TRN 2017-0052

Utställningsutlåtande RUFS 2050

Särskilt utlåtande enligt plan- och bygglagen (2010:900)

12 februari 2018

Förord

Mellan den 27 juni och den 3 november har utställning av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, pågått. Ett planförslag har då remitterats till en bred sakägarkrets i regionen och ungefär 160 svar har inkommit, varav ca 140 har innehållit synpunkter på planförslaget. Under utställningen har också en utställningslokal använts för ett stort antal aktiviteter och möten, samtidigt som planförslaget har funnits tillgängligt på både landstingshuset och tillväxt- och regionplaneförvaltningens kontor, samt även via hemsidan www.rufs.se. Synpunkter som kommit in skriftligen under utställningstiden, samt en redovisning av de aktiviteter som genomförts finns redovisade i detta utställningsutlåtande. Sist finns också en lista över de remissinstanser som lämnat skriftliga synpunkter under utställningen.

Stort tack för er medverkan och för era synpunkter under utställningen!

I detta utställningsutlåtande presenteras sammanfattningsvis de synpunkter som kommit in, redovisat utifrån hur utställningsförslaget var disponerat. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har utifrån synpunkterna kommenterat de förslag till omhändertagande som synpunkterna gett anledning till. På grund av den stora mängden remissinstanser är inte varje specifik synpunkt redovisad, och varje enskild remissinstans är heller inte alltid omnämnd. Det är det sammanfattande budskapet som är viktigt för varje fråga, och tillväxt- och regionplaneförvaltningen har i synnerhet på sig att ta hänsyn till de aktörer för vilka Stockholms läns landstings regionplaneuppdrag är riktat.

Processen för RUFS 2050 följer av plan- och bygglagen (2010:900) och har pågått sedan 2015 då ett program för en ny regional utvecklingsplan godkändes av tillväxt- och regionplanenämnden. Programmet baserades på synpunkter från regionens aktörer som kommit fram under det aktualitetsarbete för den föregående regionala utvecklingsplan, RUFS 2010, som genomfördes 2013–2014. Därefter genomfördes samråd om RUFS 2050 från april till september 2016. Detta redovisades i en samrådsredogörelse (rapport 2017:1) som sedan låg till grund för det utställningsförslag som redovisades under utställningen.

Ett tydligt budskap genom hela planprocessen har varit att det krävs ett kraftfullt fokus för genomförande, och att RUFS 2050 tydligt måste prioritera vad regionens aktörer ska samverka om framåt. Samtidigt med detta utlåtande genomförs arbetet med att ta fram ett slutligt planförslag med sikte på antagande den 12 juni 2018. När RUFS 2050 är på plats börjar det verkliga arbetet som omfattar alla de aktörer som varit engagerade under planprocessen för en ny plan – att samverka för att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion!

Stockholm i februari 2018

Hanna Wiik
Förvaltningschef
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Stockholms läns landsting

Innehållsförteckning

Förord **2**

Sammanfattning **4**

Bakgrund **5**

Utställningens aktiviteter **6**

Remissvar under utställning av RUFS 2050 ..... **7**

Övergripande synpunkter 9
Inledning och centrala begrepp 14
Nuläge och utmaningar 16
Vision och mål 18
Regional struktur 22
Plankartan och dess förhållningssätt 26
Tematiska frågor 33
Genomförande och uppföljning 55
Samlad konsekvensbedömning 57

Förteckning över inkomna remissyttranden **58**

Sammanfattning

Förvaltningen bedömer sammantaget att remissynpunkterna ger stöd för att:

