antagande av planen. Det gäller exempelvis Stockholm stad, Solna stad, Järfälla kommun, Nacka kommun och Stockholms handelskammare. Några instanser menar att utställningsförslaget av olika skäl inte kan ligga till grund för ett antagande. Det gäller Stolta Stad, Svenska Turistföreningen (Stockholmskretsen) och Nätverket Bevara Mälaröarna. Invändningarna gäller främst att planen inte anses bidra till ekologisk hållbarhet. Järfälla kommun anser att en miljö- och hälsokonsekvensbeskrivning bör göras innan planen antas.

Några instanser anser att de synpunkter som lämnats under samrådet inte beaktats. Det gäller exempelvis Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Företagarnas riksorganisation och Friluftsförbundet. UNO-kommunerna och Botkyrka kommun menar att deras synpunkter och önskemål endast delvis har beaktats. Andra aktörer är nöjda med hur synpunkterna på samrådsversionen beaktats vid framtagandet av utställningsförslaget. Det gäller exempelvis länsstyrelsen (kompletterande yttrande), Nutek, Huddinge kommun och Södertälje kommun. Vägverket anser att planen denna gång har tagit fram på ett mycket grundligt sätt och i omfattande dialog med berörda, varför förankringen torde vara god och därmed vilja att fullfölja planens intentioner.

Flera instanser betonar att det är positivt att regionplaneringen breddats till regional utvecklingsplanering där även t.ex. integrations-, utbildnings- och näringslivsfrågor ingår. Några insatser föreslår att ytterligare några sakområden eller frågeställningar ska behandlas. Förslag till nya områden att behandla gäller

LS 0110-0561

exempelvis befolkningstillväxtens effekter på den kommunala ekonomin, vandringsleder, golfbanor, lokala båtlinjer, IT-infrastruktur, funktionshindrades tillgång till samhället, krisberedskap, säkerhetsfrågor, sårbarhetsfrågor, folkhälsofrågor och bebyggelsens skönhet. I dessa fall är det enstaka instanser som står bakom respektive önskemål.

UNO-kommunerna anser att planen bör kompletteras med frågor som rör landsbygdens utveckling. Upplands-Bro, Ekerö och Sollentuna framför önskemål om fördjupad behandling av odlingslandskapet och kulturmiljöfrågor.

Länsstyrelsen i Stockholm (kompletterande yttrande) menar att frågor kring regionens robusthet och sårbarhet, t ex transporter av farligt gods, vägsträckningar i tunnel, överdäckningar och översvänningsproblematiken är områden som bör uppmärksammas i den regionala planeringen. Länsstyrelsen (granskningsyttrande) menar också att det är viktigt att det görs analyser av vilka risk- och säkerhetsfrågor som har regional betydelse, t ex transporter av farligt gods och transporter av flygbränsle.

De vidgade regionala sambanden i Mälardalen samt hur de redovisas och beaktats i planen kommenteras av flera instanser. C-framåt och Västerås stad noterar att behovet av samverkan i Mälardalen har blivit tydligt i RUFSS. Upplands Väsby kommun menar att Mälardalsperspektivet är bättre belyst men att det inte påverkat tänkandet och förslagen. Länsstyrelsen i Västmanlands län, Nätverket bevara Mäläröarna och Boverket ifrågasätter avgränsningen till Stockholm län och antyder att perspektivet borde vidgas.

Rtk:s kommentar

Den ambition som funnits i planeringsprocessen, att skapa en gemensam syn kring viktiga framtidsfrågor, tycks i huvudsak ha varit framgångsrik. Att ett stort antal remissinstanser liksom Stockholmsberedningens arbete i allt väsentligt stödjer den inriktning som presenteras i RUFSS är ett kvitto på detta. Några få aktörer menar att utställningsförslaget inte kan ligga till grund för ett antagande vilket främst har sin grund i en annan syn på regionplaneringens roll när det gäller att bidra till ekologisk hållbarhet. Att *göra mer* för att bidra till ökad ekologisk hållbarhet än det som ingår i RUFSS är önskvärt. Men att mer behöver göras av olika aktörer på olika nivåer i samhället bör inte hindra ett antagande av RUFSS och de insatser av godo för ekologisk hållbarhet som ingår där.

De problem i planeringsprocessen som tas upp av vissa remissinstanser berör främst demokratiska aspekter. För det första handlar det om allmänhetens roll i planeringsprocessen. Kontoret vill här förtydliga att ambitionen i första hand varit att involvera kommuner och organisationer i planeringsprocessen, d.v.s. aktörer som representerar större samhällsgrupper. Materialet har dock varit tillgängligt för alla och vid flera tillfällen har det också presenterats och diskuterats vid öppna tillställningar. Möjligheterna även för enskilda individer att ta del av, och framföra sina synpunkter på planeringen, har därför varit goda. Ett antal enskilda individer har också skickat in synpunkter under remisstiden.

LS 0110-0561

Den andra demokratiska aspekten som tas upp handlar om hur synpunkterna vid förra remissomgången beaktades. Även här kan ett förtydligande vara på sin plats eftersom vissa instanser menar att de synpunkter de framfört inte har beaktats vid framtagningen av utställningsförslaget. Kontoret vill poängtera att en noggrann genomgång gjordes av de synpunkter som lämnades under samrådsskedet, liksom nu, av synpunkter som lämnats på utställningsförslaget. Anledningen till att vissa synpunkter inte föranleder förändringar i planen är flera.

- Synpunkter som ger uttryck för en syn på tillstånd och utveckling i regionen som inte delas av det stora flertalet aktörer i regionen föranleder inga förändringar i planen.
- Förslag om insatser som inte bedöms bidra till att nå uppsatta mål föranleder inga förändringar i planen.
- Förslag om insatser som inte bedöms ha stöd från relevanta aktörer föranleder generellt sett inga förändringar i planen. När det inte finns en samsyn i regionen om insatsens lämplighet är möjligheterna att genomföra insatsen små och de är därför mindre lämplig att inkludera i RUFSS – även om de bedöms vara viktiga för regionen utveckling.
- Synpunkter framförs i vissa fall på en detaljeringsnivå som inte kan behandlas i den regionala planeringsprocessen.

Det finns nu stor enighet om planens sakmässiga omfång och inriktning. Några instanser föreslår dock att ytterligare sakområden ska behandlas. I allt väsentligt är det frågan om önskemål från enstaka aktörer. Några kommuner för dock fram önskemål om att dels frågor som rör landsbygdens utveckling borde behandlas, dels frågor om odlingslandskapet och kulturmiljöer. Kontoret anser därför att frågor kring odlingslandskapet, landsbygden och kulturmiljöer bör behandlas mer ingående i den fortsatta planeringen.

De funktionella sambanden i Mälardalen kommenteras främst av aktörer utanför Stockholms län. De menar att behovet av samverkan är tydligt och att Mälardalsperspektivet nu är bättre belyst än tidigare. Utställningsförslagets uppläggning; att dels beskriva de funktionella sambanden samlat i ett inledande avsnitt och dels ta upp Mälardalsperspektivet i anslutning till de sakområden det berör, bör därför bibehållas. Även frågor som gäller de funktionella sambanden i Mälardalen bör behandlas mer ingående i den fortsatta planeringen.

Förslag till ställningstagande

- Utställningsförslaget har bred förankring hos regionens aktörer och bedöms nu kunna ligga till grund för antagande.

Vision, mål och strategi

Den övergripande visionen för Stockholmsregionen är att uppnå en långsiktig hållbar utveckling. Tre mål har också lagts fast för regionen – internationell konkurrenskraft, goda och jämlika levnadsvillkor samt en långsiktig hållbar livsmiljö. Till vägledning för arbetet med att förverkliga visionen och uppnå de

LS 0110-0561

fastlagda målen finns fem övergripande strategier, bl.a. att öka regionens kapacitet och att vidga och hålla ihop regionen.

Inkomna synpunkter

Visionen och de tre målen har stort stöd. Ingen instans har motsatt sig dessa. Däremot finns farhågor gällande möjligheterna att uppnå en utveckling i riktning mot alla tre målen. Naturskyddsföreningen menar att den utveckling som skisseras i förslaget är i allvarlig konflikt med bl.a. de mål för miljöpolitiken som lagts fast av regeringen och riksdagen samt att den planeringsstrategi som skisseras kommer att innebära betydande konflikter mellan miljökraven och andra samhällsmål. Naturskyddsföreningen menar också att RUFSS har en mycket svag koppling till det regionala miljövårdsprogrammet och de målsättningar och åtaganden som gjordes där. Botkyrka kommun menar att det finns en svårighet att styra utvecklingen mot alla tre mål samtidigt och menar att det krävs en tydligare inriktning på kommuner och regiondelar med svagare utveckling krävs för att målen kring levnadsvillkor och livsmiljö skall uppfattas som meningsfulla. Botkyrka menar att RUFSS är inriktad på att underbygga en utveckling redan starka delar av regionen. SwedeTrack menar att de föreslagna vägprojekten strider mot alla övergripande mål i högre grad än de nya trafiklösningar SwedeTrack arbetar med.

Även de fem strategierna har stort stöd. Ingen instans har motsatt sig strategierna och flera uttrycker sitt stöd, exempelvis Sigtuna kommun och Motormännen. Boverket menar att strategier, inriktningar och åtgärder är väl valda och i linje med resonemang i europeiska planeringsdokument som European Sustainable Cities och ESDP. Landstinget Västmanland noterar att strategin "vidga och håll ihop regionen" innebär reservationer mot att helt och fullt ha en gemensam bostads- och arbetsmarknad i en flerkärnig Mälardalsregion. Sune Nygren presenterar en kompletterande strategi för att uppnå en jämnare belastning på transportsystemet, effektivare kapitalanvändning och bättre hälsa. Sune Nygren menar att det kan uppnås genom ett införande av det s k 3-3-systemet i regionen. 3-3-systemet är ett sätt att organisera arbetet som innebär att man arbetar tre dagar och är ledig tre dagar enligt ett rullande schema oavsett veckodag.

Rtk:s kommentar

Kontoret noterar att vision, mål och strategier har stort stöd. Instanserna lyfter dock fram svårigheten att uppnå alla tre målen och ser konflikter mellan dessa. Dessa konflikter, som främst visar sig på åtgärdsnivån, och avvägningen mellan olika intressen har varit en viktig utgångspunkt i planeringsprocessen. Kontoret bedömer att de avvägningar som gjorts har stort stöd och att visionen och de tre målen bör ligga fast. Naturskyddsföreningen tar också upp frågan om RUFSS:s relation till mål i andra planer och program. Det är naturligtvis viktigt att det finns en samstämmighet mellan olika planer och program för regionen. För RUFSS, som har ett brett och långsiktigt perspektiv, kan det dock vara nödvändigt att formulera mål och strategier på annat sätt än i program som fokuserar på ett perspektiv eller som avser en kortare tidsperiod.

Förslag till ställningstaganden

Ingen förändring.

Regionens roll i världen, tillståndet i regionen och framtidsbedömning

Stockholmsregionen har etablerats som en av världens mest innovativa stadsregioner och nätverken till regioner i andra länder utvecklas kontinuerligt. Stockholmsregionen har också en stark ställning i östersjöregionen. Genom att vara plats för förnyelse och ett nationellt centrum för import, export och annat internationellt utbyte har Stockholmsregionen avgörande betydelse för den ekonomiska utvecklingen i hela landet. Den snabba befolkningstillväxten och ekonomiska utvecklingen i regionen har lett till brist på bostäder och utbildningsplatser samt trängsel i trafiken. Invandrarna behöver integreras bättre i arbetslivet och trafiksystemets och energisektorns miljöpåverkan behöver minskas. Samtidigt vidgas den funktionella regionen och utbytet med områden utanför länet ökar. Två scenarier används som utgångspunkter för planen.

Inkomna synpunkter

Stor enighet finns kring den bild som redovisas i RUFSS av Stockholmsregionens roll i världen, tillståndet i regionen och de framtidsbedömningar som redovisas. När det gäller regionens roll i världen nöjer sig flertalet instanser med att framföra instämmanden, exempelvis understryker Nynäshamns kommun betydelsen av Östersjöperspektivet. Stockholmsregionens viktiga roll för Sverige ur ett ekonomiskt perspektiv lyfts fram av några instanser.

Remissinstanserna instämmer i allt väsentligt även när det gäller beskrivningen av tillståndet i regionen. Synpunkter med önskemål om en mer detaljerad beskrivning framförs av bl.a. Södertörns kommunerna som vill att den s.k. bioteknikaxeln och telekommunikationsaxeln längs pendeltågs linjerna ska lyftas fram tydligare. Huddinge kommun betonar att segregationen i regionen inte enbart är etnisk. Den är även social och ekonomisk och omfattar då även svenskfödda. Stockholms Handelskammare menar att regionens största problem är att fatta beslut i regionövergripande infrastrukturförslag. Några aktörer menar att beskrivningarna i högre grad bör präglas av ett Mälardalsperspektiv. Länsstyrelsen (kompletterande yttrande) menar att regionens förmåga till samordnat agerande på den internationella nivån behöver öka bl.a. inom ramen för SEU.

De framtidsbedömningar som presenteras får stort stöd från bl.a. kommunerna i länet. Riksförsäkringsverket betonar att tillgången på bostäder och arbete är avgörande för att barnafödandet ska kunna hållas på en hög nivå. Några aktörer anser att scenarier borde utvecklas där befolkningstillväxten sprids över hela Mälardalen och att ett sådant scenario bör analyseras ur ett miljöperspektiv. Vägverket menar att den funktionella regionen måste ha en

LS 0110-0561

planeringsberedskap för att kunna hantera en utveckling enligt scenario Hög. Nätverket Rädda Lovön menar att det finns anledning att ifrågasätta bedömningarna av expansionstakten och menar att expansionen bör ske i hela Mälardalenregionen.

Rtk:s kommentar

Eftersom en gemensam verklighetsbild är en viktig förutsättning för en samsyn när det gäller vilka åtgärder som bör vidtas, är det av stor betydelse att det här har etablerats en bred enighet. De synpunkter som framförs gäller främst att Mälardalsperspektivet ska vara tydligare i tillståndsbeskrivningen och att en befolkningstillväxt som sprids i högre grad till övriga Mälardalen bör analyseras ur ett miljöperspektiv. Några instanser antyder att en tillväxt som ”sprids” till hela Mälardalen kan vara fördelaktig ur ett miljöperspektiv.

Det finns här anledning att poängtera att en tillväxt förväntas även i andra delar av Mälardalen även om den kraftigaste tillväxten förväntas inom Stockholms län och Uppsala län. Hushållens efterfrågan på bostäder är ofta riktad mot begränsade områden och kommundelar och kan endast i mycket begränsad omfattning och på lång sikt styras till andra län. Att i planeringen antyda att det finns en valmöjlighet mellan en befolkningstillväxt i Stockholms län respektive i övriga Mälardalen leder tanken fel. Oavsett om det ena eller det andra alternativet är att föredra ur ett miljöperspektiv så måste det finnas en stor beredskap för tillväxt i Stockholms län.

I samrådsunderlaget redovisades befolkningsscenarioer för hela Mälardalsregionen men inte i utställningsförslaget. Kontoret anser att de för tydlighetens skull bör redovisas i den färdiga planen.

Förslag till ställningstagande

- De befolkningsscenarioer för hela Mälardalsregionen som legat till grund för planarbetet redovisas.

Förnyelse, innovation och integration

För att utveckla regionens redan starka förutsättningar för ekonomisk förnyelse och innovationer krävs bl.a. insatser för att utveckla regionens innovationsmiljö, internationella nätverk, digital kommunikation samt vissa institutionella förhållanden. En av regionens största svagheter är den bristande integrationen mellan svenskfödda och invandrare. För att förbättra invandrades integration i arbetslivet bör bl.a. mottagandet av invandrare individualiseras och etnisk obalans bör beaktas vid rekrytering. Regionen bör också verka för lättnader i arbetskraftsinvandringen.

Inkomna synpunkter

Länsstyrelsen stöder inriktningen på att utveckla regionens förutsättningar för innovationer och förnyelse och vill samverka för att utveckla former för att bl.a.

LS 0110-0561

följa upp innovations- och klustringsprocesser, skapa innovationssystem, utveckla en bättre institutionell miljö för att kunskapsintensivt företagande, utveckla Stockholmsregionens roll som innovationsnod, formerna för att föra ut spetskunskap samt ett mer marknadsorienterat stödsystem. Synskadades Riksförbund poängterar att trots att Stockholmsregionen är en av de mest innovativa i världen så har funktionshindrade, oavsett konjunkturläge, inte tillgång till arbetsmarknaden på lika villkor.

Några aktörer diskuterar möjligheterna att genomföra insatserna för förnyelse och innovation i ett Mälardalsperspektiv. Exempelvis menar Upplands-Bro att idén om en gemensam portal är bra men att man bör också fundera över lämplig geografisk avgränsning – kanske hela Mälardalsregionen. Upplands-Bro menar också att statlig verksamhet borde finnas med i portalen. Västerås stad lyfter fram möjligheterna till samarbete i Stockholm-Mälardalen kring utbildning, marknadsföring, benchmarking, ESDP-planering m.m. och menar att de bör beskrivas tydligare, i syfte att öka de internationella kontakterna. Västerås menar att Mälardalsrådet kan vara en katalysator i arbetet att ge Stockholm-Mälardalsregionen rollen som gateway till länderna inom det forna östblocket. C-framåt menar att ABC-projektets klusteranalyser och Vinnovas pilotprojekt kring bioteknikklustret i Uppsala bör bilda utgångspunkt för inriktningen på framtida arbete.

Flera kommuner i länet, bl a Botkyrka, Huddinge, Sigtuna och Solna, bejaktar insatserna för att förbättra integration och menar att den resurs som invånarna med utländsk bakgrund utgör bör tas tillvara bättre. Huddinge kommun betonar vikten av att det finns möjligheter till kompetensutveckling oberoende av etniska-geografiska- och sociala förutsättningar. Villaägarna vill lägga större vikt vid boendeplaneringens betydelse för en bättre integration. Länsstyrelsen är beredd att samverka för att samordna integrationsinsatserna, effektivisera introduktionen av invandrare, säkerställa översättning av utländska betyg, individanpassa språkinläringen, förbättra för invandrare att starta företag, förbättra informationen, samt förbättra stödet i integrationsfrågor.

Rtk:s kommentar

Inriktningen på att utveckla regionens förutsättningar för innovation och förnyelse får stöd. Synpunkter framförs om att vissa insatser bör genomföras i hela Mälardalsregionen. En bredare samverkan i Mälardalen i genomförandet av insatserna kan vara relevant i vissa fall. Lämpligen görs en sådan bedömning av förutsättningar för, och lämplighet av, ett Mälardalsperspektiv i den fortsatta genomförandeprocessen för respektive förslag. Kontoret anser inte att en sådan bedömning behöver föras in i planen utan är en del av den fortsatta processen. Insatserna för att förbättra invandrades integration i arbetslivet får stöd. Länsstyrelsen är dessutom beredd att samverka för att genomföra en rad andra förbättringar.

Förslag till ställningstagande

Ingen ändring.

Kompetensutveckling och FoU

Insatser för att utveckla kompetens och stärka forskning och utveckling i Stockholmsregionen är avgörande för att regionen ska fortsätta att vara dynamisk, förändringsbenägen och tillväxtorienterad. Åtgärder redovisas i första hand för att öka övergången till högre utbildning och för att öka tillgängligheten till högre studier. Insatser presenteras också för internationalisering, samarbete med näringslivet och för livslångt lärande. Insatserna motiveras både utifrån ekonomiska och sociala utgångspunkter.

Inkomna synpunkter

Enigheten om att Stockholmsregionen behöver fler högskoleplatser är mycket stor. När det gäller frågan om hur utbildningsutbudet ska lokaliseras får inriktningen i RUFSS stöd, d.v.s. att utbildningsplatserna framför allt bör förläggas till regionala kärnor i regiondelar med låga övergångsfrekvenser. Några instanser lyfter dock fram platser *utanför* kärnorna som lämpliga. Danderyds kommun anser att området vid Danderyds sjukhus bör ha möjlighet att erbjuda såväl utbildningslokaler som forskar- och studentbostäder och vara en del av nordostsektorns satsning på etablering av högskolor. Upplands Väsby promotion förordar en etablering av högskoleutbildning inom Upplands Väsby. UNO-kommunerna stödjer Norrtälje kommuns och Täby kommuns ansträngningar att få högskoleplatser till respektive kommun. De möjligheter som ges av distansundervisning lyfts fram av Nynäshamn som vill bli en nod för distansutbildningen i länet och som tycker att högskolorna bör satsa mer på distanskurser. C-framåt menar att det är inte väl underbyggt att Stockholmsregionens behov av högskoleplatser måste tillgodoses *inom* regionen.

Skapandet av ett nätverksuniversitet stöds av bl.a. C-framåt, Västerås stad och Länsstyrelsen i Västmanlands län. Landstinget Västmanland menar att förslaget om ett nätverksuniversitet behöver konkretiseras, bl.a. i relation till propositionsförslag om samverkan mellan högskolor för distansutbildningar och nationell modell för nätverksuniversitet. Länsstyrelsen i Södermanlands län stöder förslaget till utökad samverkan på högskoleområdet och anser ett nätverksuniversitet i Mälardalen bör konkretiseras för att ligga till grund för en sådan samverkan.