- bibehålla och ytterligare förbättra den regionala utvecklingsplanens upplägg och innehåll,
- utveckla utformning, inledning och avsnittsindelning för att ge bättre stöd för planens olika användare,
- bibehålla och ytterligare förstärka målstrukturen,
- minska antalet delmål och göra vissa justeringar i dem för att öka uppföljningsbarheten,
- göra vissa justeringar av de regionala prioriteringarna,
- infoga de regionala prioriteringarna i målkapitlet för att förtydliga deras mervärde,
- förtydliga den rumsliga inriktningen och förstärka den rumsliga delen av planen,
- göra vissa justeringar i plankartan och förhållningssätten till plankartan,
- förstärka texterna kring den långsiktiga inriktningen för transportsystemet,
- samla de tematiska frågorna i tre grupper för att tydligare lyfta fram de regionala tillväxtfrågorna,
- ta bort de regionala förhållningssätten och istället tydliggöra regionala ställningstaganden till varje tematisk fråga.

Bakgrund

RUFS 2050 är den kommande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen. Planprocessen har pågått sedan landstingsfullmäktige fattade beslut om att inleda arbetet med ny plan i december 2014. Den 20 augusti 2015 godkändes programmet för en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen av tillväxt- och regionplanenämnden, TRN, i Stockholms läns landsting. I programmet pekades riktningen ut för arbetet fram till antagen plan. Arbetet med att ta fram ett samrådsförslag pågick hösten 2015 och vintern 2016. Samråd om RUFS 2050 pågick mellan den 8 april och 30 september 2016. Synpunkterna som kom fram under samrådet sammanställdes i en samrådsredogörelse som godkändes av TRN i februari 2017. Under hösten 2016 och våren 2017 arbetades ett utställningsförslag fram baserat på samrådet. TRN beslutade den 8 juni 2017 att godkänna utställningsförslaget och att genomföra en utställning under perioden 27 juni till 3 november 2017. Under utställningen inkom svar från cirka 150 remissinstanser, inklusive Stockholms läns alla kommuner. Enligt plan- och bygglagen, PBL (2010:900) måste också ett särskilt utlåtande tas fram efter utställningen av en regionplan, där ska de synpunkter som kommit fram under utställningen sammanställas och de förslag som synpunkterna gett anledning till ska redovisas.

Ett slutligt förslag till ny regional utvecklingsplan RUFS 2050 utarbetas utifrån utställningens synpunkter, och förväntas antas i landstingsfullmäktige den 12 juni 2018. Enligt PBL kommer den nya planen att gälla i åtta år från att den har vunnit laga kraft, vilket sker den dag som regeringen beslutar att inte överpröva planen, senast tre månader efter planens antagande, om inte ett beslut om överprövning tas.



Under hela planprocessen har en dialog pågått med en bred krets av externa aktörer, bland annat länets kommuner, länsstyrelsen och andra statliga myndigheter, regionala organ i östra Mellansverige, regionala intressenter inom förvaltning, akademi och näringsliv samt intresseorganisationer och representanter för civilsamhället. Syftet har varit att diskutera Stockholmsregionens långsiktiga utveckling och möjliggöra för att den regionala utvecklingsplanen att vara såväl känd, förankrad och gemensam, liksom användbar och ett verktyg för att i samverkan genomföra regionala prioriteringar i syfte att uppnå planens långsiktiga mål. TRN har också, både under samråd och utställning, haft en omfattande dialog med politiska representanter från alla länets kommuner.

Den regionala utvecklingsplanen uttrycker Stockholmsregionens samlade vilja, ger vägledning och pekar ut den långsiktiga riktningen för regionen. Den ligger till grund för den fysiska planeringen och är en utgångspunkt för tillväxtarbetet i regionen de kommande åtta åren. RUFS 2050 kommer att bli den sjunde regionplanen i Stockholmsregionen och den tredje regionala utvecklingsplanen, RUFS.

Utställningens aktiviteter

Utställningen av RUFS 2050 genomfördes från den 27 juni till den 3 november 2017.