Ett fritt gymnasieval diskuteras av remissinstanserna ur ett segregationsperspektiv. Solna menar att ett fritt gymnasieval måste utformas så att det motverkar segregationen i skolan. Södertälje kommun uttrycker farhågor för att förslaget om att införa ett fritt gymnasieval i regionen som en åtgärd mot den sociala segregationen kan få motsatt effekt och att de elever som behöver mest stöd kommer att vara överrepresenterade i de skolor som är mindre populära. Länsstyrelsen i Västmanlands län menar att effekterna på kollektivtrafiksystemet bör studeras innan möjligheterna öppnas för ett fritt gymnasieval.

LS 0110-0561

Upplands Väsby kommun är positiv till en översyn av organisation och finansiering av den kvalificerade yrkesutbildningen. Södertälje kommun menar att problemen med lärarbristen borde lyftas fram. Det är både för få utbildningsplatser och för få sökande till de platser som finns. Företagarnas Riksorganisation är mycket kritiska till att regionen bara ska kunna leva på kunskapsintensiva verksamheter som de menar RUFSS ger uttryck för. Företagarna menar att de stora bristerna inom yrkes-, hantverks- och servicenäringarna berörs för knapphändig. Företagarnas Riksorganisation menar också att en stark markering behövs om att samverkan borde vara en skyldighet för hela utbildningssystemet, inte bara högskolor och universitet.

Länsstyrelsen (kompletterande yttrande) vill samverka för att fler ska gå över till högre studier, inrätta en permanent organisation för kvalificerad yrkesutbildning, internationalisera högskolan och inrätta stipendieprogram, öka samverkan mellan kommunerna och näringslivet, ge arbetslösa akademiker lärarutbildning samt tillföra regionen fler högskoleplatser och sprida dessa inom regionen.

Rtk:s kommentar

Det finns en mycket stor enighet om behovet av fler högskoleplatser i regionen. Flertalet insatser stödjer också inriktningen att dessa platser ska lokaliseras till kärnor i regiondelar med låga övergångsfrekvenser. Den kraft som en högskoleetablering kan bidra med när det gäller att utveckla de regionala och delregionala kärnorna bör tas tillvara. Även de andra platser som vissa remissinstanser föreslår för högskoleetablering kan dock vara lämpliga. För Nynäshamn och Norrtälje är distansutbildning en stor möjlighet. Kontoret står fast vid bedömningen att behovet av högskoleplatser bör tillgodoses inom regionen och vill påminna om att länet har lägst s.k. rekryteringstäthet av alla län i Sverige. Geografisk närhet är en viktig aspekt för att fler ska ta steget till högskolestudier - särskilt för de ungdomar som kommer från hem där högskolestudier inte är det naturliga livsvallet.

Sedan utställningsförslaget presenterades har riksdagen tagit beslut om att etablera ett s.k. nätuniversitet. Nätuniversitetet ska kanalisera distansutbildningskurser som ges av högskolor och universitet. Inrättandet av nätuniversitetet bör påverka förslaget i RUFSS om att skapa ett nätverksuniversitet i Mälardalen. Även om det s.k. Nätuniversitetet blir en framgång med ett stort utbud av kurser kan det vara av godo att utbyte och samarbete mellan högskolor och universitet i Mälardalen utvecklas.

Det fria gymnasievalet är den enda av de insatser som presenteras som tycks vara kontroversiell. Risken att ett fritt gymnasieval leder till social segregation måste tas på allvar på det sätt som remissinstanserna uttrycker. Det är därför viktigt att resurser ges till gymnasieskolorna - så att dessa kan utveckla sina egna profiler. Därför poängteras i RUFSS att särskilda resurser kan behöva tillföras vissa gymnasier för detta och för att motverka en utarmning.

LS 0110-0561

Sedan utställningsförslaget presenterades har riksdagen också beslutat att etablera kvalificerad yrkesutbildning som en reguljär eftergymnasial utbildningsform. Den permanenta organisation och finansiering som förslaget i RUFSS innebar har därför infriats. Däremot kvarstår farhågan att KY-utbildningen i regionen är underdimensionerad. Förslaget bör omformuleras och fokusera på denna aspekt. Kontoret delar Företagarnas Riksorganisations bedömning av yrkesutbildningens betydelse och står fast vid skrivningen i RUFSS – ”En väl fungerande praktisk utbildning är en nödvändighet om regionen ska fungera”. KY-utbildningen har här en viktig roll men det kan också behövas andra insatser inom detta område, sådana har dock inte behandlats i den regionala planeringsprocessen. Frågan om lärarbrist bör hanteras i andra sammanhang än i RUFSS.

Förslag till ställningstaganden

- Formerna för ett nätverksuniversitet konkretiseras och kopplas till det nya nätuniversitetet.
- Insatsen för att utveckla den kvalificerade yrkesutbildningen ses över mot bakgrund av att KY-utbildning etablerats som en reguljär eftergymnasial utbildningsform.

Bebyggelsestruktur

En snabb framtida tillväxt i Stockholmsregionen förutsätter att bostäder och lokaler kan byggas utanför den centrala regionkärnan utan att bebyggelsen för den skall sprids ut. Ny bebyggelse bör koncentreras till regionala kärnområden och till områden invid kommunikationsstråken. I utvecklingsplanen prioriteras på lång sikt – förutom regioncentrum – sju yttre regionala och delregionala kärnor. Stadsbyggandet inriktas vidare på en tätare regional struktur än hittills för att utveckla stadsmiljön, hushålla med mark och för att regionen ska bli mer transport- och energieffektiv. Stadsmiljön bör ha kvaliteter som en europeisk traditionell stad: täthet, variationsrikedom, offentliga rum och grönska.

Inkomna synpunkter

Allmänt

Boverket anser att målen för bebyggelsestrukturen på lång sikt om förtätning och flerkärnighet innebär stora fördelar, ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Även Sundbyberg, Skönhetsrådet, Socialdemokraternas trafikgrupp i Huddinge och SwedeTrack stöder utställningsförslagets planstruktur.

Flera anser att förtätningen borde gå längre. Nynäshamn pekar på att möjligheterna till bostadsbyggande längre ut i regionen inte uppmärksammats tillräckligt. Konstakademien anser att förtätningen borde drivas längre så att regionen koncentreras och en mer urban bebyggelse kan gestaltas med större betoning på bebyggelsestrukturen i väster. Upplands Väsby anser att stråket längs E4 Stockholm–Kista–Sollentuna–Upplands Väsby–Arlanda–Uppsala med mycket stor utvecklingspotential för både bostäder och näringsliv bör lyftas fram. Vasakronan anser att regioncentrum bör utvecklas genom kompletteringar och uppgradering av det halvcentrala bandet parallellt med utveckling av regionala

LS 0110-0561

kärnor. Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling anser att det inre förortsområdet borde utnyttjas mer och vill ha omfattande bebyggelse på bl a Bromma och vid partihandelsområdet i Årsta.

Några ifrågasätter å andra sidan möjligheterna till förtätning. Botkyrka och Företagarnas Riksorganisation bedömer att de är starkt överskattade. Företagarnas Riksorganisation anser därför att det behövs nya stadsbildningar både i centrala delar och i ytterområdena. Skönhetsrådet anser att den centrala regionkärnan håller på att förtätas för mycket. Nätverket Rädda Lovö befarar att den ökande befolkningen kräver en avsevärd exploatering av de gröna områdena i regionen.

Stolta Stad vill reservera alla nedlagda industriområden för nya arbetsplatser och anser att inte någon ny bebyggelse borde få ske på kajer eller i vattnet. Nätverket Bevara Mälareöarna vill planera för arbetsplats- och utvecklingsområden även söder om Mälaren. Jan Olof Jonson anser att RUFS borde bejaka tendenserna till permanentning av fritidshus och skärgårdsboende.

Flerkärnig struktur

Många ställer sig bakom den flerkärniga strukturen. Det gör t ex Södertörns-kommunerna, Sigtuna, Solna, Upplands-Bro, Boverket, Vägverket, Försäkringskassan, Skönhetsrådet, Motormännens Riksförbund, Stockholms läns hembygdsförbund, Miljöpartiet i Haninge, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Föreningen för Ekoparken, SwedeTrack samt Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling. Vägverket menar att fördelarna borde förtydligas i planen. Naturvårdsverket bedömer att en flerkärnig regionstruktur inte behöver vara negativ för miljön om den baseras på kollektivtrafikförbindelser mellan regionkärnorna.

Flera kommuner är positiva till olika föreslagna kärnor. Det gäller UNO-kommunerna om Täby centrum- Arninge som regional kärna men de vill att även Rosenkälla/Gillinge bör ingå i kärnan. De anser också att Norrtälje, Nynäshamn och Sigtuna borde prioriteras. Järfälla framför att det råder samstämmighet kring etablerandet av en regional kärna i Barkarby-Jakobsberg. Haninge ställer frågan om det angivna bostadsbyggandet och exploatering av Vega är förutsättningar för att Haninge centrum ska bli en delregional kärna. Kommunen är öppen för utökad samarbete för att öka kunskapen om flerkärnighet. Haninge anser också att centrala och regionala beslutsfattare måste fatta långsiktiga och konsekventa beslut om åtgärder som möjliggör kärnorna, där Haninge bör prioriteras eftersom Haninge centrum rankats lägst. Miljöpartiet i Haninge är positiv till kärnan.

Några är positiva till en flerkärnig struktur, men anser att den borde innefatta även Mälardalen. Det anser t ex Vägverket, Skönhetsrådet och Kollektivtrafikantföreningen. C-framåt anser att flerkärnigheten inte kan uppnås genom kärnorna från alternativ P, då de har dåliga förutsättningar att utvecklas. C-framåt saknar även att samspelet inte behandlats mellan Uppsala, Eskilstuna och Västerås och kärnorna i RUFS.

LS 0110-0561

Upplands Väsby framför ånyo liksom Upplands Väsby Promotion att även Upplands Väsby har goda förutsättningar att utvecklas till en attraktiv regional kärna. Sigtuna tycker att det är bra att Arlanda lyfts fram som en viktig regional knutpunkt, men vill att ambitionerna att göra Arlanda till ett logistikcentrum för norra Europa behöver uppmärksammas mer.

Nyköpings kommun och Oxelösunds kommun vill att Södertälje inte bör betraktas som delregional utan som regional kärna. Handelskammaren på Södertörn vill helt slopa uppdelningen i regionala och delregionala kärnor. De vill också att kärnan Kungens Kurva-Skärholmen utökas till att också omfatta Vårby.

Naturskyddsföreningen är mer kritisk till nya regionala kärnor och vill inrikta expansionen på den befintliga regionkärnan och dess ytterområden, redan etablerade lokala centra samt redan etablerade städer och andra centra i Mälardalsområdet.

Rtk:s kommentar

Kontoret bedömer att det finns ett starkt stöd för den föreslagna inriktningen mot förtätning och flerkärnighet och att den därför bör ligga fast. Ett fåtal remissinstanser bedömer att förtätningen antingen borde drivas längre eller att den har överskattats. Kontoret bedömer att avvägningen i huvudsak är lämplig, men att tillväxtsiffror för enstaka kommuner möjligen bör justeras något.

Företagarna har redan vid samrådet förespråkat utbyggnad av helt nya stadsbildningar, något som kontoret bedömer vore en mer svårgenomförbar huvudstrategi som dessutom nästan helt saknar stöd hos remissinstanserna.

Kontoret anser att redovisningen av regionala och delregionala kärnor bör kvarstå. Avgränsningen av de regionala kärnorna i planen har en översiktlig och principiell karaktär. I det fortsatta arbetet med planens genomförande bör kommuner i samarbete med regionala organ precisera innehållet och avgränsningen närmare. Det är också betydelsefullt att bedöma utvecklingen i närliggande områden som påverkar kärnornas omland.

En utveckling av den föreslagna regionkärnan Täby-Arninge bör prioriteras i nordost, bl a genom utbyggd infrastruktur. Ett område vid Rosenkälla är i planen redovisat som regional stadsbygd och bör således också kunna utvecklas. Kontoret bedömer emellertid att det inte är realistiskt att under planperioden utöka den regionala kärnan dit.

I axeln Stockholm-Uppsala anges i RUFS Kista-Sollentuna-Häggvik som en regional kärna. Det är enligt alla bedömningar det område som har bäst förutsättningar. I samma axel ligger Arlanda, som har en stark utvecklingspotential inom verksamheter med anknytning till logistik, vilket också anges i RUFS. Arlanda har inte förutsättningar i alla avseenden som är betydelsefulla för regionala kärnor. Arlandas potential som ett interregionalt och internationellt logistikcentrum bör dock förtydligas i RUFS.

LS 0110-0561

Alla kommuner kan dock inte anges som regionala kärnor. Även om Nynäshamn och Norrtälje bör ges utvecklingsmöjligheter som kommuncentra kan de knappast utvecklas till regionala kärnor. Upplands Väsby har inte samma tillgänglighet och regionala utvecklingsförutsättningar som de betydligt större tyngdpunkterna Kista och Arlanda, och bör därför inte anges som regional kärna. Det hindrar inte att kommunen kan få en allsidig utveckling.

Att utveckla regionala kärnor som kan få direktförbindelser med Uppsala, Västerås och Eskilstuna kommer att stärka sambanden med dessa städer. Utvecklingen av regionala kärnor i Storstockholms övriga regiondelar står inte i motsatsställning till detta.

Huddinge har inte framfört någon invändning mot avgränsningen av kärnan Kungens Kurva-Skärholmen, varför den inte bör ändras.

Förslag till ställningstagande

- Arlandas potential som ett interregionalt och internationellt logistikcentrum förtydligas.

-

Grön och blå struktur

Regionens gröna och blå strukturer ger förutsättningar för rekreation, vattenförsörjning och ett rikt växt- och djurliv långt in mot regionens centrum. Detta är tillgångar att förvalta och utveckla. Grönstrukturens värden och funktioner måste beaktas när infrastruktur, bostäder och lokaler byggs. Efter en analys av värden och hot bör vissa områden ges skydd med förordnanden enligt miljöbalken. Vattenresurserna måste säkras eftersom de utgör en basförutsättning för utvecklingen i regionen. Yt- och grundvatten måste därför få ett bättre skydd.

Inkomna synpunkter

Allmänt om grönstrukturen

Ett flertal remissinstanser stryker under betydelsen av att kunskapsläget förbättras när det gäller betydelsen av de gröna kilarnas storlek, utformning och bredd för att de ska uppnå sitt syfte. Det gör t ex Södertörnskommunerna, Ståthållarämbetet, Motormännen m fl. Botkyrka anser dock att landskapets olika kvalitéer och värden förbises. C-framåt och Nykvarn förespråkar samarbete över länsgränsen kring de gröna och blå strukturerna.

Friluftsförbundet vill satsa på information och utbildning om grönstrukturens betydelse och lämplig förvaltning beroende på huvudsaklig användning.

Friluftsförbundet framhåller att det har stor betydelse för barns och ungdomars levnadsbetingelser att de har möjligheter till daglig vistelse i stimulerande natur. Förbundet anser även att en omarbetning av "En skogsbacke i handen" med anpassning till ny kunskap och dagens situation vore en bra idé.

Sollentuna och Stockholms läns hembygdsförbund understryker att de är negativa till ny bebyggelse i grönområden. Nätverket Rädda Lovö befarar att den ökade

LS 0110-0561

befolkningen kommer att medföra att så ändå sker. Djurgården-Lilla Värtans Naturskyddsförening anser att grönstrukturen i regionens centrala områden måste bevaras. Nätverket Bevara Mälardalen betonar att kulturmiljö- och naturmiljövärden av riksintresse inte får skövlas. Krister Skånberg anser att det brister i hänsyn till behoven att bevara kulturmiljö- och naturmiljövärden och de gröna kilarna.

Gnesta framhåller att det stämmer överens med kommunens planer för angränsande områden att avsätta områdena runt sjön Yngern för rekreation. Lidingö anser att kommunens grönområden borde ingå i den regionala grönstrukturen. Upplands-Bro menar att värdekärnan runt Lillsjön och Örnassjön i kommunen även borde markerats eftersom den är minst lika viktig som den runt Lejondalssjön.

Skydd av grönstrukturen

Många pekar på behovet att ett ökat skydd av grönstrukturen. Länsstyrelsen är beredd att samarbeta för att säkra viktiga strategiska områden för grönstrukturen. Naturskyddsföreningen anser att den regionala grönstrukturen successivt bör skyddas enligt miljöbalken som naturreservat och att vissa områden bör ges ett strängare skydd. Även Svenska Turistföreningen (STF) Friluftsrådet, Stolta Stad m fl förespråkar ökat skydd av grönstrukturen. Upplands-Bro, STF, Naturskyddsföreningen, Miljöpartiet i Haninge och Stockholms läns hembygdsförbund anser att stiftelsebildningar är ett bra sätt att säkra naturvärden och friluftslivets intressen.

Ståthållarämbetet vill avsätta nationalstadsparken som statligt naturreservat vilket skulle ge stadga såväl för skyddet som för den dagliga driften. Friluftsrådet vill skydda kust- och skärgårdsområdet samt insjöstränderna mot exploatering samt begränsa bullerstörningarna i skärgård och insjöar. Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening kräver att lagen om nationalstadsparken tillämpas konsekvent och strikt och att regionplanen underordnar sig denna. Turistföreningen kräver ökat skydd för ett antal större områden, t ex Grimsta, Rudan, Flottsbro. Nacka hembygdsförening framhåller att naturområden som Nyckelviken, Erstavik, Velamsund, Nackareservatet m fl skyddas och bevaras. Föreningen för Ekoparken vill göra Järvafältet till naturreservat. Föreningen anser att Stockholm och Solna borde upprätta fördjupade översiktsplaner för de områden som de ansvarar för inom nationalstadsparken.

Friluftsrådet anser att vägbyggen genom kilarna inte bör tillåtas. Solna anser att en redovisning borde ske av hur föreslagen infrastruktur kan påverka regionala grönstråk. Vaxholm framför att befintlig golfbana på Bogesundslandet kan komma att kompletteras. Ståthållarämbetet befarar att ny bebyggelse i nära anslutning till ämbetets områden kan öka slitaget och buller samt luftföroreningar. Naturskyddsföreningen förordar att E4-an och stambanan/Arlandabanan läggs på broar över Igelbäcken vid Sörentorp. Miljöpartiet i Haninge anser inte att intrången i kultur- och naturmiljöer tas på allvar. Nätverket Bevara Mälardalen betonar att målet att bevara grönstrukturen inte bör åsidosättas genom motor-

LS 0110-0561

vägsdragningar och annan markexploatering. Jan Olof Jonson anser att det behövs flera tunnlar för att minska bakgrundsbruset från trafikleder.

Den blå strukturen och föreslagna vattenskydd

Landstinget Västmanland ställer sig bakom mål om stärkt samordning av program för avrinningsområden. Även Nynäshamn förordar en samplanering av vattenfrågorna och vill få tillgång till Mälarevatten. Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling anser att Skärgården och Mälaren borde ges skyddsföreskrifter som befrämjar naturvården.

SGU understryker att både yt- och grundvattenhantering skall behandla hela avrinningsområden och anser det riktigt att också kräva åtgärder inom bl a jord- och skogsbruket, kemikalieindustrin. SGU konstaterar dock att geologin endast berörs i svepande formuleringar.

Upplands-Bro, Landstinget Västmanland och Sveriges geologiska undersökning (SGU) stöder förslaget om ett ökat skydd för Mälaren. Även Järfälla instämmer i behovet men anser att innebörden borde preciseras och eventuella restriktioner i markanvändningen belysas. Södertörnskommunerna ifrågasätter behovet av ett så stort vattenskyddsområde för Mälaren och efterlyser tydligare motiveringar och bedömning av konsekvenserna. Pågående utredning borde enligt kommunerna avvaktas innan skyddsområdet läggs in.

SGU bedömer att inriktningen för att skydda grusåsar och grundvatten är riktig men ifrågasätter den föreslagna buffertzonen utanför åsarna eftersom den inte rimmar med ramdirektivet. Botkyrka konstaterar att förslagen omfattar grusåsar och inte hela tillrinningsområden och att områden för vattenskydd borde ses över. Salem ifrågasätter starkt det föreslagna vattenskyddsområdet för bl a Söderby Parksområdet, eftersom eventuella restriktioner skulle stå i strid med den nyligen upprättade detaljplanen.

Upplands-Bro konstaterar att Ullfjärdarnas avrinningsområden inte finns med som gemensamt avrinningsområde för Upplands-Bro och Håbo.

Rtk:s kommentar

Remissinstanserna ger stöd för behovet av ett förbättrat planeringsunderlag för den gröna strukturen för ställningstaganden till olika anspråk. Kontoret har redan inlett ett arbete med att utveckla ett sådant kunskapsunderlag i samarbete med kommunerna. På sikt behöver analyserna också utsträckas till länets ytterområden och sambanden med angränsande län. I förlängningen av detta ligger också att föra ut informationen genom de nätverk som föreslås etableras. Kontoret anser att detta inte kräver något ytterligare förtydligande utöver vad som redan anges i det utställda förslaget.