Trycksaker och webb

Efter att beslut togs i en enig nämnd den 8 juni 2018 om att sända RUFS 2050 på remiss under perioden 27 juni till 3 november trycktes utställningsförslaget, med plankartan som bilaga. Information om utställningen samt planförslaget distribuerades till en bred krets remissinstanser om cirka 600 aktörer, varav runt 260 aktörer har svarat skriftligt (se förteckning över inkomna remissvar). Utställningen kungjordes också i dagspressen, på hemsidan rufs.se. samt i landstingshuset. En kortversion på svenska och engelska av planförslaget togs fram till höstens öppna aktiviteter. Allt underlag har även publicerats på rufs.se. Press- och nyhetsmaterial med koppling till utställningsförslaget har publicerats på intranätet i samband med de öppna aktiviteterna. Planförslaget inklusive kortversion har också funnits tillgängligt i Landstingshusets entré, samt i entrén till Tillväxt- och regionplaneförvaltningens kontor på Norra Stationsgatan.

Seminarier och workshops

Ett särskilt RUFS-rum, på OpenLab vid KTH, ställdes i ordning under perioden. En vägg fylld av infografik kring RUFS 2050 visade en sammanfattning av förslaget. I lokalen fanns planförslag, kartor, broschyrer och andra relevanta rapporter tillgängliga för besökare.

Mellan 31 augusti och 13 oktober arrangerades elva seminarier och workshops för regionala aktörer kopplade till innehållet i planförslaget. Inbjudningar skickades ut enligt sändlista och annonserades på rufs.se och i förvaltningens nyhetsbrev. Syftet var att ge fördjupad kunskap samt bjuda in olika aktörer för att ge sin bild av utmaningarna och möjligheterna. Seminarierna lockade ett stort antal besökare. Lokalen användes även för flera interna möten, nätverksmöten samt politiska möten.

Förankring och dialog

Under utställningen har löpande dialog förts med länets kommuner, Länsstyrelsen Stockholm och Storsthlm samt andra relevanta aktörer på nationell och regional nivå. Under hösten genomfördes två kommunkontaktmöten med kommunernas utsedda RUFS-kontaktpersoner för att berätta om arbetet med utställning och inkomna remissynpunkter. Politiska dialoger har förts mellan TRN:s presidium och länets kommunstyrelsepresidier. Ett möte på högsta tjänstemannanivå genomfördes i september 2017, mellan Landstinget, Länsstyrelsen Stockholm, Stockholms stad och Storsthlm, i syfte att förbereda genomförandeprocessen. Ett motsvarande möte planeras genomföras med samma organisationer på högsta politiska nivå.

Remissvar under utställning av RUFS 2050

Totalt inkom omkring 160 remissvar under utställningen. Svaren representerar en stor bredd av regionala aktörer, kommuner i och utanför länet, regioner och regionförbund i östra Mellansverige och Skåne, statliga myndigheter, samarbetsorganisationer, akademi, näringsliv och civilsamhälle. Alla länets 26 kommuner har svarat, samt flera delregionala samarbeten som finns i länet. Detta utlåtande sammanfattar remissinstansernas kommentarer och synpunkter på RUFS 2050 utställningsförslag. Dispositionen följer kapitelindelningen i utställningsförslaget.

Frågor som engagerar

De delar som har genererat flest synpunkter är regionens utmaningar, mål och frågor om genomförande, samt transportsystemet och plankartans utformning och innehåll. Många av kommentarerna kring regionens *utmaningar* berör vilka områden som kan anses utgöra relevanta utmaningar, och flera konstruktiva och välmotiverade förslag till kompletteringar och justeringar framförs. Den generella bilden om de regionala *målen* är att många remissinstanser ställer sig positiva till målstrukturen, och att den tydligt förbättrats sedan samrådet. Omkring 60 remissinstanser har lämnat synpunkter med direkt koppling till detta område. En tydlig observation från remissvaren om *genomförandet* är att nästan alla remissinstanser poängterar behovet av fortsatt regional samverkan inom flera tematiska områden. Denna uppfattning gäller inte bara aktörer inom Stockholms län, utan är också påtaglig från aktörer utanför länet. Avsnittet som rör *transportsystemet* och frågor relaterade till detta har givit relativt många, omfattande och delvis disparata synpunkter. I drygt 70 remissvar finns det kommentarer och förslag med bäring på området. Det är dock få remissinstanser som ifrågasätter den övergripande inriktningen för transportsystemet. Det stora omfånget på synpunkterna på *plankartan* och dess innehåll, utformning och förhållningssätt är en indikation på att det är ett område som engagerar aktörerna i regionen. En generell observation är att detaljeringsnivån i kommentarerna kring plankartan är hög.