I den strategi som ingår i RUFSS ligger också att effektivisera markanvändningen genom att undvika att ta ny mark i anspråk när regionen byggs ut, och i synnerhet den mark som ingår i den regionala grönstrukturen.

Kontoret bedömer att Lidingös grönområden i huvudsak inte är att betrakta som regionala och att de därför inte behöver ingå i den regionala grönstrukturen.

LS 0110-0561

Enligt rapporten om den regionala grönstrukturen betraktas området vid Lillsjön-Örnässjön som ett kilområde av betydelse som närströvsområde. Kontoret anser att eventuella förändringar av den regionala grönstrukturen bör göras mer samlat med ett fördjupat kunskapsunderlag som grund, t ex inför en aktualisering av den regionala utvecklingsplanen under nästa mandatperiod.

Flera tar också upp behovet av ett utökat skydd. Det anges också i RUFSS att delar av grönstrukturen bör ges skydd enligt miljöbalken efter analys av dess värden och vilka hot som föreligger. Det finns däremot ännu inte underlag för att i RUFSS peka ut dessa områden.

I vissa fall behöver avvägning ske mot andra intressen, t ex att bygga nära kollektivtrafik eller att utveckla transportnätet. När det sker måste ändå grönstrukturens värden och funktioner beaktas, så att skadorna av eventuella ingrepp minimeras. Att ge en fullständig beskrivning av hur den föreslagna infrastrukturen påverkar t ex de regionala grönstråken låter sig dock inte göras, eftersom många infrastrukturobjekt ännu befinner sig i ett översiktligt planeringskedje och den närmare utformningen av objekten inte anges i RUFSS. Enligt gällande regler ingår det i den kommande genomförandeplaneringen att belysa konsekvenser och föreslå åtgärder för att minimera negativa effekter. För grönstrukturens del kan det t ex handla om att undvika att skapa nya barriärer, att skapa passager genom broar, tunnlar eller ekodukter eller att minska buller. Att lägga E4 och stambanan på broar över Igelbäcken eller att bygga golfbanor är exempel på förändringar som inte regleras i RUFSS.

Det finns också stöd för den inriktning som anges för den blå strukturen. Några kommuner ifrågasätter dock innebörden eller omfattningen av föreslagna skyddsområden för Mälaren eller för grusåsar. Kontoret anser att det med hänsyn till vårt stora beroende av Mälaren är angeläget att vattentäkterna skyddas på ett adekvat sätt. Avgränsningen bör ses som en översiktlig rekommendation. Det ligger på länsstyrelsen och kommunerna att ange skyddsområdets storlek liksom de eventuella inskränkningar och föreskrifter som behövs för att tillgodose det erforderliga skyddet.

Ulfjärdarnas avrinningsområde i Upplands-Bro och Håbo ingår som en del i Mälarens avrinningsområde.

Förslag till ställningstagande

Ingen ändring.

Transportsystemet – övergripande

Transportsystemets är avgörande för tillgängligheten i och till regionen. Möjligheten att utan alltför stora uppoffringar nå viktiga målpunkter är en viktig förutsättning för tillväxt och välfärd. En fortsatt hög tillgänglighet i Stockholmsregionen förutsätter åtgärder av olika slag – nya spår och vägar, utökad kollektivtrafik och utvecklade regelverk – som leder både till en kapacitetsförstärkning och effektivisering av transportsystemet. Huvudinriktningen i planen är att kraftigt förbättra förutsättningarna för förbi- och

LS 0110-0561

genomfartstrafiken, att öka möjligheterna till tvärresande i regionen samt att förbättra kontakterna med andra regioner och internationellt.

Inkomna synpunkter

Trafiksystemet i stort

Sigtuna, Södertörns kommunerna, Upplands-Bro och Motormännen ställer sig bakom huvudinriktningen i planen. UNO-kommunerna anser att det behövs förbättrade tvärförbindelser för att nå arbetsplatsområden som Kista, Arlanda och Uppsala. Upplands Väsby Promotion anser att föreslagna trafikinvesteringar är positiva, men saknar en mer genomtänkt strategi för trafiken till Arlanda. Ekerö anser att behovet av investeringar på Mälarsjöarna blir påtagligt, särskilt om Förbifarten byggs. Oxelösund vill se mer satsningar på de södra länsdelarna.

Länsstyrelsen (granskningsyttrandet) anser att alternativen Kungsholmenbanan och tredje spåret fortfarande skall finnas med som alternativa sträckningar till pendeltågstunnel samt att utöver Yttre tvärleden även Essingeledens Brommagren och Ålstensleden bör redovisas i regionplanen till dess att de nord-sydliga vägförbindelserna slutligt avgjorts.

Solna, Järfälla, Boverket, Friluftsförbundet, Mälardalens Naturskyddsförening, Kollektivtrafikantföreningen, Nej till Västerleden, Dan Nilsson och Birger Eneroth betonar behovet att prioritera en utbyggnad av kollektivtrafiken. Nynäshamn pekar på att det är angeläget för att alstra nya resandemönster. SL anser att regionplanen bör kompletteras med en analys av vilket kollektivtrafikutbud, alternativa bebyggelsestrukturer och andra åtgärder som krävs för att öka andelen. Solna anser att regeringens infrastrukturanlag till Stockholmsregionen måste öka kraftigt.

C-ramåt ser med tillfredsställelse att avsnittet transportsystemet belyser de storregionala sambanden och anser att ABC-projektets förslag för axeln Stockholm-Uppsala bör ingå i planen. Västerås anser att Mälardalsrådets planerings- och trafikutskott tillsammans med andra aktörer bör skapa en långsiktig plan för investeringar inom infrastrukturuområdet. Strängnäs betonar vikten av ett fördjupat samarbete mellan Stockholmsregionen och omkringliggande län i Mälardalen vad gäller förbättrade kommunikationer.

Naturvårdsverket anser att de föreslagna trafiklösningarna strider mot målet om långsiktigt hållbar utveckling och livsmiljö. Ståthållarämbetet saknar alternativ utifrån målet att de i det regionala miljövårdprogrammet uppställda miljömålen skall klaras. Naturskyddsföreningarna anser att föreslagna trafiklösningar strider mot målet om långsiktigt hållbar utveckling och livsmiljö. Det finns risk för att utsläppen och bullret kommer att öka, betydande ingrepp kommer att göras i värdefulla natur- och kulturmiljöer samt att trängseln i transportsystemet kommer att kvarstå. Föreningen Rädda Roslagsbanan vill fördela investeringarna så att de främjar en uthållig utveckling i hela Mälardalen och landet i övrigt. Nätverket

LS 0110-0561

Bevara Mäläröarna vill ha alternativ som bl a baseras på att kollektivtrafikens andel ökas.

Villaägarna, ABC-regionen anser att yttransporternas inverkan på miljön bör belysas mer. Friluftsförbundet befarar att åtgärder för ökad tillgänglighet kan få negativa effekter på grönstrukturen, minska den biologiska mångfalden och försämra hälsan.

Socialdemokraterna i Huddinge, trafikgruppen ser trafikplaneringen i Stockholm som ett stort ekonomiskt och miljömässigt misslyckande.

Vägavgifter

Naturvårdsverket och Boverket anser att det är en brist att trängselavgifter eller miljöstyrande avgifter inte har beaktats eller analyserats.

Stöd för trängselavgifter framförs i olika former av Ståthållarämbetet, Naturskyddsföreningarna i Stockholms län och i Mälardalen, STF, Stockholms läns hembygdsförbund, Rädda Roslagsbanan, Lovö Arrendatorsförening, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Nej till Västerleden, Föreningen för Ekoparken, Nätverket Bevara Mäläröarna, Hesselby Byalag, Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling samt Birger Eneroth.

UNO-kommunerna avstyrker biltullar men är positiva till nya lösningar för att finansiera nya vägprojekt. Motormännen vill först åtgärda trafikproblemen med utbyggnader innan trängselavgifter är aktuella.

Godstransporter

Banverket saknar en analys av näringslivets behov av transporter och pekar på att behovet av en godsterminal för kombiverksamhet i den norra regiondelen är mycket stort. Nyköping och Oxelösund vill utveckla terminal- och logistikfunktioner längre ut i Stockholm-Mälarenregionen, bl a i de egna kommunerna, för att undvika konkurrens om mark- och vattenresurser. Miljöpartiet i Haninge saknar miljömärkning av lastbilstrafiken som borde införas i Sverige. Föreningen Rädda Roslagsbanan vill komplettera de större järnvägsstationerna med combiterminaler. Cityspår vill ha en tågskytte för lastbilar mellan Frihamnen och Tomtebodan. Birger Eneroth vill satsa på kollektivtrafik för gods så att lastbilstrafiken minskar.

Cykelnät

Solna anser att det är positivt att ett regionalt gång- och cykelvägnät redovisas. Ansvaret bör ligga på Vägverket. Friluftsförbundet vill bl a ha regionala cykelvägar. Nykvarn pekar på att en cykelväg på gamla banvallen mellan Nykvarn och Södertälje möjliggör trafiksäker cykling mellan orterna.

Rtk:s kommentar

Kontoret bedömer att det finns ett starkt stöd för den föreslagna huvudriktningen för utbyggnad av transportsystemet. Detta bekräftas av Stockholmsberedningens arbete. Kontoret instämmer i den bedömning som Solna gör att

LS 0110-0561

anslagen behöver öka. Att så sker kan förhoppningsvis bli ett resultat av Stockholmsberedningens arbete.

Länsstyrelsens synpunkt att alternativ till en pendeltågstunnel och till Yttre tvärleden borde redovisas i regionplanen är en principiell fråga. Å ena sidan finns det ett betydande stöd för de huvudalternativ som redovisas i RUFSS, något som redan framgick vid samrådet. Länsstyrelsen motiverar sitt ställningstagande med att dessa alternativ nu prövas i de förstudier som pågår enligt järnvägs- och väglagen.

Kontoret har förståelse för att länsstyrelsen framför den synpunkten. Många av de övriga infrastrukturobjekten i RUFSS kommer framöver att bli föremål för liknande förstudier med alternativprovningar. I konsekvensens namn borde då de tänkbara alternativen redovisas även för dessa även om de kan bedömas vara hypotetiska, något som kan te sig orimligt. Under regionplanearbetet och i andra sammanhang har åtskilliga alternativ prövats. Några av dessa har också funnits med under samrådet. Syftet med regionplaneprocessen är emellertid att begränsa antalet tänkbara alternativ, inte att hålla alla handlingsalternativ öppna.

Regionplaneprocessen och samrådet har för de aktuella objekten lett fram till en betydande samsyn i regionen. Kontorets förslag är därför att på plankarta och i objektsförteckning endast redovisa huvudalternativ. För objekt där förstudier pågår bör dock i text redovisas de alternativ som prövas samt det faktiska beslutsläget. För andra objekt bör där det är aktuellt anges att endast översiktliga studier ännu föreligger och att andra alternativ också måste prövas igenomförandet.

Synpunkter förs fram på hur kollektivtrafikresandet kan påverkas. Analyser av hur kollektivtrafikutbud, alternativa bebyggelsestrukturer och andra åtgärder påverkar kollektivtrafikandelen och kollektivresandet sker fortlöpande i regionplaneringen och har också skett i arbetet med RUFSS. Resultat finns redovisade, del i utställningsförslaget, dels i olika rapporter och promemorior. Kontoret kommer i olika former att arbeta vidare med dessa frågeställningar framöver i samarbete med SL och andra regionala aktörer.

Möjligheterna att bygga bort trängseln är i många fall begränsade. Olika former av avgifter för att effektivisera utnyttjandet av trafiksystemet eller finansiera utbyggnaden har utretts såväl inom arbetet med RUFSS som i andra sammanhang. Effekterna av ett alternativ för bilavgifter presenterades också i samrådsunderlaget men fick begränsat stöd i samrådet. I RUFSS anges att det behövs andra åtgärder för att effektivisera transportsystemet utan att sådana preciseras. Stockholmsberedningen har fått ett uppdrag att utreda trängselavgifter. Om det i framtiden skulle finnas politisk majoritet för att införa sådana utgör RUFSS inget hinder för detta. Utbyggnadsförslagen i RUFSS kommer likafullt att behöva genomföras med hänsyn till regionens tillväxt och vikten att stödja en fungerande regional struktur.

Kontoret kommer att ägna godstransportfrågorna större uppmärksamhet i den fortsatta regionplaneringen. Behovet av godsterminaler ingår i detta. Det är naturligt

LS 0110-0561

att vissa terminal- och logistikfunktioner flyttas längre ut i Stockholm-Mälarenregionen när regionen växer. Terminaler måste ändå ligga nära det betjänade omlandet och Storstockholm kommer även framöver att svara för de största transportbehoven. Centralt belägna terminaler behövs därför även i framtiden.

Förslag till ställningstagande

Ingen förändring.

Kollektivtrafik

De mest strategiska kollektivtrafikåtgärderna i planen är en pendeltågstunnel med två spår under centrala Stockholm, en fortsatt utbyggnad av Tvärbanan österut och norrut samt fler järnvägsspår på Mäljarbanan mellan Kallhäll och Tomtebodav. Andra viktiga åtgärder är etableringen av ett regionalt stombussnät och utökad regional tågtrafik. Vidare redovisas yttre tvärsparförbindelser för att förbättra kontakterna med regionala kärnor. För en effektiv kollektivtrafikförsörjning är de regionala kärnorna ett bättre alternativ än en allmän spridning av boende och verksamheter. Kärnorna kan fungera som knutpunkter för kollektivtrafiken.

Inkomna synpunkter

Allmänna synpunkter på kollektivtrafiksystemet

Banverket anser att det är glädjande att många frågor som verket anser viktiga att belysa nu har getts större utrymme och att förslaget på ett bra sätt lyfter fram de stora behov av investeringar i järnvägssystemet som finns. Vallentuna och Solna anser att regionplanens utbyggnadstakt för kollektivtrafiken är alltför långsam och den föreslagna investeringsnivån alltför låg. Miljöpartiet i Haninge saknar ett heltäckande kollektivtrafiknät.

Järfälla anser att kollektivtrafikstrukturen för Barkaby-Jakobsberg behöver studeras närmare i en delregional utredning. SL anser att en utbyggnad av kollektivtrafiken till Arlanda bör studeras. SL vill att beredskap bör hållas för kollektivtrafik i anslutning till Förbifart Stockholm. Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening anser att kollektivtrafiken bör byggas ut till Södra Djurgården och utbyggnadsområdet i Värtan.

Vägverket, Boverket och Kollektivtrafikantföreningen betonar behovet av att effektiva regionala knutpunkter med bytesmöjligheter utvecklas i transportsystemet. Banverket anser att det är bra att de regionala kärnornas funktion getts större utrymme. Vägverket och Friluftsförbundet vill ha infartsparkeringar.

Banverket samt Länsstyrelserna i Västmanlands och i Södermanlands län vill samordna kollektivtrafiktaxorna i Mälardalen, bl a för att utveckla trafiken och arbetsmarknaden samt möta behovet av studeranderesor. Länsstyrelsen i Västmanlands län oroas av de eventuella effekterna på kollektivtrafiksystemet av ett fritt gymnasieval. Nej till Västerleden vill införa en rättvis avgiftsmodell genom att avgiften knyts till vad bilisterna betalar i vägavgift (om sådana införs).

LS 0110-0561

Synskadades riksförbund betonar att även de yttre miljöerna och tillgängligheten till kollektivtrafiken och dess infosystem behöver anpassas för synskadade och beklagar att inte färdtjänst har tagits upp i planen.

Behov av spårlösningar

Många kommenterar allmänt förslag om ny spårtrafik i RUFSS eller för fram egna förslag. SL anser att spårbunden trafik bör prioriteras för nordostsektorn samt för Nacka/Värmdö. SL saknar dock analyser av befintlig spårtrafik som berörs, t ex Saltsjöbanan och Roslagsbanan. Värmdö pekar på möjligheten att på sikt etablera spårbunden trafik till Gustavsberg. Stockholms läns hembygdsförbund stödjer spårutbyggnadsplanerna generellt.

Kollektivtrafikantföreningen anser att spårförbindelse också bör upprättas till Ekerö. I stället för att bygga Förbifart Stockholm bör enligt Lovö Arrendatorsförening m fl spårbunden kollektivtrafik prioriteras. Nej till Västerleden anser t ex att den sk Frodo-planen från Naturskyddsföreningen i stort sett är en bra utgångspunkt för kollektivtrafikens utbyggnad. Jan Olof Jonson anser att en bana Spånga-Hässelby skulle behövas.

SL och Sollentuna ser positivt på att RUFSS inte anger teknisk lösning för objekt långt fram i tiden eller i tidigt utredningsskede.

Getingmidjan

UNO-kommunerna, Södertörns kommunerna, Sollentuna, Vägverket, SL, Boverket, Västerås, Strängnäs, Oxelösund, Katrineholm, Gnesta, Landstinget Västmanland, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Motormännen, ONYX m fl betonar att en pendeltågstunnel med spår under centrala Stockholm är ytterst viktig. Södertörns kommunerna betonar att det är nödvändigt med en utökad trafik och kortare restid till Stockholm och Arlanda.

Enligt Länsstyrelsens granskningsyttrande bör utöver pendeltågstunneln även tredje spåret och Kungsholmenbanan redovisas i regionplanen till dess att frågan om utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm slutligt avgjorts. Kollektivtrafikantföreningen är också positiva till pendeltågstunneln men anser att även Kungsholmenbanan bör byggas för att minska trycket på getingmidjan under byggtiden och anser att reservat behövs även för en Ålstensled för pendeltågen. Nej till Västerleden ser Kungsholmenbanan som ett alternativ till Förbifart Stockholm. Även Naturskyddsföreningen förordar en pendeltågstunnel men vill också ha snabbare alternativ, t ex Liljeholmsgrenen eller en kompaktare variant av det tredje spåret. Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening vill snarast öka kapaciteten på befintligt spårssystem genom City utan att den känsliga kulturmiljön över vattnet och kring Riddarholmen skadas. Dan Nilsson förordar att alternativa sträckningar prövas för att sprida riskerna, t ex mellan Liljeholmen och Kungsholmen eller från Årsta till Karlberg. Henry Sandström vill bygga ett Tredje spår inom en snar framtid för att lösa den akuta spårtrafiken. Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling vill flytta fjärrtågen från Stockholms Central till nya

LS 0110-0561

stationer i Tomtebodas och Årsta genom ett nytt förbindelsespar i Kungsholmsbanan.

Övriga järnvägar och stationer

Banverket anser att pendeltåg kan utgöra ett konkurrenskraftigt kollektivtrafikalternativ till nordost. UNO-kommunerna anser att det är oacceptabelt att nya spår i nordost bara redovisas som markreservat. De vill att en ny pendeltågslinje ska byggas till Arninge redan under den första 15-årsperioden för att nordostkommunernas aktivt ska bidra med genomförandeplanering av nya bostäder.

Ökad kapacitet och dubbelspår på sträckan Västerhaninge-Nynäshamn förordas av bl a SL, Nynäshamn, Naturskyddsföreningen, Miljöpartiet i haninge och Kollektivtrafikantföreningen.

Järfälla, Västerås, Strängnäs, C-framåt och SL stöder en utbyggnad av fler järnvägsspår mellan Kallhäll och Tomtebodas. Det gör även Landstinget Västmanland som dock vill ha utbyggnaden före 2015 samt Länsstyrelsen i Västmanlands län som anser att det även behövs reservat för fyra spår Kallhäll-Bålsta. Sundbyberg anser att ytterligare spår genom Sundbyberg kräver en nedgrävning av järnvägen.

Sigtuna instämmer i behovet av spårutbyggnad till Arlanda för pendeltågstrafik via Märsta. Också Sollentuna anser att norregionen behöver få bättre kontakt med Arlanda, t ex med pendeltåg till Arlanda eller tågstopp för Arlanda- eller Uppsalatågen i Sollentuna. Luftfartsverket anser att pendeltågen bör fortsätta via Norra kroken till Arlanda och att tvärförbindelser dit bör redovisas. Rädde Roslagsbanan vill bygga en järnväg mellan Mälärbanan och Arlanda över Kungsängen-Upplands Väsby.

Värtabanans internationella funktion bör enligt Banverket beaktas, eftersom den ingår i de transeuropeiska nätverken (TEN) och utgör förbindelsen till Finland. Verket påpekar att kapacitetsförstärkande åtgärder planeras för banan som i framtiden också kan utnyttjas för persontrafik. Boverket anser att behovet av spårförbindelse till Kapellskär, som är en hamn av nationell betydelse, borde tagits upp.

Vägverket anser att det är av yttersta vikt att spårinfrastrukturen mellan Stockholm och övriga Mälardalen förbättras. Nyköping, Oxelösund och ONYX samt Länsstyrelsen i Södermanlands län anser att utbyggnaden av Nyköpings- och Östgötalänkarna kan ske tidigare, mellan 2005 och 2015. Södertälje betonar att en snabbspårförbindelse måste ge möjlighet till ett framtida regiontågsstopp i Järna.

Banverket menar att kapacitetsförstärkningar på Svealandsbanan blir alltmer angelägna. Södertörnskommunerna och Strängnäs anser att Svealandsbanan helt eller partiellt bör kompletteras med dubbelspår mellan Södertälje och Eskilstuna.

LS 0110-0561

Synpunkter förs fram om de föreslagna stationerna i RUFS. UNO-kommunerna betonar t ex betydelsen av Stockholm Nord i Häggvik. Sollentuna anser dock att Häggvik inte alltid synes vara det bästa alternativet och vill avvakta pågående utredningar eller ange fler alternativ. Järfälla anser att fjärrtågsstationen Stockholm Väst i Barkarby bör genomföras tidigt. Södertörnskommunerna betonar betydelsen av den nya pendeltågsstationen vid Årstaberget. Miljöpartiet i Haninge pekar på behovet av en station i Vega.

Det finns också förslag om ytterligare stationer, t ex från Solna som vill att en pendeltågstation byggs i Huvudsta. Nacka Miljövårdsråd anser att en pendeltågstation vid Slussen skulle vara en stor fördel.

Förslag finns om helt nya järnvägar. Banverket är positiva till en kollektiv trafikförbindelse, eventuellt för tåg, längs Förbifart Stockholm, men förespråkar ett något västligare läge. Nej till Västerleden vill knyta ihop olika regioncentra med en järnväg Femingsberg-Kungens kurva-Brommaplan-Sundbyberg-Kista-Arlanda med koppling till Sundbyberg och Mälärbanan respektive Centralen. Rädda Roslagsbanan vill komplettera Svealandsbanan och Mälärbanan så att de bildar en sparring kring Mälaren som också når Arlanda och Skavsta, hamnarna i Kapellskär och Nynäshamn mm. Cityspår föreslår trafikering med pendeltåg på en ny gren mellan Norsborg och Huddinge.

Salem vill ha en tågskytte mellan Södertälje hamn och Södertälje syd för att stärka anknytningen mellan pendeltågstrafiken och fjärrtrafiken.

Tunnelbanor och tunnelbanestationer

Stöd för föreslagna sträckningar förs fram av flera. Järfälla anser att det är positivt att en tunnelbana från Hjulsta till Barkarby ersatts med ett spårreservat från Barkarby till Akalla. Även SL prioriterar tunnelbana/snabbspårväg Akalla-Barkarby. Dessutom prioriterar SL tunnelbana Odenplan-Karolinska. Botkyrka vill ha snabbare tunnelbaneförbindelser för att öka tillgängligheten från kommunens norra delar.

Det finns också förslag om nya tunnelbanelinjer utöver dem i RUFS. SL prioriterar tunnelbana Hagsätra-Älvsjö. Vidare anser Dan Nilsson att tunnelbanelinjerna till såväl Fruängen som Hagsätra bör förlängas till Älvsjö. Stockholms läns hembygdsförbund vill förlänga tunnelbanan från Hjulsta till Barkarby. Det vill även Kollektivtrafikantföreningen som dessutom vill ha en förlängning från Skarpnäck till Bollmora. Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling vill dra tunnelbana från Liljeholmen respektive Odenplan till nya järnvägsstationer i Tomtebodan och Årsta. Cityspår vill ha en ny tunnelbanelinje mellan Vårby och Ekerö, förutsatt att Ekerö utvecklas till tät stad.

Sundbyberg avvisar en station i Kymlinge i samband med exploatering som strider mot kommunens ÖP. Magnus Hultgren vill ha en tunnelbanestation vid Roslagstull mellan Tekniska Högskolan och Universitetet.

LS 0110-0561

Kollektivtrafikantföreningen föredrar en spårvägslinje via Nacka mot Gustavsberg, framför en tunnelbana till Nacka Forum. Nacka Miljövårdsråd befarar att en tunnelbana till Nacka Forum skulle leda till sämre kollektivtrafik för Nacka- och Värmdöborna med extra byte för många.

Spårvägar och förortsbanor

UNO-kommunerna anser att Roslagsbanan bör läggas om via Arningeområdet för att möjliggöra en bra omsstigningsstation. De vill också ha fortsatt upprustning och utveckling av Roslagbanans Vallentunagren med dubbelspår samt av Näsbyparksgrenen.

Södertörnskommunerna anser att snabbspårvägen Älvsjö-Fruängen-Kungens Kurva/Skärholmen-Flemingsberg bör föras in i regionplanen och läggas tidigt under planeringsperioden. SL ser positivt på en trafikering av sträckan men vill i likhet med RUFIS inte peka ut trafikslag, dvs om det ska vara spår eller buss.

SL anser att en utbyggnad av Tvärbanan Ost (Hammarby-Sjöstad-Slussen och integrering med Saltsjöbanan) samt Tvärbanan Norr (Alvik-Ulvsunda-Sundbyberg-Solna samt Alvik-Ulvsunda-Bromma-Kista-Stockholm Nord) är högt prioriterad. På lång sikt bör enligt SL en utbyggnad studeras Solna station-Universitetet-Ropsten med koppling till Lidingöbanan. Luftfartsverket vill att Tvärbanan bör förlängas via Bromma flygplats. Även Naturskyddsföreningen stöder en utbyggnad av Tvärbanan. Kollektivtrafikantföreningen är positiv till Tvärbanans två norra stråk.

Nacka tillstyrker utbyggnad av Tvärbanan Ost och konvertering av Saltsjöbanan samt anslutning av Nacka centrum till spårtrafik men saknar dock den i ÖP redovisade sträckningen över Kvarnholmen. Kollektivtrafikantföreningen tycker också att den ostliga utbyggnaden i stort är bra. Föreningen är dock negativ till att dra ner Saltsjöbanan i Lugnet och istället låta bilvägen gå genom nuvarande tunneln. Man ser inga stora fördelar med att omvandla Saltsjöbanan till spårvägsstandard. Stockholms läns hembygdsförbund, Nacka hembygdsförening, Nacka miljövårdsråd, Saltsjöbadens hembygdsförening samt Saltsjöbadens villaägareförening är negativa till förslaget och uttrycker på olika sätt att den bör behålla nuvarande sträckning men få ökad kapacitet.

Solna ser positivt på en utbyggnad av Tvärbanan till Solna station och anser att även alternativ via Frösunda-Bergshamra-Universitetet/Danderyds sjukhus bör studeras för fortsättningen. Lidingö, C-framåt m fl anser att Tvärbanan bör förlängas till Ropsten och kopplas till Lidingöbanan. Ståthållarämbetet bedömer att en snabbspårväg på Norra Djurgården inte skulle medföra negativa konsekvenser för miljön under förutsättning att spåren förläggs under jord. Cityspår vill ha en spårväg mellan Solna centrum och Bergshamra, möjligen förlängd till Djurholms torg.

LS 0110-0561

Motormännen understryker behovet av Tvärbana Norr Ulvsunda-Kista-Häggvik. Det gör även Sundbyberg som dock anser att den bör redovisas på en mer översiktlig nivå, med hänsyn till att olika alternativ utreds.

C-framåt och Länsstyrelsen i Västmanlands län ger stöd för spår på sträckorna Barkarby-Kista-Täby. Sollentuna bedömer dock att redovisade kollektivtrafikstråk mellan Sjöberg och Täby är svåra att realisera utan att betydande intrång sker i grönområden och vill studera flera alternativ.

SL prioriterar dessutom en spårväg Centralen-Djurgården.

Rädda Roslagsbanan vill knyta ihop de lokala spårsystemen Roslagsbanan, Lidingöbanan, Saltsjöbanan, Nockebybanan, tunnelbanan och pendeltågen med utbyggda tvärspårvägar. Kollektivtrafikantföreningen vill snarast bygga dubbel-spår till Norrtälje och på Saltsjöbanan.

Busstrafik

SL anser att framkomligheten på stombussnätet i innerstaden behöver förbättras och att ett regionalt stombussnät är högt prioriterat. Solna anser att det är positivt att RUFs redovisar stombusslinjer. Kollektivtrafikantföreningen vill ha ett kraftigare stombussnät med egna bussfiler och bussvägar.

Konkreta förslag på linjer framförs också. UNO-kommunerna anser att det är positivt med stombussförbindelser från Arninge och väcker frågan om hur den snabbaste förbindelsen till Uppsala erhålls. UNO-kommunerna vill också komplettera med linjerna Stockholm-Rimbo-Hallstavik-Östhammar, Kapellskär-Norrtälje-Rimbo-Arlanda-Uppsala samt Hallstavik-Uppsala. Järfälla vill på kort sikt ha en snabb stombuss mellan Kista och Barkaby-Veddesta-Jakobsberg. Sundbyberg avvisar en stombusslinje genom Kymlinge som strider mot Sundbybergs ÖP.

Nacka Miljövårdsråd vill ha fler kollektivkörfält samt motorväghållplatser på Värmdöleden vid Nacka Forum och Björknäs samt på Tyresöleden vid Ekstubben. Nej till Västerleden vill ha en kollektivtrafikförbindelse Skärholmen-Kungens kurva-Fruängen-Älvsjö-Bandhagen-Rågsved-Farsta-Skarpnäck-Bandhagen utformad som en snabblinje på egen väg.

Övriga kollektiva transportmedel

Sigtuna anser att någon form av automatiskt bansystem bör redovisas i regionplanen, t ex vid Arlanda. Kollektivtrafikantföreningen är positiv till att ett provsystem för spårtaxi byggs i Stockholmsregionen. Automatiska småskaliga bansystem kan enligt föreningen ge hög standard för t.ex. tvärförbindelser i regionen.

Rädda Roslagsbanan förespråkar linbanor, eldrivna kommunalt utthyrda minibilar, soldrivna luftskepp och automatiska parkeringshus. SwedeTrack förespråkar balkbanor för att ersätta både vägar och spår utefter infartslederna, som

LS 0110-0561

kringfartsleder samt för att knyta ihop kärnor och befintliga kollektivtrafikstationer.

Lidingö, Värmdö, Ståthållarämbetet, Skönhetsrådet, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Lovö Arrendatorsförening samt Rädda Roslagsbanan anser att vattenvägar i större utsträckning bör användas för kommunikation.

Rtk:s kommentar

Kontoret bedömer att det finns ett betydande stöd för huvudinriktningen i RUFSS med avseende på kollektivtrafiksystemet. Kontoret instämmer i bedömningen att det behövs ökade resurser till utbyggnader.

I RUFSS betonas att kollektivtrafiken i Mälardalen bör knytas ihop genom att taxor och tidtabeller samordnas. Det är dels en teknisk, dels en politisk fråga hur långt en sådan samordning skall drivas, som behandlas i annan ordning. Utformningen av den yttre miljön och av tillgängligheten för funktionshindrade är en fråga som hanteras av SL.

Många synpunkter berör enskilda kollektivtrafikobjekt. Kontoret kommenterar bara de synpunkter där vi bedömer att någon förändring av RUFSS bör kunna övervägas. Det finns ett överväldigande stöd för att bygga ut en pendeltågs tunnel i Getingmidjan genom centrala Stockholm. I enlighet med kontorets grundinställning bör därför på plankarta och i objektsförteckning endast detta huvudalternativ redovisas. I texten redovisas vilka alternativ som också prövas i förstudie liksom hur beslutsläget är beträffande dessa.

Det finns en bred uppslutning bakom behovet av nya spår i nordostsektorn. I RUFSS anges inte vilken teknisk lösning som bör genomföras. UNO-kommunerna förordar en pendeltågsgren som även får stöd av Banverket. Stockholmsberedningen har i sitt betänkande med bred majoritet prioriterat en pendeltågsgren. Kontoret bedömer därför att det finns förutsättningar att redovisa en pendeltågsgren från Solna till Arninge.

Kapaciteten på Mälärbanan har nyligen förstärkts med dubbelspår Kallhäll-Kungsängen. Kontoret bedömer att det under planperioden fram till 2030 är tillräckligt att förstärka kapaciteten på sträckan mellan Kallhäll och Tomtebodå, som redan anges i RUFSS. Vilka delsträckor som eventuellt skall gå i tunnel behandlas inte.

Rena godsspår som Värtabanan redovisas inte i RUFSS.

Kapacitetsförstärkningar genom partiella (före 2015) eller sammanhängande dubbelspår (till 2030) på Svealandsbanan bör redovisas i RUFSS.

Kontoret anser att någon ändring av redovisningen av Stockholm Nord inte bör ske, men att den pågående utredningen om lokaliseringen och funktionen bör

LS 0110-0561

beskrivas i texten. En pendeltågsstation vid Slussen har övervägts av Banverket men kommer inte att förordas.

En förlängning av tunnelbanan mellan Hagsätra och Älvsjö har övervägts i flera tidigare regionplaner. Tidigare analyser har inte visat att sträckan skulle få tillräckligt många trafikanter. Banan har dock lyfts fram av Stockholmsberedningen och SL. Kontoret bedömer att en sådan förlängning kan vara av värde av systemskäl och föreslår därför att ett spårreservat anges i planen.

Stockholmsberedningen har lyft fram en yttre snabbspårväg Älvsjö-Fruängen-Kungens Kurva-Skärholmen-Flemingsberg. Kontoret bedömer att det vore en fördel att ändra redovisningen i RUF5 från kollektivtrafikreservat till spårreservat. Möjligheten att trafikera sträckan med busstrafik finns till dess att underlaget motiverar en spårutbyggnad på sträckan, vilket också kan framhållas i texten.

Kontoret håller med om att Tvärbanans utbyggnad (Alvik)-Ulvsunda- Kista-Stockholm Nord bör redovisas mer översiktligt eftersom alternativa sträckningar prövas. På motsvarande sätt bör det i texten anges att alternativa sträckningar bör prövas för kollektivtrafikstråket mellan Sjöberg och Täby. I den fortsatta planeringen av sträckan Solna-Universitetet-Ropsten kommer alternativa sträckningar också att studeras inför genomförandet, inklusive sträckningar som utnyttjar Värtabanan.

Beträffande utbyggnaden av Tvärbana Ost mellan Sickla och Slussen, samt integrering med Saltsjöbanan bör ingen ändring ske. Den kapacitetsförbättring som behövs för Saltsjöbanan är inte möjlig med nuvarande enkelspår mellan Nacka och Slussen utan förutsätter en konvertering och omläggning.

I vissa relationer kan båttrafik utgöra ett bra komplement till den landburna kollektivtrafiken, vilket bör utvecklas i texten.

Det redovisade linjenätet för inomregionala stombussar är att betrakta som en principiell illustration. Där anges viktiga relationer men inte exakta vägsträckningar. Behovet av förbindelser över länsgränsen får bedömas i det fortsatta regionplanarbetet. Väsentligt är att det regionala huvudvägnätet är så utformat att kollektivtrafik på vägar av högre standard möjliggörs i viktiga relationer.

Förslag till ställningstagande

- På plankarta och i objektsförteckning redovisas huvudalternativet pendeltågstunneln. I texten redovisas dessutom vilka alternativ som prövas i förstudie liksom hur beslutsläget är beträffande dessa.
- Spårreservat i nordost ändras till pendeltåg Solna-Täby-Arninge.
- Utbyggnad av partiella dubbelspår på Svealandsbanan redovisas före 2015, och reservat för sammanhängande dubbelspår till 2030.
- Ett spårreservat Hagsätra-Älvsjö redovisas.
- Kollektivtrafikreservatet Älvsjö-Fruängen-Skärholmen-Kungens Kurva-Flemingsberg ändras till spårreservat.

LS 0110-0561

- Spårvägen (Alvik)-Ulvsunda-Kista-Stockholm Nord redovisas mer översiktligt på kartorna och i texten anges att alternativa sträckningar prövas för denna och andra spårsträckor.
- Möjligheterna till kompletterande persontrafik med båt på de inre vattenvägarna utvecklas i texten.

Vägtrafik

De mest strategiska vägtrafikåtgärderna är en yttre tvärled som knyter samman regionens norra och södra delar, en komplett ringled runt innerstaden samt större infartskapacitet. Yttre tvärleden (Norrortsleden, Förbifart Stockholm och Södertörnsleden) bör dras så att den väl ansluter till de yttre kärnorna. Genom att komplettera regionens vägnät med ringleder kan infartslederna avlastas samtidigt som nya möjligheter skapas att rationellt nå de yttre regionala kärnorna. Större intresse än hittills behöver ägnas åt att förbättra bilarnas miljöegenskaper, t ex genom teknisk utveckling på motor- och bränslesidan. Detta måste dock främst drivas på genom insatser på nationell nivå och i internationellt samarbete.

Inkomna synpunkter

Vägtrafiken, allmänt

Sundbyberg betonar vikten av att RUFSS väginvesteringar genomförs. Solna stödjer det regionala vägnät som ingår i RUFSS. Vägverket anser att diskussionen om tunnlar och överdäckningar behöver vidgas så att möjligheterna till omledningar och framtida breddningar beaktas. Enligt Länsstyrelsen i Västmanlands län bör europavägarna i Mälardalen minst nå fyrfältsstandard.

Friluftsförbundet anser att vägar, som ändå inte med säkerhet minskar trängseln, inte bör byggas. Rädda Roslagsbanan anser att nationella och internationella miljödirektiv inte har beaktats när det gäller nya kringfartsleder runt Stockholm och vid byggandet av nya motorleder. Föreningen vill också uppmuntra till samutnyttjande av bilen vid bilpendling via subventionerad elektronisk planeringsfunktion över mobiltelefon /dator.

Motormännen anser att det är positivt att RUFSS pekar på vikten av att förbättra motorer och bränslen och påpekar att dieseldrivna bussar knappast kan konkurrera med katalysatorförsedda bilar från utsläppssynpunkt. Miljöpartiet i Haninge pekar på behovet av åtgärder för att minska koldioxidutsläppen.

Förbifart Stockholm-Yttre tvärleden

Ett antal remissinstanser förespråkar en snar utbyggnad av Yttre tvärledens olika delar, Förbifart Stockholm, Södertörnsleden och Norrortsleden. Det gör t ex Södertörnskommunerna, UNO-kommunerna, Solna, Sollentuna, Vägverket, Länsstyrelserna i Västmanlands och i Södermanlands län, Motormännen, samt Dan Nilsson. Naturskyddsföreningen förordar upprustning av väg 259 i nuvarande läge.

LS 0110-0561

Länsstyrelsen framför i sitt granskningsyttrande att utöver Yttre tvärleden bör även Essingeledens Brommagren och Ålstensleden redovisas i regionplanen till dess att de nord-sydliga vägförbindelserna slutligt avgjorts.

Ett flertal remissinstanser anser att andra alternativ till Förbifart Stockholm borde väljas, framförallt den så kallade Inre Tvärleden som även kallas Ålstensleden samt Essingeledens Brommagren. Det gör till exempel Konstakademien, Skönhetsrådet, Svenska Turistföreningen, Naturskyddsföreningen i länet, Mälarearnas Naturskyddsförening, Föreningen för Ekoparken, Nätverket Rädda Lovö, Lovö Arrendatorsförening, Lovö Hembygdsförening, Nej till Västerleden, Hesselby Byalag, Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling samt Monica Bogstam och Sven Wästfelt. Motiv som förs fram för detta är att Förbifart Stockholm inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam, inte avlastar tillräckligt eller de negativa effekterna på miljö och kulturella värden. Skönhetsrådet förordar dock i stället en led längre västerut. Ståthållarämbetet bedömer att miljöförlusterna är större än miljöförbättringarna för Förbifart Stockholm.

C-framåt och Katrineholm förespråkar avlastande leder även utanför regionplaneområdet till exempel Riksväg 55, som borde rustas upp på sträckan Norrköping-Katrineholm-Flen-Strängnäs-Enköping för att minska belastningen på Stockholm. Nej till Västerleden ser riksväg 55 som ett alternativ till Förbifart Stockholm.

Ringen

Vägverket och Motormännen anser att det är viktigt att sluta Ringen för att avlasta Stockholms centrala delar. UNO-kommunerna anser att Norra länken är ytterst angelägen. Solna och Sollentuna anser att Norra länken har en viktig roll för att avlasta E4 och Bergshamravägen. Lidingö noterar med tillfredsställelse att Norra länken finns inplanerad 2000-2015 och Österleden 2015-2030. Nacka anser att Österleden bör förverkligas inom 10-15 år och snarast efter Norra länken. Även Sollentuna anser att det är bra för hela regionen att Ringen fullföljs med Österleden.

Ståthållarämbetet stöder förslaget att Norra Länken dras i tunnel under Lilljansskogen. Naturskyddsföreningen och Föreningen för Ekoparken förordar modifierad Norra Länken för att möjliggöra stängning av Björnnäsvägen och minskad trafik på Roslagsvägen.

Ståthållarämbetet, Konstakademien, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Djurgårdens hembygdsförening samt Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling är negativa till Österleden. Akademien menar att en tunnel för trafiken på Centralbron borde övervägas i stället. Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling bedömer att en bredare Klarastrandsled kan byggas om fjärrtågsspåren försvinner vid Klara sjö. Jan Olof Jonson vill bredda infarterna och bygga en flerfilig citytunnel med underjordiska parkeringshus i de olika stadsdelarna.

LS 0110-0561

E18

Järfälla, Solna, Sollentuna, Landstinget Västmanland, Västerås och Motormännen understryker behovet av att E18 Barkarby-Kista med Hjulsta trafikplats byggs ut tidigt. Solna och Sollentuna framhåller även en västlig koppling till Essingeleden. Naturskyddsföreningen förordar E18 Hjulsta-Rinkeby i tunnel.