Gemensamma uppfattningar för remissaktörsgrupper

Det finns vissa, delvis förväntade, gemensamma mönster i kommentarerna från olika remissgrupper. Myndigheter, intresseorganisationer och föreningar begränsar sig naturligt nog ofta till att huvudsakligen kommentera sina ansvars- och intresseområden. Den tematiska spridningen är större i kommentarerna från aktörer som har ett bredare planeringsansvar, bland annat kommuner och regioner.

Gemensamma uppfattningar för olika delar av regionen

Kommunerna från södra delen av länet lyfter i högre utsträckning frågor som rör social hållbarhet, segregation och integration. De nämner också utmaningen med den regionala obalans som skapas av att många bostäder ligger i den södra regionhalvan och en stor del av arbetsplatserna är belägna på norra sidan. Dessa kommuner efterfrågar tydligare prioriteringar, åtgärder och trafikinvesteringar kopplat till var tillgängligheten mellan arbetsplatser och bostäder behöver stärkas i regionen.

Kommunerna i nordost lyfter framförallt fram frågor om trafikinfrastrukturens och tillgänglighetens betydelse för näringslivet och förutsättningarna att hävda sig som en internationellt ledande storstadsregion i den globala konkurrensen. Det gäller även kommunerna i Arlandaregionen som särskilt lyfter betydelsen av att tydliggöra Arlandas roll för företagande och internationell konkurrenskraft. Behov

av kapacitetsförstärkande investeringar i kollektivtrafik till och från Arlanda lyfts fram som avgörande för att flygplatsens fulla potential ska kunna nyttjas. Frågor kopplade till buller lyfts också i högre utsträckning från kommuner i denna del av regionen.

Kommuner med stora landsbygdsområden tar i högre utsträckning upp frågan om förtätning vid bostadsbyggande. De lyfter också vikten av att se landsbygdens egenvärde och inte bara som ett besöksmål för stadsbor. De vill tydliggöra jordbruksmarkens värde som näring och för livsmedelsförsörjningen och landsbygdens natur- och kulturvärden.

Kommuner, regioner och aktörer utanför Stockholms län, samt även några kommuner i Stockholms län med gräns mot omgivande län, framhåller vikten av fortsatt storregional samverkan och sammankoppling av de regionala bostads- och arbetsmarknaderna. Kommuner, regioner och aktörer utanför Stockholms län framhåller vikten av fortsatt storregional samverkan och sammankoppling av de regionala bostads- och arbetsmarknaderna. En återkommande synpunkt är de ser Stockholms läns landsting som en naturlig aktör för att leda detta arbete.