UNO-kommunerna och Ståthållarämbetet förordar förbättring av kapaciteten på Bergshamraleden.

Danderyd understryker att tunnelförläggning eller överdäckning av väg E 18 genom centrala Danderyd samt breddning av vägen norr om Danderyds kyrka, är viktigt.

Övriga vägar i norr

Järfälla och Landstinget Västmanland anser att det är positivt att Rotebroleden (länsväg 267) tagits upp före 2015. Sollentuna kan acceptera att Ståketvägen (som den heter där) som 4-fältig trafikled om två körfält avsätts för kollektivtrafik.

Vallentuna framhåller behovet av trafikplats Vallentuna centrum samt ny sträckning för Väsbyvägen mellan Grana och Hammarby. Upplands Väsby vidhåller att en ny regional väg öster om Frestaby är nödvändig för att minska belastningen av regional trafik på nuvarande Sandavägen.

UNO-kommunerna anser att väg 1004 Svinningevägen bör prioriteras och snarast förbättras eftersom den förbinder två tätorter.

En för Sigtuna kommun prioriterad del av väg 263 är passagen norr om Märsta, som kommunen menar bör ingå som objekt i planen. C-framåt och Länsstyrelsen i Västmanlands län anser att en ny förbindelse behövs mellan E18 och Arlanda flygplats.

Ståthållarämbetet vill att Roslagsvägen i sin sträckning förbi institutionsområdena på Norra Djurgården grävs ned eller förläggs i tunnel.

Övriga vägar i söder

Södertörnskommunerna vill att utbyggnad av väg 73, Fors-Nynäshamn, genomförs tidigt. Naturskyddsföreningen och Miljöpartiet i Haninge förordar att detta sker genom upprustning av nuvarande väg.

Södertörnskommunerna vill ha en utbyggnad av väg 226 från Tumba via Huddinge mot Stockholm. Botkyrka vill ha ny dragning av väg 226 söder om Tullinge samt förbi Vårsta. Kommunens har uppfattningen att denna förbifart bör förläggas öster om Vårsta. Botkyrkas utbyggnadsplaner förutsätter ny förbindelse mellan E4/E20 och Hågelbyleden. Nykvarn pekar på att trafikplatsen på E20 vid Nykvarn behöver få utökad kapacitet samt på behovet av en trafikplats vid Nygård i Taxinge.

LS 0110-0561

Södertörnskommunerna förespråkar vidare en utbyggnad av väg 225 från Morabergs trafikplats vid E4/E20 till gränsen mot Botkyrka i första hand och därefter till väg 73. Nynäshamn vill i den fortsatta regionplaneringen utreda behovet av en god vägförbindelse mellan väg 73 och E4 söder om Södertälje. Naturskyddsföreningen förordar ett antal överdäckningar bl.a. Nynäsvägen och Älvsjövägen.

Nacka saknar trafikplats på Värmdöleden (väg 222) i centrala Boo och på Tyresöleden vid Ältadalen-Skrubba. Värmdös största trafikproblem är den låga kapaciteten på väg 222 mellan Mölnvik och Ålstäket och vill därför ha färjetrafik mellan Överby och Kalvsvik samt förbättrad färjetrafik mellan Värmdö och Rindö. Saltsjöbadens Hembygdsförening ifrågasätter om fördelarna av att dra Värmdöleden genom Henriksdalsberget överväger nackdelarna.

Gnesta konstaterar att det är glädjande att utvecklingsplanen redovisar utbyggda förbifarter runt Mölnbo och Järna tätorter inom 15 år.

Rtk:s kommentar

Kontoret konstaterar att förslagen för vägtrafiken i stort fått ett övervägande stöd bland remissinstanserna. De flesta synpunkterna på enskilda objekt avser Yttre tvärleden och framförallt Förbifart Stockholm. Även beträffande förbifarten finns det ett betydande stöd. Länsstyrelsen framför dock i sitt granskningsyttrande att utöver Yttre tvärleden bör även Essingeledens Brommagren och Ålstensleden redovisas i planen till dess att de nord-sydliga vägförbindelserna slutligt avgjorts. Kontoret konstaterar att Stockholmsberedningen liksom flertalet berörda kommuner och Vägverket har tagit ställning för Förbifart Stockholm som huvudalternativ och att detta därför bör anges i planen. Andra alternativ, framförallt inre tvärleden och Brommagrenen har analyserats i arbetet med RUFs och i andra sammanhang, men inte befunnits ha sådana fördelar att de borde rekommenderas. Kontoret föreslår därför att utredningsläget redovisas i texten men att huvudalternativet Förbifart Stockholm anges på kartor och i objektsförteckning.

Den sk Mälardiagonalen, Riksväg 55, är en förbifart utanför länet som har viss betydelse för Stockholmsregionen. Stockholmsberedningen har prioriterat en upprustning av denna väg. Kontoret anser att detta även bör redovisas i texten trots att den i sin helhet ligger utanför regionplaneområdet.

Kontoret bedömer inte att en kapacitetsförstärkning av Bergshamravägen är nödvändig sedan Norrortsleden och Norra länken färdigställts samt Roslagsvägen byggts ut till sex körfält.

Kontoret anser inte att väg 1004 behöver redovisas som en regional väg.

Kontoret föreslår att Arlandaförbindelsen, väg 263, efter 2015 kompletteras med delen norr om Märsta fram till Måby trafikplats på E4. Med den utveckling av trafiken till Arlanda flygplats och dess omgivning som i dag kan bedömas ske på

LS 0110-0561

lång sikt, och som har belysts i utredningen om Marktransporter till Arlanda, anser kontoret att det är motiverat med en framtida handlingsberedskap för denna väg, som förbättrar tillgängligheten till Arlanda och leder trafiken utanför Märsta.

Kontoret föreslår att förbifart för väg 226 förbi Vårsta förläggs öster om Vårsta i enlighet med Botkyrkas synpunkter.

I RUFSS ingår en upprustning av väg 225 Vårsta-Ösmo under senare delen av planperioden. Stockholmsberedningen har prioriterat denna upprustning av vägen. Kontoret föreslår därför en tidigareläggning så att objektet anges före 2015.

I RUFSS anges nya trafikplatser endast som del i vägutbyggnadsprojekt, men inte på befintliga vägar. Den färjetrafik som Värmdö för fram är inte av regional betydelse. Upprustning av väg 222 finns redan med i RUFSS på den mest angelägna delen. Det finns behov av ytterligare förbättringar på längre sikt.

En ombyggnad av väg 77 mellan Rösa, Rimbo och länsgränsen som har prioriterats av Stockholmsberedningen bör tidigareläggas i RUFSS.

I RUFSS ingår E18 på sträckan Barkarby-Kista. Stockholmsberedningen har även lyft fram breddning av E18 på sträckan Jakobsberg-Hjulsta inkl ny trafikplats i Barkarby. Kontoret föreslår därför att även detta objekt läggs in i RUFSS efter 2015.

Förslag till ställningstagande

- På plankarta och i objektsförteckning redovisas huvudalternativet Förbifart Stockholm, men i texten redovisas pågående alternativstudier med Essingeledens Brommagren och Ålstensleden.
- Breddning av Riksväg 55 redovisas i texten.
- Arlandaförbindelsen, väg 263, kompletteras med delen norr om Märsta fram till Måby trafikplats på E4.
- Förbifart för väg 226 förbi Vårsta redovisas öster om i stället för väster om Vårsta.
- Väg 77 tidigareläggs och redovisas före 2015.
- Breddning av E18 på sträckan Jakobsberg-Hjulsta och ny trafikplats i Barkarby redovisas i RUFSS (När?).

Skärgårdens kommunikationer

En viktig förutsättning för att leva på eller besöka skärgårdsöarna är kommunikationerna till fastlandet. För att förbättra förutsättningarna för en balanserad befolkning och en stabil utveckling av näringsliv och service i skärgården bör en tydligt strukturerad bastrafik byggas ut i skärgården. Bastrafiken bör baseras på landfästen/replikpunkter på fastlandet och ett antal kärnöar med viss befolkning och grundläggande service i skärgården. Kärnöarna bör garanteras grundläggande trafik även under lågsäsong.

LS 0110-0561

Inkomna synpunkter

UNO-kommunerna anser att tillämpligheten av en modell med replipunkter och kollektivtrafik är begränsad i nordostsektorns skärgård. Landstinget bör redovisa ett samlat system för transporter där angöringspunkterna på fastlandet anges utifrån funktion och nytta. Person- och godstrafik behöver inte ha samma angöringspunkt. Värmdö anser att förslaget om trafikering av skärgården är mycket bra, men anser att även Boda brygga bör vara replipunkt. Dessutom försörjer Åsättra i Österåker även Svartsö i Värmdö.

WÅAB anser att synen på replipunkter inte är realistisk, eftersom det inte finns tillräckligt med underlag utom på vissa ställen, och att dagens upplägg är bättre än vad som föreslås. WÅAB anser att såväl Boda som Sollenkroka bör vara replipunkter för Svartsö, Gällnö resp Möja. En ökning av det basutbud av trafik som föreslås i RUFSS krävs på sikt för en levande skärgård, men kommer också att öka kostnaderna.

Skärgårdens trafikantförening förordar en utökad bastrafik till vissa kärnöar och att man genomför en försökstrafik till en kärnö med en större koncentrerad befolkning, t ex Möja. En utvärdering efter ett par år kan sen ge svar på hur efterfrågebehovet ser ut. För den reguljära båtlinjetrafiken som betjänar många skärgårdsöar är det endast de fastlandsbaserade replipunkterna som är rationella bytespunkter. Jan Olof Jonson konstaterar att det inte står mycket om båttrafiken i planen, men att tankarna är goda.

SIKO anser att bastrafiken också ska skapa förutsättningar för kulturellt och socialt utbyte även mellan öarna. Godstransporterna som för öar med allmänna färjor är gratis bör även i framtiden med statliga stöd vara gratis i skärgårdens bastrafik. För att få en framtida rationell bastrafik måste den enligt SIKO integreras med SL:s befintliga kollektivtrafik och SL:s taxesystem. För befolkade öar som inte omfattas av bastrafiken ska det finnas kompletteringstrafik året runt. Regionala medel måste bidra till att utveckla nödvändiga bryggor i delar av skärgården som idag inte har en fungerande kommunikationsstruktur.

Totalt bör enligt SIKO i dagsläget 7 replipunkter, 5 landfästen och 17 kärnöar prioriteras. Utöver dem som finns med i RUFSS föreslås Östernäs, Bromskär och Ankarudden som landfästen samt Boda som replipunkt. Föreslagna ytterligare kärnöar är Gräskö, Söderöra, Ingmarsö, Stavsudda samt Landsort.

Rtk:s kommentar

Förslaget om replipunkter har fått ett övervägande stöd och bör i huvudsak ligga fast. För den norra skärgården uttryckte Norrtälje redan i samrådet kritik mot det dåvarande förslaget med endast en replipunkt i Norrtälje. Förslaget bedömdes av kommunen fungera väl i mellanskärgården med en större fastboende befolkning, men mindre bra i Norrtälje, med få trafikanter under lågsäsong. I utställningsförslaget har ytterligare en hamn föreslagits, nämligen Simpnäs. De två hamnarna i Norrtälje benämns i förslaget landfästen eftersom kriterierna för

LS 0110-0561

replipunkt inte uppfylls till alla delar. Nordostkommunerna vidhåller dock kritiken. Kontoret håller med om att förhållandena i Norrtälje skiljer sig från dem i den södra skärgården, och anser att kraven på replipunkter bör kunna anpassas till de olika förutsättningarna. De utpekade landfästena i Norrtälje, Råfsnäs och Simpnäs, bör därför ändras till replipunkter. Kontoret vill också framhålla att det inte ligger i förslaget att person- och godstrafik måste ha samma replipunkt. Kontoret anser vidare att även Boda bör anges som replipunkt i Värmdö kommun. Däremot uppfyller inte de replipunkter och öar som SIKO för fram de krav som ställs.

Förslag till ställningstagande

- Landfästena i Norrtälje, Råfsnäs och Simpnäs, ändras till replipunkter,
- Boda anges som replipunkt för Svartsö, Gällnö och Möja.

Flygtrafik

Arlanda flygplats bör utvecklas ytterligare för att förbättra de internationella förbindelserna. Regionens långsiktiga behov av flygkapacitet bör tillgodoses genom en fortsatt utbyggnad av Arlanda. Bromma bör behållas för kvalificerat allmänflyg och viss linjetrafik.

Inkomna synpunkter

Sollentuna, Landstinget Västmanland och C-framåt stödjer att Arlanda redovisas som regionens huvudflygplats. Luftfartsverket påpekar att en fjärde rullbana bör vara klar att tas i drift år 2015. Sigtuna tar inte ställning till frågan om ytterligare bankapacitet på Arlanda. Upplands Väsby anser inte att konsekvenserna av Arlandas fortsatta utbyggnad är allsidigt belyst. Enligt Naturskyddsföreningen saknas det dock acceptabla argument för fortsatt expansion av Arlanda flygplats, vars utbyggnad bör avbrytas.

Enligt Länsstyrelsens granskningsyttrande bör handlingsfriheten tills vidare inte påtagligt begränsas för en ny flygplats i södra länsdelen. Tyresö kommun välkomnar en flygplats på Södertörn och om en sådan inte byggs måste bättre kommunikationer skapas till Arlanda och Skavsta. Socialdemokraterna i Huddinge, Trafikgruppen finner det viktigt att kompletterande rullbanekapacitet till Arlanda anvisas söder om Stockholm. Miljöpartiet i Haninge vill däremot inte ha en flygplats på Södertörn.

Det finns enligt Länsstyrelsens granskningsyttrande och Luftfartsverket risk för bristande flygkapacitet för allmänflyget i regionen, och det är därför angeläget att lämpliga lokaliseringar redovisas i planen. Möjligheterna att utnyttja befintliga flygplatser bör inte omöjliggöras innan frågan utretts.

Botkyrka noterar att Tullinge redovisas på en karta som allmänflygplats men konstaterar att texten ger en mer rättvisande beskrivning.

LS 0110-0561

Länsstyrelsen framför att Bromma flygplats är av riksintresse för luftfarten. Solna framför att fortsatt flygverksamhet på Bromma är av stor betydelse för näringslivet och Sollentuna anser att Bromma är ett utmärkt komplement. Bromma bör enligt Naturskyddsföreningen däremot läggas ned.

Västerås och Landstinget Västmanland anser att Västerås-Hässlö flygplats kan fungera som ett komplement till Arlanda. Länsstyrelsen i Södermanlands län anser att Skavsta flygplats kan utgöra en resurs för Stockholmsregionen med en höghastighetsbana mellan Stockholm och Nyköping-/Oxelösundsregionen. Arlanda bör enligt Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling renodlas för persontrafik, Skavsta för charter och gods. För företags- och privatflyg är Tullinge och Barkarby tänkbara. På sikt bör ett kapacitetsstarkt internationellt flygfält enligt gruppen övervägas i västra Mälardalen.

För att minska flygtrafikens miljömässiga konsekvenser bör enligt Villaägarna i ABC-regionen flygrörelser och trafik till och från flygplatser anpassas, miljömässigt bästa flygplanstyper prioriteras, inomhusbuller reduceras och människor som måste flytta kompenseras marknadsmässigt. Rädda Roslagsbanan vill stimulera flyget att använda flygplan med miljöskonande motorer, t ex genom lägre flygplatsavgifter för sådana plan.

Rtk:s kommentar

Det finns ingen grund för att redovisa någon annan struktur för trafikflyget än enligt utställningsförslaget med Arlanda som huvudflygplats och med Bromma som komplement. Däremot finns det behov att ägna ytterligare uppmärksamhet åt det övriga allmänflyget. Frågan behandlas av Stockholmsberedningen. Kontoret anser att en tydligare redovisning bör ske av vilka flygplatser som där kan komma i fråga. Beträffande redovisning av riksintressen, se senare avsnitt.

Förslag till ställningstagande

- Behovet av allmänflygplatser redovisas tydligare (hur?)

Hamnar och farleder

Regionens fyra hamnar bör utvecklas ytterligare för att förbättra de internationella förbindelserna. En strategi bör redovisas för de fyra Östersjöhamnarna i regionen och en ny farled, Horstensleden, behövs för att avlasta befintliga farleder.

Inkomna synpunkter

Länsstyrelsen i länet och Länsstyrelsen i Södermanlands län pekar på behovet av en strategi för hamnarna samt godstransporter och terminaler i länet och Östra Mellansverige. Boverket anser att hamnstrukturfrågor borde belysts tydligare, bl a med hänsyn till de miljöproblem som Värtahamnen orsakar vad gäller transporter av farligt gods och flygbränsle till Arlanda. Sjöfartsverket pekar dels på konflikten mellan ogenomtänkta byggnationer nära farleder där olyckor kan

LS 0110-0561

inträffa, dels konflikten mellan att skydda natur- och kulturvärden i skärgården samtidigt som farlederna måste passera.

Hamnarna i Nynäshamn och Södertälje bör enligt Södertörnskommunerna ges förutsättningar att utvecklas till huvudportar för den ökade Östersjöhandeln. Nynäshamn betonar att kommunen sedan länge planerar för en ny hamn i Norvik. Banverket anser däremot att det finns ett antal hamnar med potential för ökat utnyttjande med järnväg i mer fördelaktiga lägen än Norvik, för vilken spårsystemets utformning i Älvsjö är begränsande. Miljöpartiet i Haninge vill inte ha en ny storhamn i Norvik.

C-framåt anser att avlastande infrastruktur av betydelse utanför regionplanområdet bör behandlas, t ex Hargshamn som är lämplig för tyngre järnvägsburet gods. Nätverket Bevara Mäläröarna vill avleda onödiga genomfartstransporter från Storstockholm genom att bättre utnyttja Oxelösund och Hargshamn. Rädda Roslagsbanan vill redan nu använda Hargshamn för bränsletransporter med tåg till Arlanda. Nej till Västerleden anser att den långsiktigt uthålliga lösningen bör vara att utnyttja andra hamnar, t ex Nynäshamn och Oxelösund. Föreningen för Ekoparken vill utveckla olje- och containerhanteringen i Värtahamnen. Enligt Föreningen för Ekoparken bör delar av hamnen återföras till parken, medan Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening pekar på möjligheten till ett bostadsområde. Dan Nilsson är däremot tveksam till om någon större del av godstrafiken kan flyttas ut från centrala Stockholm med tanke på miljöeffekterna.

Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling anser att personfärjorna bör angöra Stadsgården och Skeppsbron, bilfärjor Värtan, gods till uthamnar som Gävle, Kapellskär, Hargshamn, Södertälje och Oxelösund. Nynäshamn borde enligt gruppen vara hamn för Gotlandstrafiken och Norvikshamnen borde inte byggas ut. Louden, Bergs oljehamn och oljehamnar i Mälaren borde läggas ned. Oljetransporter borde vidare liksom miljöfarlig trafik på Mälaren överföras till järnväg.

Landstinget och Länsstyrelsen i Västmanland anser att en ökad slusskapacitet i Södertälje borde finnas med som angeläget objekt för att öppna Mälaren för större fartyg.

Värmdö, Friluftsförbundet, Stockholms läns hembygdsförbund och Skärgårdsmiljöföreningen är negativa till den sk Horstensleden eftersom den skulle medföra skada i natur- och friluftshänsen.

Rtk:s kommentar

Kontoret avser att i den fortsatta regionplaneringen arbeta med en strategi för hamnar, godstransporter och terminaler i länet och Östra Mellansverige, där frågor som tas upp av remissinstanserna avses att belysas.

Behovet av ökad slusskapacitet i Södertälje för att öppna Mälaren för större fartyg bör dock föras in i planen.

Förslag till ställningstagande

- Behovet av ökad slusskapacitet anges i Södertälje.

Bostadsmarknad, bostadsbyggande och lokaler

Ökat kommunalt ansvarstagande för bostadsförsörjningen, förstärkt regional överblick och översyn av statliga hinder för bostadsbyggandet kan bidra till att skapa bättre ett ökat bostadsbyggande och en bättre fungerande bostadsmarknad. Lokaler för personal- och kontaktintensiva verksamheter bör byggas i kärnorna. Tillkommande anläggningar för detaljhandel bör lokaliseras så att de stödjer framväxten av den eftersträvade kärnstrukturen. Det är också angeläget att åstadkomma en öppnare samrådsprocess vid större handelsetableringar samt ökad konkurrens inom detaljhandeln.

Inkomna synpunkter

Boverket anser att analyserna i allt väsentligt är väl underbyggda och föreslagna åtgärder väl genomtänkta. UNO-kommunerna menar att gällande skatte- och utjämningsystem måste ändras för att möjliggöra tillväxt och för att inte försämra situationen för invånare i kommuner med kraftig befolkningstillväxt. Stockholm understryker vikten av att fler kommuner känner ansvar för regionens bostadsförsörjning. Stockholms Handelskammare menar att någon slags vision borde formuleras i planen för hur man kan åtgärda de systemfel som gör att utbud och efterfrågan inte kan mötas på bostadsmarknaden och i bostadsproduktionen. Handelskammaren menar också att det krävs tydligare förslag och ställningstaganden om bostadsmarknad och bostadsbyggande i RUFs. Vasakronan menar att extraordinära åtgärder krävs för att komma tillrätta med bostadsbristen och C-framåt vill medverka i projekt för att påskynda en översyn av statliga regler för bostadsbyggandet.

Villaägarna i ABC-regionen betonar att planen måste ge ett stort utrymme för boende i egna småhus. Villaägarna i ABC-regionen menar också att den höga boendebeskattningen bör slopas, och att de höga produktionskostnaderna bör sänkas genom att regler som medför dyra lösningar ändras. Solna menar att en medveten satsning behöver göras på såväl jämnare bebyggelsestruktur som upplåtelseformer i regionen. Länsstyrelsen menar att det behövs tillräckligt med bostäder i alla delar av regionen för personer sysselsatta inom servicesektorn. Vidare behöver bostadsbeståndet kompletteras med egnahem och bostadsrätter i områden med hög andel hyresrätter. Miljöpartiet i Haninge avvisar att bygga bostäder i Haninge på samma sätt som skett tidigare.

Några instanser lyfter fram mälardalsperspektivet. Länsstyrelsen i Södermanlands län menar att det är positivt att det åtminstone finns en antydning i utställningsförslaget att se övriga Mälardalslän som en resurs när det gäller bostäder. Länsstyrelsen i Södermanlands län menar också att de omgivande Mälardallänen bör inkluderas i det förstärkta regionala kunskapsunderlaget över bostadsmarknaden som nämns i förslaget. Katrineholms kommun menar att det är viktigt att uppmärksamma det ömsesidiga behovet av en integrerad bostads- och

LS 0110-0561

arbetsmarknad för en gemensam positiv utveckling av både Stockholms och t ex Södermanlands län. Föreningen Rädda Roslagsbanan menar att bostadsbyggandet och boendet samt lokalbyggandet för näringslivet bör fördelas mera jämt över Stockholmsregionen, Mälardalenregionen och närliggande regioner genom gemensam samhällsplanering.

När det gäller lokalfrågorna fokuserar instanserna främst på frågan om handels-etableringar. Naturskyddsföreningen menar att problemet med externa köpcentra berörs räddhåget i RUFSS. Föreningen föreslår att nya stormarknader ska prövas enligt miljöbalken som miljöstörande verksamhet. Länsstyrelsen framför att en regional detaljhandelspolicy bör upprättas, där bl.a. frågan om konkurrens och konsekvenser av handels lokalisering bör belysas. Vägverket menar att frågan om lokalisering av handelsanläggningar borde ges större uppmärksamhet och konsekvenserna belysas. Konkurrensverket pekar på studier som visar att Stockholms län har den högsta relativa prisnivån på livsmedel i riket och en lägre andel lågprisorienterade butiker i jämförelse med riket som helhet. Verket anser att dessa aspekter borde lyftas in i planen bättre.

I övrigt noterar Boverket att förtätning och flerkärnighet innebär att funktions-integrering blir möjlig där verksamheter kan samlokaliseras med bostäder och service. Solna meddelar att man räknar med ett kraftigare tillskott av arbetsplatser i kommunen än det som redovisats i planeringsunderlaget. Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling vill flytta ut logistikcentralerna från Årsta och Lunda till Södertälje Syd och Rotebro.

Rtk:s kommentar

Remissinsatserna lyfter främst fram de kommunalekonomiska effekterna vid expansion och de statliga regler som ligger bakom dessa. Flera aktörer vill medverka till den översyn som föreslås i RUFSS av statliga regler som hindrar bostadsbyggande. Det är samtidigt viktigt, som Stockholm stad påpekar, att alla kommuner ändå tar ett ansvar för bostadsförsörjningen i regionen. Kontoret bedömer inte att det i RUFSS är möjligt att presentera tydligare förslag och ställningstaganden än vad som redan görs. Mer långtgående insatser som Handelskammaren efterfrågar diskuteras i olika sammanhang, men de har inte behandlats i den regionala planeringsprocessen och bör därför inte redovisas i RUFSS. Några aktörer lyfter fram vikten av att ha en blandning av hustyper och upplåtelseformer i olika delar av regionen. Det är en viktig aspekt som även redovisas som en inriktning i RUFSS och som då kopplas till de lokala bostads-marknader som kan identifieras i regionen.

Det finns, som flera instanser påpekar, fördelar med en integrerad bostads-marknad i Mälardalen. De stora geografiska skillnader som finns i fråga om bostadspriser och bostadsbristens utbredning är dock ett tydligt tecken på att det på kort sikt inte går att behandla Mälardalenregionen som *en* bostadsmarknad. Trycket mot Stockholmsregionen måste i allt väsentligt hanteras inom regionen men de närmaste angränsande kommunerna kan också behöva räkna med en växande bostadsefterfrågan.

LS 0110-0561

Flera remissinstanser kommenterar detaljhandelsfrågan. Naturskyddsföreningen, länsstyrelsen, Vägverket och Konkurrensverket vill få konsekvenserna av detaljhandels strukturomvandling bättre belysta och/eller efterfrågar en annan hantering av detaljhandelsetableringar i regionen av miljö- eller konkurrensskäl. Kontoret menar att dessa aspekter och frågor kan hanteras inom ramen för den öppnare samrådsprocess vid större handelsetableringar med konsekvensanalyser som föreslås i RUFSS. Att tillkommande anläggningar bör lokaliseras så att de stödjer framväxten av den eftersträlvade kärnstrukturen, bör även i fortsättningen slås fast i RUFSS.

Förslag till ställningstaganden

Ingen ändring.

Scenarier på kommunal nivå

För att ge ett kvantitativt underlag för kommunernas planering har de regionala scenarierna för befolkning och hushåll brutits ner på kommunal nivå. Det ger en bild av vad scenarierna innebär för den enskilda kommunen. Den kommunala planeringen bör ha beredskap för det högsta scenariot. Scenarier på kommunal nivå redovisas också för årligt bostadstillskott i scenario Bas och Hög.

Inkomna synpunkter

Femton kommuner nämligen Ekerö, Haninge, Nacka, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Stockholm, Södertälje, Tyresö, Upplands-Bro, Upplands Väsby och Värmdö har antingen angett att de kan bygga minst i nivå med scenario Hög under den första perioden eller i varje fall inte uteslutit detta. Haninge ställer sig frågan om scenarierna för bostadsbyggande och utbyggnad av Vega är förutsättningar för utveckling av Haninge Centrum som delregional kärna. Nacka bedömer att den föreslagna bostadsproduktionen och befolkningsökningen är rimliga under förutsättning att infrastrukturen byggs ut. Nynäshamns vision är att öka med 3000-5000 invånare på tio år. Sollentuna anger att planeringsmålet 70-80000 invånare i RUFSS synes mer rimligt än tidigare antaganden. Solna räknar med att bygga ca 10 000 lägenheter mellan 2000 och 2015 samt 3-4 000 mellan 2015 och 2030. Det är enligt kommunen inte helt osannolikt att ytterligare 3 500 bostäder skulle kunna tillkomma till 2030 motsvarande scenario Hög.

Stockholm planerar för ca 18 500 lägenheter under en femårsperiod, dvs 3 700 lägenheter per år, och bedömer att staden kan stå för cirka 10-20 procent av det totala bostadsbyggandet 2000-2015, dvs upp till 2 400 lägenheter per år. Stockholm understryker vikten av att fler kommuner känner ansvar för regionens bostadsförsörjning.

Tyresö framhåller att en framtida utbyggnad av bostäder i kommunen uppgår till maximalt 150 bostäder årligen under högst 20 år, d.v.s. 3 000 bostäder totalt. Upplands Väsby bedömer att scenarierna kan vara en rimlig utgångspunkt för kommunens planeringsberedskap, under förutsättning att det sker investeringar i trafiksystemet och att kommunalekonomiska förutsättningar beaktas. Värmdö

LS 0110-0561

bedömer att scenario Hög, med en befolkningsökning på 1 300 invånare per år, mycket väl kan inträffa med tanke på kommande bostadsområden och permanentning, även om nuvarande ökning motsvarar alternativ Bas.

Elva kommuner, dvs UNO-kommunerna, Huddinge, Botkyrka, Sundbyberg, Järfälla och Lidingö har angett att de kan bygga i nivå med RUFSS bas eller något lägre. UNO-kommunerna är positiva till en stark tillväxt generellt sett i regionen och till en befolkningstillväxt om ca 100 000 invånare och ca 40 000 nya lägenheter inom den nordöstra regiondelen till år 2030. Botkyrka konstaterar att kommunens planer för bostadsbyggande motsvarar nivå Bas i RUFSS. Danderyd bedömer att bostadsbyggandet under de närmaste åren kommer att uppgå till prognosticerad nivå, men tror inte att bostadsbyggandet efter år 2005 blir lika stort. Huddinge anger att dess planering och möjligheter till bostadsbyggande bäst överensstämmer bäst med scenario Bas. Järfälla konstaterar det nu råder bättre överensstämmelse än i samrådsskedet med den bostadsbyggnadstakt som kommunen bedömt som realistisk att genomföra, d v s ca 350 lgh/år fram till 2015 och 300 lgh/år till 2030.

Lidingö ska enligt sin egen planering utvecklas befolkningsmässigt på nuvarande nivå, vilket innebär ett bostadsbyggande på uppemot 1500 lägenheter till 2020, medan RUFSS anger en befolkningsökning från 40 500 invånare till 42 000 invånare vid Bas och 44 000 vid Hög, samt 2 000 nya lägenheter till 2015 i bas-scenariet. Sundbyberg anser att bostads- och befolkningsprognoser bör revideras som en konsekvens av att Kymlinge inte är aktuellt för bebyggelse. Vallentuna diskuterar för närvarande en långsammare utbyggnadstakt eftersom förändringar av nationella utjämningsystemet, infrastrukturen och den högre utbildningen inte kommit till stånd i önskad omfattning.

Rtk:s kommentar

För att öka bostadsbyggandet till erforderliga nivåer behöver kommunernas bedömningar för de närmaste femton åren svara mot regionens samlade behov. Mer än hälften av kommunerna bedömer att de under vissa förutsättningar kan svara för ett bostadsbyggande enligt scenario Hög och nästan alla de övriga åtminstone för en nivå kring scenario Bas. Endast ett par kommuner, Danderyd och Lidingö, bedömer att även Scenario Bas ligger för högt. För de närmaste åren planerar några kommuner, bl a Stockholm, för ett mer omfattande bostadsbyggande än scenario Hög. Utifrån vad kommunerna uppger i sina yttranden bedömer kontoret därför att ett bostadsbyggande i regionen som helhet på omkring 10-12 000 lägenheter per år borde vara möjligt, dvs uppemot det högre scenariot. Det finns därför inte anledning att ändra i scenarierna på kommunal nivå.

Kontorets bedömningar gäller länets kommuner som ingår i regionplaneområdet. Idag ingår redan fler kommuner än så i regionens gemensamma bostadsmarknader. Om kommunerna i länet inte når upp till den erforderliga nivån finns det också möjlighet att tillgodose en växande del av bostadsefterfrågan utanför länsgränsen. De närmast angränsande kommunerna utanför länsgränsen kan därför behöva räkna med en växande bostadsefterfrågan från

LS 0110-0561

Storstockholm. Det gäller framförallt kommuner som Trosa, Gnesta, Strängnäs, Håbo, Enköping och den kommande kommunen Knivsta, kanske också Uppsala. Med ett ökande bostadsbyggande även i dessa kommuner bedömer kontoret att det finns än bättre förutsättningar att tillgodose efterfrågan på bostäder fram till 2015.

På längre sikt är det svårare att göra motsvarande beräkning eftersom kommunerna inte alltid kan överblicka en så lång planperiod. Kontoret bedömer att det inte för närvarande finns tillräcklig planeringsberedskap i kommunerna på den längre sikten. Det finns å andra sidan tid att skapa en tillräcklig långsiktig beredskap. På längre sikt kommer sannolikt en ännu större del av Mälardalen att integreras i regionens bostadsmarknader.

Förslag till ställningstagande

- I texten anges att de närmast angränsande kommunerna utanför länsgränsen också kan behöva räkna med och planera för en växande bostadsefterfrågan.

Teknisk infrastruktur

På lång sikt krävs åtgärder för att upprätthålla och utveckla regionens energiförsörjning, avfalls- och masshantering, vattenförsörjning och avloppsrening. Regionen är i huvudsak väl rustad i dessa avseenden med väl utbyggda regionala system, men potential till förbättringar finns inom en rad områden. Det gäller exempelvis att successivt bygga om och till reningsverk och att bygga fler anläggningar för mottagning och sortering av avfall.

Inkomna synpunkter

Remissinstansernas synpunkter handlar framför allt om objekt, sträckningar och reservat för de tekniska försörjningssystemen.

Natargas

Sigtuna kommun menar att det reservat för en naturgasledning som redovisas med sträckning i Sigtuna lägesmässigt bör ändras för att överensstämma med vad som anges i kommunens förslag till översiktsplan, d.v.s. en i huvudsak sjöförlagd ledning i Mälaren. Ekerö kommun poängterar att reservaten för naturgasledningar inte är förankrade i kommunen. Sollentuna slår fast att gas inte är förnyelsebar och att naturgasledningar inte ska förläggas i naturreservatet på Järvafältet. Sundbyberg anser att ett reservat för gasledning inte ska redovisas i grönkilen på Järvafältet utan längs de större trafiklederna om det ska gå genom kommunen.

Kraftförsörjning

Ståthållarämbetet föreslår att kraftledningen över Norra Djurgården markförlägges. Vattenfall Sveanät anser att planläggningsarbetet skall utgå från att befintligt ledningsnät skall finnas kvar i nuvarande sträckningar. Botkyrka kommun bedömer också att det reservat för regionala kraftledningar som finns i södra

LS 0110-0561

delarna av Botkyrka saknar aktualitet. Sundbyberg efterlyser en regional syn på att lägga hela eller delar av kraftförsörjningen i tunnel eller kulvert med beaktande av tillgänglighets- och säkerhetsaspekter.

Vattenfall menar att elanvändningen kommer att öka när infrastrukturen för IT byggs ut och behovet av s.k. webbhotell ökar, vilka kräver stora elleveranser. Därtill kommer förtätning/permanentning av tidigare fritidshusbebyggelse. Vattenfall menar därför att elbehovet kommer därför att öka kraftigt i Stockholmsregionen.

Upplands Väsby kommun är inte beredd att avsätta mark för produktion av kraftvärme i Vällsta. Sigtuna kommun har sedan tidigare motsatt sig att mark för ett biokraftvärmeverk i Rosersberg avsätts. Miljöpartiet i Haninge vill satsa på biogaskraftvärmeverk, solenergi och vindkraftverk i skärgården.

Massor och avfall

Botkyrka kommuns inställning är att inga nya områden för tippar och täkter ska redovisas och att befintliga verksamheter avslutas under kommunens översiktsplanepериод. Upplands-Bro kommun noterar att området för avfallsanläggningen vid Högbytorp inte stämmer överens med områdets avgränsning i kommunens översiktsplan. Kommunen anser inte att området vid Högbytorp skall anges utan endast befintligt område. Upplands-Bro kommun poängterar också att de alternativa bergtäkterna som anges i nordvästra delen av kommunen inte bör ingå i planen eftersom lokaliseringen inte är prövad och inte ingår i kommunens översiktsplan. Länsstyrelsen (kompletterande yttrande) menar att RUFSS bör innehålla överväganden om lokalisering av lägen för hantering av massor.

Länsstyrelsen (kompletterande yttrande) menar att lämpliga lägen för ytterligare deponier och förbränningsanläggningar behöver pekas ut och en regional avfallsplan upprättas. Botkyrka kommun menar att en regional avfallsutredning bör göras. Sundbyberg menar att ett regionalt samarbete om den framtida avfallshanteringen och för att finna platser för avfallsanläggningar bör resultera i en regional avfallsplan. Villaägarna i ABC-regionen menar att systemet med källsortering måste ses över och den fastighetsnära sophämtningen återuppstå.

Boverket menar att lokaliseringen av anläggningar för behandling av förorenad mark borde ha analyserats i RUFSS. Ragnar Stare och Peter Brandt menar att regionplanen bör uppmärksamma behovet av utrymme för anläggningar som kan destruera föroreningar i planerade och framtida marksaneringar och därvid beakta plan- och bygglagens bestämmelser och kommande miljökvalitetsnormer.

VA

Länsstyrelsen (kompletterande yttrande) ställer sig bakom förslaget att ta fram en regional strategi för VA-hantering i omvandlingsområden. Värmdö kommun menar att det finns ett stort behov av regionala lösningar för t ex VA, energi och avfallshantering, t ex anslutning till Käppalaverket. Kommunen föreslår att den med

LS 0110-0561

regionalt stöd kan vara pilotkommun för hur man arbetar med VA-problem i förändringsområden.

Övrigt

Några instanser menar att fler utredningar eller kompletteringar bör göras. Föreningen Rädda Roslagsbanan menar att Regionplane- och trafikkontoret bör utreda hur bilburna oljetransporter från Stockholms hamnar kan ersättas med läckagesäkra pipelines till tunga konsumenter inom Storstockholmsområdet bl a genom att utnyttja befintliga tunnel- /kulvertsystem. Ståthållarämbetet menar att en ledning för flygfotogen från Loudden till Arlanda över Norra Djurgården är en klar miljöförbättring jämfört med dagens transporter med tankbilar. Ett alternativ är transporter med järnväg på befintligt spår genom Lilljansskogen. Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling menar att olje- och gasledningar bör tunnelförläggas från Hargshamn till Arlanda, vilket ökar säkerheten.

En del övriga synpunkter framförs också. Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening menar att Värtaverken långsiktigt bör avvecklas och fjärrvärmeproduktionen flyttas utanför stadskärnan. Föreningen Rädda Roslagsbanan förordar en satsning på den redan framväxande infrastrukturen av bredbandsnät för att bereda bilpendlarna ökade möjligheter till distansarbete.

Rtk:s kommentar

Den tekniska infrastrukturens anläggningar och nät är i hög utsträckning regionala resurser och funktioner. Täkter, avfallsanläggningar, ledningar m.m. är nödvändiga inslag i regionen för att den ska fungera även på lång sikt. Bitvis kan det dock vara svårt att rymma dessa funktioner i en storstadsregion och kontoret noterar att några kommuner som berörs av anläggningar m.m., framför önskemål om att dessa inte bör ingå i planen. I takt med stadens tillväxt kommer olika tekniska verksamheter att flyttas till perifera lägen. En del, större anläggningar är dock av olika skäl önskvärda att behålla. RUFSS analyserar ej alla tekniska verksamheter i detta avseende.

När det gäller naturgas genomför Svensk Naturgas för närvarande en förprojektering av ett naturgasnät i Mellansverige och Bergslagen. Förprojekteringen skall leda fram till en koncessionsansökan som skall vara färdig att lämna in under hösten 2003. Huvuddelen av de sträckningskorridorer som ingår i förprojekteringsstudien överensstämmer med det reservat för naturgasnät som ingår i RUFSS. Under projekteringen kan också ytterligare korridorer aktualiseras. Kontoret menar att det är fortsatt viktigt att säkra reservatet för ett framtida naturgasnät och att det i dag inte finns någon grund för att ändra de föreslagna sträckningarna.

RUFSS anger ingen specifik inriktning i frågan om att luftledningar ska tas bort eller markförläggas. I RUFSS konstateras endast att Stoseb i samarbete med kommuner och energiföretag ska analysera möjligheterna ytterligare. Markförläggning är i stor utsträckning en lokal, kommunal fråga och det kan därför vara svårt att göra sådana ställningstaganden i regionplanen utan en mycket ingående

LS 0110-0561

lokaliseringsprövning. Kontoret bedömer att de kraftledningsreservat som anges fortfarande är aktuella och bör behållas.

Täkter, tippor, platser för att hantera massor och för biokraftvärmeverk bedöms behövas i den omfattning som anges i planen. De är viktiga regionala anläggningar som inte kan utelämnas. De alternativ för bergtäkter som anges bedöms på lång sikt kunna bli aktuella även om de idag inte anges i berörda kommuners översiktsplaner.

Kontoret noterar att förslagen om en regional VA-strategi i omvandlingsområdena samt en regional avfallsplan får stöd.

Förslag till ställningstagande

Ingen förändring.

Riksintressen

Regionplanen ska beakta riksintressena men behöver till skillnad från översiktsplan inte redovisa hur de avses bli tillgodosedda. Ett antal utbyggnader av vägar, spår, ledningar och farleder berör på olika sätt riksintressen för bevarande. Genom att dessa helt eller delvis förutsätts gå i tunnel bedöms utbyggnaderna kunna ske utan att natur- eller kulturmiljöer påtagligt skadas. Det slutliga ställningstagandet till riksintressen sker genom rättsverkande beslut. Det ankommer på kommunerna, trafikhuvudmännen eller motsvarande att utforma projekten på sådant sätt att inte riksintressen påtagligt skadas.