Övergripande synpunkter

Sammanfattning av remissvaren

Den generella bild som framträder av inkomna remissvar är att instanserna har en positiv syn på RUFS 2050. De flesta av remissinstanserna ställer sig positiva till planens innehåll och utformning. Många remissaktörer framhåller styrkan och betydelsen av att ha en regional utvecklingsplan samt vikten av att planen ska fungera som gemensamt regionalt utvecklingskontrakt. Ett stort antal remissinstanser noterar att deras tidigare synpunkter i hög grad beaktats i utställningsversionen och anser att förslaget har förbättrats på väsentliga punkter i förhållande till samrådsförslaget. De förbättringar som lyfts fram handlar bland annat om en tydligare disposition och förbättrad överskådlighet, läsbarhet och prioriteringar. *Huddinge kommun* lyfter exempelvis fram att planen har förbättrats till följd av den tillkommande plankartan samt att målstrukturen och kopplingen till genomförandet har stärkts och blivit mer sammanhållen. *Södertälje kommun* lyfter fram att den del som behandlar vision och övergripande mål har en mer tydlig avgränsning än i samrådsförslaget och att förslaget utgör en god grund för att bli en gemensam plattform för Stockholmsregionens utveckling. *Storsthlm* framhåller i sitt svar att prioriteringarna har blivit tydligare, att visionen för regionen har integrerats med målstrukturen på ett sådant sätt att motiven framgår på ett tydligare sätt samt att kopplingen mellan mål, delmål och prioriterade åtgärder har stärkts. Flera kommuner anför att principerna i förslaget till ny utvecklingsplan i huvudsak ligger i linje med deras egen långsiktiga planering, vilket bland annat nämns av *Stockholms Stad*, *Tyresö kommun* och *Lidingö Stad*.

Det framkommer också kritiska synpunkter av mer generell karaktär i svaren. En uppfattning som förs fram av ett flertal Stockholmskommuner handlar om omfång och detaljeringsgrad. *Solna Stad* anser att dokumentet kan bli mer lättläst genom att minska ner minska ner volymen ytterligare. *Järfälla kommun*, *Upplands Väsby kommun* och *Storsthlm* anser att förslaget tenderar att vara alltför omfattande för att fungera som ett vägledande dokument. *Södertörnskommunerna* anmärker att utställningsförslaget blivit mer omfattande och detaljerat än samrådsförslaget och att detta riskerar att leda till feltolkningar och övertolkningar som i sin tur riskerar att urholka utvecklingsplanens funktion som regionalt kontrakt. *Arlandaregionen* betonar att vikten av en bearbetning och förtydligande så att RUFS 2050 kan vägleda regionens aktörer där det finns behov av regional samordning och ett samlat systemperspektiv på regionala långsiktiga frågor, samt fylla sin roll som långsiktig överenskommelse mellan regionens aktörer och staten.

Ett antal kommuner anför att utställningsförslagets plankarta inte följer kommunens förslag till mark- och användning inom översiktsplanen, det gäller exempelvis *Österåker, Sigtuna* och *Norrtälje kommun*. *Boverket* understryker vikten av att avvägningar mellan allmänna intressen, kommunala, regionala och nationella målsättningar görs på den regionala nivån i syfte att stärka dokumentet som beslutsstöd för kommunerna i deras fortsatta planering. Frågor kopplade till risk, säkerhet och beredskap nämns av några remissinstanser, och anses inte har hanterats i tillräcklig utsträckning i utställningsförslaget. *Energimyndigheten* anser att utvecklingsplanen i högre grad bör belysa åtgärder för att trygga energisystemets funktionalitet, både vad gäller klimat- och miljöomställning och samhällets krisberedskapsförmåga. *Circle K* och *Svenska Petroleum- och Biodrivmedelsinstitutet* (SPBI) saknar behandling av energiförsörjningsfrågan gällande drivmedel och reservkraft, bland annat vad avser behoven av drivmedel och reservkraft för återuppbyggnad av totalförsvaret. *Storstockholms brandförsvar* efterfrågar en motivering till varför stora delar av det tidigare kapitlet ”Säkerhet och Beredskap” tagits bort

i utställningsförslaget och anser inte att utställningsförslaget uppfyller lagens krav på en regionplan i dessa delar.