Inkomna synpunkter

Enligt Länsstyrelsen är riksintresset för Arlanda tillgodosett i planförslaget. Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna framför med likartade formuleringar att det bör framgå att fördjupade analyser mot bakgrund av teknikutveckling mm krävs som underlag för en precisering av riksintresset Arlanda. Sigtuna ifrågasätter formuleringar om att en fortsatt utveckling av Arlanda förutsätter begränsningar av utbyggnader i närområdet. Upplands Väsby betonar att restriktionsområdet inte bör vara större än nödvändigt. Vallentuna betonar att regelbunden revision av restriktionsområdet krävs.

Länsstyrelsen framför i sitt granskningsyttrande att Bromma flygplats är av riksintresse för luftfarten och så länge flygplatsen finns måste restriktionerna som flygtrafiken medför för ny bebyggelse i omgivningen beaktas och flygplatsens influensområde redovisas i planen. Luftfartsverket framför samma sak.

Länsstyrelsen framför vidare i granskningsyttrandet att det i texten bör framhållas att kulturmiljövårdens och naturvårdens riksintressen ska beaktas och finnas redovisade i kommunernas översiktsplaner. Även Natura 2000-områdena bör omnämnas med hänvisning till kommunernas översiktsplaner eller naturvårdsverkets förteckning.

LS 0110-0561

Ekerö anser att områden av omfattning eller med särskilda värden som är av riksintresse för kulturmiljövård måste redovisas, särskilt när det som för Lovö finns risk för konflikt med andra intressen. Upplands-Bro önskar en något utförligare beskrivning av riksintressen för naturvården. Stolta Stad anser att RUFSS bör redovisa hur riksintressen för naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård ska tillgodoses.

Länsstyrelsen framför vidare i granskningsyttrandet att de större övnings- och skjutfälten som Utö, Kungsängen, Rindö, Väddö m fl är så stora och har sådan omgivningspåverkan att de bör redovisas som försvarets riksintressen i regionplanen. Riksintresset för totalförsvaret bör enligt Försvarmakten redovisas i planen.

Rtk:s kommentar

Att fördjupade analyser krävs mot bakgrund av teknikutveckling mm som underlag för en precisering av riksintresset Arlanda framgår även av RUFSS. Kontoret instämmer i behovet av att beakta de restriktioner som Bromma medför. Bromma flygplats influensområde bör därför redovisas i planen med utgångspunkt i gällande koncessionsbestämmelser.

Kontoret bedömer att det är möjligt att redovisa områden av större omfattning utanför stadsbygden som är av riksintresse för kulturmiljövården. I texten kan det vidare framhållas att kulturmiljövårdens och naturvårdens riksintressen ska beaktas och finnas redovisade i kommunernas översiktsplaner. Natura 2000 är en av EU:s åtgärder för att enligt habitatdirektivet och fågeldirektivet bevara livsmiljöer av betydelse för den biologiska mångfalden. Även Natura 2000-områdena bör omnämnas i RUFSS med hänvisning till kommunernas översiktsplaner eller naturvårdsverkets förteckning över områden.

Även större övnings- och skjutfält bör redovisas som försvarets riksintressen.

Förslag till ställningstagande

- Bromma flygplats influensområde redovisas i planen med utgångspunkt i gällande koncessionsbestämmelser.
- Områden som är av riksintresse för kulturmiljövården och är av större omfattning utanför stadsbygden redovisas.
- I texten framhålls att kulturmiljövårdens och naturvårdens riksintressen ska beaktas och finnas redovisade i kommunernas översiktsplaner. Natura 2000-områdena omnämns.
- Större övnings- och skjutfält redovisas som försvarets riksintressen.

Markanvändning

Regionens utveckling innebär att mark behöver tas i anspråk för nya ändamål. Redovisningen på regionplanekartan anger inriktning på lång sikt för markanvändningen i regionen som helhet. På hänsynskartan redovisas större områden som kräver särskild hänsyn i samhällsplaneringen. Utgångspunkten för hänsynskartan är behovet av att säkerställa regionens vattenresurser och grönområden för att

LS 0110-0561

tillgodose såväl naturvårds- som friluftslivsintressen. Regionplanekartan redovisar en principiell avvägning mellan exploaterings- och bevarandeintressen.

Inkomna synpunkter

Markanvändningskartan

Friluftsförbundet anser att utvecklingsplanen bör ges en tydligare utformning för att medborgarna ska kunna tolka innehållet. Botkyrka vill att avgränsningar av grönstruktur och övrig landsbygd bör göras mindre exakta. Danderyd kräver att markreservat för framtida kollektivtrafik avser tunnel när de går igenom tätbebyggelse, medan Sundbyberg bara medger reservat för fler spår på Västeråsbanan om de går i tunnel. Friluftsförbundet anser att områden som är undantagna från allemansrätligt bruk t ex golfbanor och militära områden borde redovisas på plankartan. Södertörnskommunerna framför att Huddinges kommungräns mot Botkyrka inte är korrekt eftersom Flottsbroområdet tillhör Huddinge.

Huddinge konstaterar att plankartan redovisar utbyggnad av Masmoplatån och på Orlångsjöberg, vilka inte ingår i kommunens översiktsplan. Huddinge anser vidare att grönkilsområdet Kynäsberget ska markeras. Huddinge vill att pågående vägprojekt Flemingsberg-Vårsta i hela sin sträckning bör framgå av plankartan.

Nacka har inte tagit ställning till Sågtorp. Kommittén för bevarande av Storstockholms sydöstra friluftsområde och Nacka Miljövårdsråd anser dock att Sågtorp-Gungviken vid Saltsjöbanan inte ska bebyggas.

Enligt Botkyrka redovisar RUFSS större bebyggelseområde för västra delarna av Tumba samt mindre för södra delarna av Tullinge jämfört med kommunens förslag till översiktsplan. F18 Vasallen har funnit att planen överensstämmer med bolagets planer för utbyggnad av Tullinge flygplats till en ny stadsdel, Riksten, men anser att det ska markeras som regional stadsbygd med utbyggnadspotential.

Enligt Upplands-Bro har markeringen av övrig regional stadsbygd öster om Bro tätort sträckts alltför långt österut.

Sundbyberg anser inte att Kymlingeområdet ska redovisas som en del av stads-kärnan Kista-Sollentuna-Häggvik eftersom det inte är aktuellt för bebyggelse. Naturskyddsföreningen reagerar särskilt mot förslaget om bebygga Kymlinge.

Danderyd motsätter sig redovisningen av Rinkebyskogen och norra Djursholm som stadsbyggd med utbyggnadspotential.

Vaxholm noterar att området norr om länsväg 274 mellan Ladvik och Bullerholmen anges som del i den värdekärna som utgörs av bl a Bogesundslandet, medan det redovisas som befintlig bebyggelse i kommunens översiktsplan.

Hänsynskartan

Lidingö konstaterar att dess två naturreservat är inte redovisade på hänsynskartan. Huddinge anser att naturreservatet Orlången och Natura 2000 Länna skogen samt naturreservat Glömsta äng bör markeras på hänsynskartan liksom grönkilsområdet Kynäsberget.

LS 0110-0561

Upplands-Bro anser att Lilla Ullfjärden som är av riksintresse för naturvården borde markeras tydligare på hänsynskartan. Friluftsförbundet konstaterar att friluftslivets riksintressen saknas på hänsynskartan.

Svenska Turistföreningen stödjer bildandet av bullerfria områden i några skär-
gårdsområden och i Tyrestaområdet. Sigtuna konstaterar att de tysta områden i
Sigtunas västra delar har en större utbredning än enligt förslaget till översiktplan
och bör anpassas till denna.

Rtk:s kommentar

Redovisningen på plankartan är avsedd att vara översiktlig. Gränsen mellan
stadsbygd och obebyggd mark är inte avsedd att läsas exakt. Det är den principiella
avvägningen mellan olika intressen som redovisas, medan den slutliga avvägningen
görs på den lokala nivån. Inom de zoner som anges som stadsbygd kan det på grund
av det översiktliga redovisningssättet förekomma mindre områden som av lokala
skäl bör hållas fria från bebyggelse. För transportinfrastrukturen anges principiella
sträckningar och funktioner men inte hur objekten skall utformas, t ex med
avseende på vilka sträckor som skall gå i tunnlar. Många infrastrukturobjekt
befinner sig ännu i ett tidigt planeringsskede där detta inte är möjligt. Några saker
som av misstag ritats fel eller blivit otydligt på plankartan eller hänsynskartan ska
naturligtvis rättas, t ex felaktiga kommungränser, friluftslivets och naturvårdens
riksintressen samt naturreservat som saknas.

Redovisning av områden som inte är allemansrättsligt tillgängliga är svårgörigt i
den regionala skalan. Golfbanor kan dessutom vara tillgängliga för skidåkning
vintertid och militära övningsfält när de inte används.

I Vaxholm bör en viss justering av stadsbygdsavgränsningen göras eftersom det är
rimligt att räkna med en viss bebyggelse i anslutning till väg 274, och andra
utbyggnadsriktningar saknas. Avgränsningen av Upplands-Bro stadsbygd österut
bör minskas i enlighet med kommunens önskemål, eftersom kommunen redovisar
andra väl belägna utbyggnadsområden i sin översiktsplan. I Värmdö kommun bör
de större förändringsområdena på längre sikt ingå i den övriga regionala stads-
bygden. Kommunen räknar med att en permanentning nödvändiggör planering för
att bli lösa VA-frågorna.

En del av Kymlinge som ingår i den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna
Häggvik samt Sågtorp, Masmo och områdena i norra Danderyd ingår i stadsbygd
med regional utbyggnadspotential eftersom de ligger nära stationer och bör ut-
nyttjas väl. I södra delen av Tullinge ligger Riksten, där en ny stadsdel diskuteras på
Tullinge flygfält. För att bibehålla handlingsfrihet för områdets framtida an-
vändning bör området avgränsas snävare än enligt förslaget till översiktsplan.
Samtliga dessa områden bör enligt kontorets uppfattning inte ändras.

Kynäsområdet ingår i den regionala grönstrukturen som en del av Magelungens
kilområde enligt grönstrukturrapporten från 1996. Kontoret anser att sambanden
mellan den inre delen av grönkilen och Ågestakilen i övrigt bör förtydligas i planen
genom att stadsbygdens avgränsning ses över vid Orlångssjöberg och en grön kil
markeras vid Kynäsberget.

LS 0110-0561

I vissa fall är t ex riksintresseområden så små att de inte redovisas i den regionala skalan. Redovisningen av de tysta områdena bygger på generella beräkningsmetoder och kan i vissa fall avvika från vad som kan definieras som tysta områden med andra metoder.

Förslag till ställningstagande

- Redovisningen av övrig regional stadsbygd justeras i Vaxholm, Upplands-Bro och Värmdö med hänsyn till kommunernas översiktliga planering.
- Redovisningen av Magelungens kilområde och vid Orlångssjöberget i norra Huddinge ses över så att grönkilen utvidgas.

Långsiktigt hållbar utveckling

De åtgärder som beskrivs för respektive sakområde har övervägts ur ett hållbarhetsperspektiv. En samlad bedömning visar att utvecklingsplanen, om den genomförs, förbättrar förutsättningarna för en hållbar utveckling i regionen. För att en hållbar utveckling ska kunna uppnås behövs dock även åtgärder som ligger utanför ramen för en regional utvecklingsplan.

Inkomna synpunkter

Hållbar utveckling och miljömål

Sigtuna anser att det är avgörande för en långsiktigt hållbar utveckling att man i den fortsatta planeringsprocessen noga analyserar regionens specifika förutsättningar för att kunna nå de nationella och regionala miljömålen. Även Solna vill att det tydligare redovisas hur de nationella miljömålen skall uppnås. Vägverket anser att regionplanen i större utsträckning borde peka ut miljöfrågor där insatser behövs för att nå en hållbar utveckling. Vägverket saknar också en redovisning av hållbarhetsindikatorer. Friluftsrådet anser att hela planen borde utvärderas mot miljö kvalitetsmålen.

Naturskyddsföreningen anser att den ekologiska dimensionen och skyddet av miljön inte har beaktats tillräckligt och att miljöfrågorna inte har integrerats tillräckligt i planen. Stockholms läns hembygdsförbund anser att planen lever inte upp till det egna målet för regionens utveckling – nämligen att skapa en långsiktigt hållbar livsmiljö. Sollentuna framhåller dock att det är viktigt att regionen utvecklas i takt med satsningarna på infrastrukturen. Ytterligare bostäder och arbetsplatser utan kraftfulla satsningar i väg- och spårssystem är inte en långsiktigt hållbar linje.

Västerås framhåller att det behövs regionalt samarbete där Mälardalsrådets miljöutskott kan fungera som en katalysator kan lägga grunden för en hållbar utveckling. Landstinget Västmanland har uppfattningen att RUFSS ger en återhållsam syn på regionförstoringens betydelse för struktur och tillväxt.

Konsekvenser

Boverket konstaterar att konsekvensbedömningen har funnits med under planarbetet och påverkat innehållet vilket leder till att planen får acceptans och underlättar

LS 0110-0561

genomförandet. Folkhälsoinstitutet pekar på vikten av att utveckla och regelbundet arbeta med hälsokonsekvensbeskrivningar och är positivt till eventuella diskussioner om hur sådana kan utvecklas inom regionplaneområdet. Även Friluftsförbundet pekar på att konsekvensbedömningar inklusive hälsokonsekvensbeskrivningar är ett synnerligen viktigt instrument. Försäkringskassan anser att det är positivt att hälsokonsekvensbeskrivningar ska göras när planen ska genomföras.

Solna anser dock att miljökonsekvenserna borde redovisas tydligare. Upplands-Bro saknar en beskrivning av hur naturens eget skyddsvärde beaktas i konsekvensutredningen som är fokuserad på hälsa, friluftsliv etc. Nyköping och Oxelösund efterfrågar en tydligare redovisning av vilka miljöeffekter som kan uppnås med en flerkärnig Mälardalregion i stället för allt styrs till regionens centrala delar. Miljöpartiet i Haninge vill inte godkänna att den strategiska miljöbedömningen och saknar en behandling av bullerffekterna.

Haninge lyfter fram kraven på kommunen på utbyggnad av bostäder, förskolor, skolor, äldreomsorg etc som inte enbart är en kommunal angelägenhet utan måste ses som en regional och nationell angelägenhet.

Länsstyrelsen framför i sitt kompletterande yttrande att det nya EU-direktivet om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan bör beaktas i den fortsatta regionplaneprocessen.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsens konstaterar i sitt granskningsyttrande att åtgärdsprogrammet för miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid när det är upprättat blir en förutsättning och utgångspunkt för den fortsatta regionplaneringen liksom för kommunernas fysiska planering. Länsstyrelsen bedömer vidare i sitt kompletterande yttrande att bebyggelseutveckling och trafikutveckling bör ha stor betydelse för hur normer kan klaras på sikt. En kommande regionplan kan precisera hur kommande rekommendationer i ett åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer kan konkretiseras i länet.

Solna tycker också att Länsstyrelsens uppdrag att upprätta ett åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormerna (NO₂) borde samordnas med regionplanearbetet. Det borde vidare redovisas tydligare hur miljö kvalitetsnormerna skall uppnås. Upplands Väsby uppfattar planen som närmast passiv vad gäller miljö kvalitetsnormen för kvävedioxider som börjar gälla 2006. Hur biltrafikutvecklingen med dess konsekvenser kan eller bör hanteras utifrån miljö aspekterna är enligt kommunen inte föremål för några djupare överväganden. Naturskyddsföreningen anser att miljö kvalitetsnormerna har fått en så undanskymd plats i planen att de knappast kan fylla sin funktion som viktigt verktyg i det framtida åtgärdsprogrammet.

Flera befarar negativa effekter av miljö kvalitetsnormer. Vägverket anser att det är angeläget att fokuseringen på risken för överskridande av miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid inte medför oöverlagda åtgärder som sammantaget ökar utsläppen, eller försvårar viktiga förändringar för en samlad god utveckling. Solna anser inte att det är rimligt att miljö kvalitetsnormer begränsar en utbyggnad av bostäder och lokaler i regionen, och miljö kvalitetsnormer borde av den anledningen behandlas

LS 0110-0561

mer genomgripande. Inte heller Sollentuna anser det rimligt att risken för överskridande av miljö kvalitetsnormerna i framtiden begränsar eller motverkar en utbyggnad av bostäder och lokaler i regionen. Miljö kvalitetsnormer borde enligt Sollentuna behandlas mer genomgripande i regionplaneringen trots att PBL hänvisar beaktandet av miljö kvalitetsnormer till kommunernas översiktplaner.

Sten Maartman pekar på brister i planeringsunderlaget, framför allt vad gäller luftpartiklar och framhåller att det numera finns partikelfilter för dieselfordon som ger partikelutsläpp som en bensindriven bil. Vidare borde enligt Maartman de miljö kvalitetsnormer för partiklar som var på gång ha behandlats i de olika promemoriorna. Dessutom nämns inte att fartygen är en stor källa till svaveldioxid i luften.

Rtk:s kommentar

Kontoret håller med de remissinstanser som anser att förutsättningarna för en långsiktigt hållbar utveckling inte hanterats färdigt i och med förslaget till regional utvecklingsplan. Det hade knappast heller varit möjligt. Dessa frågor behöver ägnas betydande uppmärksamhet under lång tid framöver och kontoret avser också att arbeta med dessa frågor i den fortsatta regionplaneringen efter RUFSS.

De remissinstanser som är kritiska när det gäller i vilken utsträckning som RUFSS har beaktat en långsiktigt hållbar utveckling anser i regel att miljö aspekterna har försummats. RUFSS är dock en avvägning syftande till en hållbar utveckling med såväl sociala som ekonomiska och miljömässiga aspekter. Med hänsyn till de faktorer som kan behandlas i en regional utvecklingsplan bedömer kontoret att en rimlig avvägning har skett.

Naturvårdsverket anser t ex att den ekologiska hållbarheten inte har beaktats tillräckligt och att trängsel i transportsystemet trots detta kommer att kvarstå. Kontoret vill därför framhålla att regionens möjliga tillväxt med omkring en tredjedel till allra största delen enligt planen kommer att ske inom ramen för den redan ianspråktaga bebyggelsestrukturen. De nya trafikleder som planeras kommer i känsliga avsnitt att förläggas i tunnlar för att natur- och kulturmiljöer skall kunna bevaras. Kollektivtrafiksystemet föreslås byggas ut i större omfattning än någonsin tidigare. Viss trängsel kommer trots detta alltid att finnas i transportsystemet i en storstadsregion.

Naturvårdsverket befarar vidare att de föreslagna trafiklösningarna kommer att medföra att utsläppen kommer att öka. Kontoret anser att denna uppfattning bygger på en allvarlig felsyn. Trafiklösningarna i RUFSS innebär tvärtom att kollektivtrafikens konkurrenskraft kommer att förbättras kraftigt. I RUFSS betonas att också motorer och bränslen måste förbättras för att utsläppen av koldioxid ska kunna minskas, och att det finns en stor potential för detta. Denna potential har dock inte räknats in i konsekvensbedömningarna, eftersom den är svår att kvantifiera. Teknikutvecklingen är en uppgift som förutsätter internationell samverkan om regler och krav på nya bilar. Ansvaret ligger här främst på nationella organ och inte minst på naturvårdsverket. Om den potential som många bedömer vara möjlig kan förverkligas finns stora möjligheter att minska utsläppen trots en ökande befolkning.

LS 0110-0561

Kontoret håller inte med om att RUFSS underskattar betydelsen av regionförstoringens betydelse för tillväxten. Detta ingår i en av de grundläggande strategierna - vidga och håll ihop regionen. Däremot är det så, vilket inte bör döljas, att en regionförstoring som leder till en ökad rörlighet, sannolikt inte är till fördel från miljösynpunkt, eftersom den dominerande delen av resandet utanför Storstockholm sker med bil.

Som Boverket konstaterar har konsekvensbedömningen funnits med under planprocessen och påverkat innehållet. Resultatet av konsekvensbedömningen liksom arbetet med hållbarhetsindikatorer finns utförligare redovisade i särskilda promemorior. Metoderna för detta arbete är dock långtifrån färdiga och kontoret kommer i det fortsatta arbetet att utveckla dem vidare. Det är inte heller som naturvårdsverket antyder att för få alternativa scenarier analyserats eller att låsningar skett tidigt i planprocessen. Däremot har orealistiska utvecklingsscenarier och sådana som inte fått stöd i samrådsprocessen avförts.

Kontoret bedömer att den viktigaste aspekten på grönstrukturen i en storstadsregion som Stockholm är dess betydelse för människan och dess upplevelser av natur och förutsättningar för rekreation. I det avseendet har naturens skyddsvärde också vägts in.

Ett flertal remissinstanser anser att miljökvalitetsnormerna borde ge tts större vikt. I RUFSS diskuteras betydelsen av normerna och möjligheterna att med RUFSS bidra till att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid inte överskrids. Sedan utställningsförslaget togs fram har regeringen beslutat att ge länsstyrelsen i uppdrag att upprätta ett åtgärdsprogram för kvävedioxidnormen. Det finns inte förutsättningar att tidsmässigt samordna detta uppdrag med RUFSS, men detta kan ske i kommande aktualiseringar av planen. Vidare har en norm för partiklar införts som kan bli lika kritisk som normen för kvävedioxid. Texten om miljökvalitetsnormer behöver därför aktualiseras med avseende på detta. Kontoret vill i det sammanhanget understryka vad några remissinstanser för fram, nämligen att kommande åtgärdsprogram inte får medverka till att sammantaget öka utsläppen eller försvåra en nödvändig utbyggnad i den växande regionen.

Förslag till ställningstaganden

- Texten om miljökvalitetsnormer aktualiseras, med avseende på länsstyrelsens åtgärdsprogram och den införda normen för partiklar.

Genomförande och uppföljning

RUFSS behandlar gemensamma frågor i regionen och insatser vars genomförande i flertalet fall kräver många olika aktörers medverkan. Ett samlat agerande, av det slag som krävs för att genomföra de nu aktuella förslagen, har ofta varit svårt att åstadkomma i Stockholmsregionen. Genomförandet måste därför präglas av nytänkande och av att gemensamma intressen görs tydliga. Delregionplanering, stärkt samarbete i Mälardalen samt opinionsbildning är några av de insatser som kan användas för att få igång genomförandet. Planen bör hållas aktuell genom att landstingsfullmäktige under varje mandatperiod tar ställning till planens aktualitet.

LS 0110-0561

Inkomna synpunkter

Flera instanser betonar vikten av att få till stånd en starkare regional beslutskraft för att kunna genomföra insatserna i RUFS. Nordvästkommunerna betonar att det fordras en kraftfull regional beslutsorganisation med förmåga att samordna och genomdriva regionala intressen och infrastrukturfrågor för att kunna förverkliga viktiga intentioner i RUFS. Sollentuna kommun menar att det fordras en kraftfull regional beslutsorganisation med förmåga att samordna och genomdriva regionala intressen och infrastrukturfrågor. Sigtuna kommun menar att arbetet med bildandet av någon form av regionförbund måste påskyndas. Botkyrka kommun menar att ett auktoritativt organ som kan hantera de regionala utvecklingsfrågorna och genomförandet av dem bör skapas. Upplands-Bro menar att det finns ett stort behov av ett organ som tar ett samlat och kraftfullt ansvar för regionens utveckling. Företagarnas Riksorganisation vill se en tydlig viljeinriktning för en samlad kraftfull ledning för beslutsfattandet i regionen. Stockholms Handelskammare menar att planen saknar förslag till kraftfulla åtgärder för att öka förmågan att fatta beslut i regionövergripande infrastrukturfrågor. Stolta stad anser att Stockholm län bör regionplaneras genom ett kommunförbund.

Fler aktörer kommenterar delregionplanering, delregionala studier och initiativ. Boverket anser att förslaget om delregionplanering är fruktbart och kan underlätta genomförandet.

Sigtuna kommun är positiv till att det tas regionala initiativ till delregionala studier, typ det pågående ABC-samarbetet. Vallentuna kommun menar att frågan om hur en effektiv delregional planering inklusive analysinstrument ska kunna komma till stånd bör redovisas i planen. Länsstyrelsen är tveksam till att införa ”fördjupade regionplaner” och anser att det är mer intressant att utveckla ”delregionala program”.

Flera aktörer uttrycker intresse för att på olika sätt medverka i genomförandet. Samtliga sex UNO-kommuner har i kommunfullmäktige och/eller kommunstyrelse antagit en gemensam avsiktsförklaring om att fortsätta samverka för att utveckla E18-stråket med Arninge som en regional kärna. Länsstyrelsen framhåller en rad områden inom vilka man är beredd att samverka, bl a internationella frågor, hållbar utveckling, utvecklingen i Östra Mellansverige, utvecklingen av den fysiska miljön, innovationer och förnyelse, kompetensutveckling, integration och utveckling samt jämställdhet. Haninge kommun framhåller att man är positiv till flerkärnighet och att ett antal frågeställningar och påståenden kring flerkärnighet bör redas ut och förtydligas i det fortsatta arbetet. Friluftsförbundet vill medverka med sin kunskap och sina erfarenheter i förverkligandet av utvecklingsplanen.

Boverket menar att staten bör spela en mer aktiv roll och utveckla en svensk stadspolitik för Stockholmsregionen och övriga städer i landet. Boverket menar också att den uppföljning och aktualitetsförklaring som föreslås är av grundläggande betydelse liksom att formerna för detta läggs fast. Upplands Väsby kommun instämmer i att det krävs en markant ökad uppmärksamhet på frågor om finansiering och uppföljning. Solna menar att frågan om ekonomisk tillväxt kanske bör revideras oftare än andra delar av RUFS.

LS 0110-0561

Några aktörer menar att fördjupade studier etc. krävs innan inriktningen läggs fast definitivt. Nordvästkommunerna menar att samspelet mellan utvecklingen av regionala kärnor och kollektivtrafikstråk behöver studeras i en delregional utredning för nordvästsektorn innan kollektivtrafikstrukturen läggs fast. Banverket understryker att föreslagna åtgärder behöver förankras ytterligare och analyseras vidare.

Försäkringskassan betonar vikten av samverkan mellan olika offentliga aktörer. Synskadades Riksförbund menar att det behövs en samordning mellan olika aktörer för att skapa ett samhälle som är anpassat för funktionshindrade. Samordningen kan belysa gemensamma frågor med avseende på tillgänglighet. C-framåt menar att ABC-projektet bör redovisas som en del av genomförandestrategin för att legitimera samarbetet. Skönhetsrådet efterlyser samverkan i Mälardalen på fler områden än kommunikationer. Gruppen för Miljö och Samhällsutveckling vill slå ihop alla länen i Mälardalen för att stärka regionens attraktionskraft, samt dela upp Stockholms kommundelar i självständiga kommuner. Länsstyrelsen i Stockholm (kompletterande yttrande) meddelar att länsstyrelserna i Östra Mellansverige ska ta fram ett utvecklingsprogram, där behovet av en mer permanent samordnad regional utvecklingsplanering i Östra Mellansverige ska analyseras som komplement till regionplaneringen i Stockholms län.

Rtk:s kommentar

Många aktörer betonar vikten av att få till stånd en starkare regional beslutskraft. En politisk process pågår i denna fråga. Ännu finns dock inget förslag som är väl-förankrat och som kan presenteras i RUFSS. Tills vidare handlar det därför om utgå från den institutionella ram som finns idag och att inom denna skapa tillräcklig samsyn och beslutskraft. De förslag kring genomförandet som finns i RUFSS utgår från denna förutsättning.

Kontoret noterar att planerna på att utveckla delregionplaneringen bemöts positivt. Det är också viktigt att notera att flera aktörer vill medverka i genomförandeprocesser. Kontoret menar att formerna för den delregionala utvecklingsplaneringen måste anpassas till behov och förutsättningar i respektive regiondel och avgöras av önskemålen i respektive regiondel.

Några aktörer noterar att fördjupade studier krävs innan ett genomförande kan ske. Det gäller sannolikt en stor del av de insatser som presenteras i RUFSS. De ”inriktningar” som presenteras i RUFSS behöver på olika sätt konkretiseras, vidareutvecklas och förankras ytterligare innan ett genomförande i strikt mening kan ske. Ett sådant arbete har redan inletts. Få aktörer har kommenterat frågan om hur utvecklingsplanen ska hållas aktuell, men Kontoret noterar att Boverket och Upplands Väsby poängterar att uppföljningen av planen är viktig. I RUFSS anges att en aktualitetsprövning av planen sker under varje mandatperiod.

Förslag till ställningstagande

Ingen förändring.

LS 0110-0561

5:2

Länsstyrelsens granskningsyttrande

Landstingets regionplane- och trafiknämnd har överlämnat ett förslag till "Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen" i samband med utställning enligt 7 kap. 5 § plan- och bygglagen (PBL). Den regionala utvecklingsplanen (RUF 2001) är en regionplan i plan- och bygglagens mening. Länsstyrelsen har den 20 november 2001 avgivit ett samrådsyttrande över en tidigare version av planförslaget.

Länsstyrelsen begränsar sina synpunkter i granskningsyttrandet till om planförslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken, om förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm (MKN) enligt 5 kap. miljöbalken (MB) överträds och om bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller behovet av skydd mot olyckshändelser. Länsstyrelsen lyfter vidare i yttrandet fram vissa frågor som är särskilt betydelsefulla för att kraven på en lämplig mellankommunal samordning ska tillgodoses.

Granskningsyttrandet ska enligt 4 kap. 2 § PBL fogas till regionplanen.

Länsstyrelsen har under utställningstiden givit Vägverket Region Stockholm, Banverket Östra regionen, Luftfartsverket, Försvarsmakten, Sjöfartsverket Stockholms sjötrafikområde, Sjöfartsverket Mälarens sjötrafikområde, Vattenfall Naturgas AB, Svenska Kraftnät AB, Vattenfall Sveanät region mellansverige, Skogsvårdsstyrelsen samt Länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Västmanlands, Örebro, Östergötlands och Gotlands län tillfälle att lämna synpunkter på förslaget.

REGIONPLANEN SOM BESLUTSUNDERLAG

Regionplanen är ett uttryck för vad som är lämplig samordning av mark- och vattenanvändningsfrågor med mellankommunal räckvidd. Länsstyrelsen har skyldighet att i prövning av kommunala planer granska om mark- och vattenanvändningsfrågor som angår flera kommuner har samordnats på ett lämpligt sätt. En politiskt förankrad regionplan med tydliga ställningstaganden ger ett värdefullt stöd för Länsstyrelsens prövning av sådana ärenden.

Förslaget till regional utvecklingsplan är naturligen övergripande till sin karaktär och kartmaterialet har en översiktlig skala. Ställningstaganden till om riksintressen och även mellankommunala frågor är tillgodosedda är därför i huvudsak av principiell karaktär.

I förslaget till regional utvecklingsplan redovisas allmänna intressen som från ett regionalt perspektiv bör ligga till grund för utvecklingen. Ett fullföljande och genomförande av planen sker bl.a. genom tillståndsprövning enligt olika lagar där det i många fall finns krav på att lokaliseringar väljs utifrån lagstiftningens kriterier.

LS 0110-0561

Det kan därför i flera fall bli aktuellt att pröva även andra alternativa lägen än de som redovisas i regionplanen.

**KOMMUNIKATIONER – FLYG/riksintresse (3 kap. 8 § MB),
mellankommunala frågor**

Enligt Luftfartsverkets bedömning i beslut den 28 juni 1996 är Arlanda och Bromma flygplatser samt ”ett område för en ny flygplats i Stockholmsregionen, sannolikt i södra Stockholmsregionen där Tullinge är ett intressant alternativ” av riksintresse för luftfarten.

Riksintresset Arlanda är tillgodosett i planförslaget. Flygplatsen redovisas med reservat för en framtida utbyggnad med en 4:e och en 5:e rullbana samt det influensområde som flygverksamheten ger nu och i framtiden och inom vilket restriktioner gäller för ny bostadsbebyggelse.

Bromma förutsätts i planförslaget vara kvar under planperioden fram till år 2030. Avtalet mellan staten och staden om flygverksamheten på Bromma gäller till 2011. Det finns således f.n. inget avtal som säkrar flygverksamheten på Bromma för hela planperioden fram till 2030. Bromma flygplats är i översiktsplanen för Stockholm stad redovisad som ett framtida stadsutvecklingsområde. Så länge Bromma finns som flygplats måste de restriktioner som flygverksamheten medför för ny bebyggelse inom omgivande områden beaktas och flygplatsens influensområde redovisas i planen. Det behöver även klarläggas vilka konsekvenserna i form av miljöstörningar och begränsning av utbyggnadsmöjligheterna som en utökad flygverksamhet på Bromma kan ge för omgivande områden.

I samrådsversionen av regionplan redovisades ett reservat för en flygplats i södra regiondelen, i första hand lokaliserad till Hall och som alternativ till Almnäs. I utställningsversionen av planen redovisas inget reservat för en flygplats i den södra regiondelen. Regeringen har i kommittédirektiven till Stockholmsberedningen uttalat att en utbyggnad av en flygplats i södra delen av regionen inte är möjlig. Innehållet i förslaget till regionplan innebär dock inte enligt planförslaget att handlingsfriheten för en eventuell framtida flygplats i södra länsdelen begränsas. Luftfartsverket påtalar att det ingår i Stockholmsberedningens uppdrag att föreslå hur de långsiktiga kapacitetsbehoven för flyget ska lösas och att regionplanen bör kompletteras när utredningen finns klar.

Lokalisering av flygverksamhet måste bedömas utifrån ett mycket långt tidsperspektiv. En flygplats har en starkt strukturerande effekt på miljö, trafik och lokalisering av bostäder och näringsverksamhet. Reservat för framtida utbyggnader behöver därför säkras i mycket god tid. Luftfartsverkets ställningstagande till riksintresset från 1996 ska ses som ett uttryck för det behov av handlingsfrihet som bör upprätthållas. Länsstyrelsen har enligt plan- och bygglagen skyldighet att bevaka att riksintresset flyg beaktas. Så länge avtalet mellan staten och staden om flygverksamhet på Bromma inte är förlängt och innan Stockholmsberedningens utredningsuppdrag är slutfört kan Länsstyrelsen inte fullt ut bedöma om riksintresset är tillgodosett i regionplanen. Handlingsfriheten för en eventuell

LS 0110-0561

framtida flygplats i södra länsdelen bör därför tillsvidare inte påtagligt begränsas. Länsstyrelsen förutsätter att Luftfartsverkets beslut om riksintresse kommer att ses över som en följd av ställningstaganden till Stockholmsberedningens utredningsuppdrag.

Luftfartsverket påtalar risken för dålig flygkapacitet när det gäller allmänflyget i regionen eftersom flera flygplatser föreslås tas i anspråk för andra ändamål. Länsstyrelsen delar verkets uppfattning att frågan om allmänflyget är av stor regional vikt och det är angeläget att förslag om lämpliga lokaliseringar ur ett regionalt perspektiv utreds och redovisas i regionplan.

KOMMUNIKATIONER – VÄGAR, JÄRNVÄGAR, SJÖFART /riksintresse (3 kap. 8 § MB)

E4 inklusive de ändrade sträckningar av leden som kan bli aktuella är enligt Vägverkets bedömning av riksintresse. En förstärkning av transportkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet är viktig för regionens framtida utveckling och enligt Länsstyrelsen är en framtida passagemöjlighet över Mälarens östliga del av strategisk betydelse. Vägverket utreder för närvarande effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Alternativ som utreds är bl.a. en yttre och en inre tvärled samt Essingeledens Brommagren. Den omfattande utredningsprocessen förutsätter en bred analys av alternativa lösningar. Länsstyrelsen anser att till dess frågorna är slutligt avgjorda bör handlingsfriheten för olika alternativa väglösningar finnas kvar. Essingeledens Brommagren och Ålstensleden bör därför redovisas i regionplanen.

Banverket har i uppdrag av regeringen att planera för en utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm. I uppdraget ingår tre huvudalternativ ”tredje spåret”, pendeltågstunneln och den s.k. Kungsholmsbanan. Länsstyrelsen anser att till dess frågorna är slutligt avgjorda bör handlingsfriheten för de olika alternativa lösningarna finnas kvar och behandlas i regionplanen.

Enligt Sjöfartsverkets beslut är Kapellskär, Stockholms hamn och Nynäshamn hamnar av riksintresse i Stockholms län. Södertälje hamn är en regional hamn av stor mellankommunal betydelse.

TOTALFÖRSVARET/riksintresse(3 kap. 9 § MB)

KULTURMILJÖ/NATURVÅRD/riksintresse(3 kap. 6 § MB)

NATURA 2000-OMRÅDEN/riksintresse (4 kap. 8 § MB)

Försvarets riksintressen framgår inte av regionplanen, vilket till stor del är naturligt. De större övnings- och skjutfälten som Utö, Kungsängen, Rindö, Vaddö m.fl. är dock så stora och har sådan omgivningspåverkan att de bör redovisas.

Inte heller kulturmiljövårdens och vissa av naturvårdens riksintressen redovisas i regionplanen med hänvisning till att de är så små till ytan att de inte lämpligen kan redovisas i regional skala. Det bör dock framhållas i texten att dessa olika riksintressen ska beaktas och att de finns redovisade i kommunernas översiktsplaner.

LS 0110-0561

Genom ändring i miljöbalkens 4 kap. är Natura 2000-områdena numera i sin helhet av riksintresse. Det innebär att tillstånd till verksamhet och åtgärder som kan skada den skyddade livsmiljön inte får ges. Natura 2000-områdena är ofta relativt små och kan lämpligen inte redovisas i regionplanen. Områdenas starka bevarandestatus motiverar dock att de omnämns i texten och att hänvisning sker till kommunernas översiktsplaner eller naturvårdsverkets förteckning.

MILJÖKVALITETSNORMER(5 kap. MB)

Gällande miljö kvalitetsnormer samt de normer som diskuteras att införas redovisas i förslaget till regionplan. Normer för partiklar (PM 10) i luften har numera införts. De hittillsvarande normerna är till skydd för människans hälsa. Om en miljö kvalitetsnorm riskerar att överskridas ska ett åtgärdsprogram tas fram enligt 5 kap. 5 och 6 §§ MB. Länsstyrelsen har den 15 november 2001 fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Stockholms län. Uppdraget ska redovisas till regeringen den 1 juni 2003.

De åtgärder som behövs för att klara miljö kvalitetsnormerna och som är relaterade till biltrafik är i stor utsträckning av regional karaktär. Regionplanen kan tillsammans med annat regionalt planeringsunderlag bidra till ökad kunskap om regionala samband och därmed utgöra ett underlag för åtgärdsprogrammet.

Den framtida bebyggelsestrukturen och dess samband med trafiksystemet har stor betydelse för hur normen kan klaras på längre sikt. Att förstärka kollektivtrafiken och att lokalisera ny bebyggelse till områden med god tillgång till kollektivtrafik är exempel på åtgärder som kan bidra till att normen kan klaras även långsiktigt. Länsstyrelsen förutsätter att åtgärdsprogrammet kommer att innehålla bl.a. förslag i den riktningen. När åtgärdsprogrammet är upprättat blir det en förutsättning och utgångspunkt för den fortsatta regionplaneringen liksom för kommunernas fysiska planering.

BEBYGGELSE, TRANSPORTSYSTEMET och INFRASTRUKTUR /mellankommunala frågor

Bostadsförsörjning, kommunikationer och infrastruktur är planeringsfrågor som i stor utsträckning har regional räckvidd och kommunala planer kan behöva bedömas utifrån ett regionalt perspektiv om vad som är lämplig mellankommunal samordning.

Det råder stor brist på bostäder i hela länet och en stabil bostadsförsörjning är ett villkor för en uthållig tillväxt i regionen. För att nå olika mål och uppnå en hållbar utveckling i regionen är det samtidigt viktigt att minska biltrafikens störningar och att främja en utveckling som erbjuder goda alternativ till bilen. I förslaget till regionplan sägs att ny bebyggelse bör koncentreras till regionala kärnområden och till områden i anslutning till kommunikationsstråken. Landshövdingen har fått regeringens uppdrag att överlägga med bl.a. länets kommuner om möjliga åtgärder för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i länet.

LS 0110-0561

Länsstyrelsen vill betona betydelsen av att bygga och förtäta i kollektivtrafiknära lägen. Härigenom ges förutsättningar för att vidmakthålla och om möjligt öka kollektivtrafikandelen av resandet. De områden där det finns en utbyggnadspotential i direkt anslutning till spårbunden trafik bör reserveras för tätare bostadsbebyggelse eller för personintensiva arbetsplatser.

Avfallsmängderna i länet ökar, vilket medför behov av ökade resurser för omhändertagande av avfall. Det är samtidigt mycket svårt att etablera nya avfallsanläggningar i regionen. Länsstyrelsen instämmer i att det är av stor regional vikt att slå vakt om befintliga avfallsanläggningar och ta tillvara möjligheter till utveckling och utökning av verksamheten vid dessa anläggningar. Lämpliga lägen för ytterligare anläggningar behöver även utredas.

Länsstyrelsen ser detta som viktiga mellankommunal samordningsfrågor som behöver fullföljas i kommunernas planering.

RISK- OCH SÄKERHETSFRÅGOR AV REGIONAL BETYDELSE/ hälsa och säkerhet

Risk- och säkerhetsaspekterna är inte behandlade i förslaget till regionplan. Enligt Länsstyrelsens uppfattning är det viktigt att det görs analyser av vilka risk- och säkerhetsfrågor som har regional betydelse. Exempel på frågor som lämpligen behandlas regionalt är transporter av farligt gods, hur de sker idag och hur de framtida flödena kan se ut. Även transporter av flygbränsle är i högsta grad av regional karaktär. Hur regionens robusthet och sårbarhet påverkas av regionplanens förslag behöver även analyseras.

Beslut i detta ärende har fattats av länsöverdirektör Bo Hansson. I handläggningen har även deltagit miljö- och planeringsdirektör Lars Nyberg, förvaltningsdirektör Rutger Öijerholm, försvarsdirektör Hans Linder, länsarkitekt Eva Gyllensvärd, kommunikationsexpert Peter Huledal och arkitekt Carin Wanbo föredragande.