Länsstyrelsen Stockholm har i sitt granskningsyttrande tagit upp ett antal övergripande, men ändå specifika synpunkter. De anser att planen behöver ett utvecklat och samlat avsnitt om mellankommunala frågor såsom vägvalsstyrning, energiförsörjning, bränslehantering och lokalisering av bostadsbebyggelse i närheten av transportleder för farligt gods, farliga verksamheter etc. Detta bör, enligt *Länsstyrelsen,* hanteras innan intressekonflikter uppstår. De framhåller också i sitt yttrande att regionplanen ska ge vägledning och stöd för kommunerna i mellankommunala frågor vid olika typer av markanvändning. Vidare att planförslaget inte ger nödvändigt stöd för avvägningar och prioriteringar mellan olika intressen. En tydlig redogörelse för de ställningstaganden kring markanvändning som gjorts i plankartan saknas. *Länsstyrelsen* ställer sig samtidigt bakom inriktningen i RUFS 2050 med fortsatt utbyggnad med tät, sammanhållen kollektivtrafiknära bebyggelse, främst i de regionala stadskärnorna, i stationsnära lägen och i befintliga stadsområden samt att regionplanen med plankartan bör kunna utgöra ett stöd vid Länsstyrelsens bedömningar av mellankommunala frågor i översikts- och detaljplaner samt vara ett underlag för kommunernas planering, om vissa kompletteringar görs. *Länsstyrelsen* saknar tydliga förhållningssätt kring avvägningar mellan bebyggelsestruktur, inklusive landsbygdsnoder, och grönstruktur samt skydd av jordbruksmark i relation till det primära bebyggelseläget. *Länsstyrelsen* tar också i sitt yttrande upp frågan om hur riksintressen har tagits upp i förslaget till regional utvecklingsplan. *Länsstyrelsen* anser att planförslaget saknar en tydlig redovisning av riksintressen och hur dessa har beaktats och att Länsstyrelsen därför på nuvarande underlag inte kan uttala sig om huruvida dessa tillgodoses. För att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om riksintressen beaktas eller tillgodoses av föreslagen markanvändning och för att ge god vägledning i kommunernas översiktsplanering bör det tydligare framgå vilka överväganden som gjorts gentemot berörda riksintressen. För förståelsen av planeringsförutsättningarna behövs riksintressen redovisas på en karta.

HSO i Stockholms län, Synskadades Riksförbund Stockholms och Gotlands län och dhr Stockholms läns distrikt betonar att det genomgående behövs ett funktionshinderperspektiv i RUFS 2050 som utgår från universell formgivning (design av produkter, tjänster och miljöer som är användbara för en så stor del av befolkningen som möjligt utan att det krävs speciell anpassning), dialog kring funktionshinder i planeringsarbetet och samarbete för måluppfyllelse. *Huddinge kommun* anser att tydligare skrivningar behövs om behovet av kunskap om medborgares olika erfarenheter, behov och förutsättningar utifrån till exempel kön och olika funktionsförmågor.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen konstaterar att utställningsförslaget anger en inriktning och en disposition som de flesta remissaktörer ställer sig bakom och att de anser att det i huvudsak är rätt frågor som har lyfts fram, liksom att planförslaget anses lägga en god grund för kommande genomförandearbete i regionen. Detta är mycket glädjande.

De synpunkter som är kritiska handlar framför allt om omfånget som anses vara väl omfattande. Förvaltningen har bearbetat förslaget ytterligare sedan utställningen men behöver också hantera utmaningen i att olika målgrupper använder olika delar av planens innehåll, varför det inte är självklart att planens användbarhet i sin helhet ökar i ett allt för kort format då det är många perspektiv och frågor som behöver belysas. Den ökade tydlighet som efterfrågades redan under aktualitetsarbetet för olika sakfrågor,

och som har hanterats i planen genom ett tydligare avsnitt med tematiska frågor, är en viktig del för planens ökade användbarhet.

Förvaltningen delar synpunkterna som pekar på vikten av att förtydliga planen så att den vägleder regionens aktörer och förstärker därför inledningen med bland annat en läsanvisning som vägleder aktörerna in i planens olika delar och funktion. Förvaltningen planerar också att tydliggöra den kommande planens olika delar.

Förvaltningen tar i sin planering hänsyn till regionens kommuners aktuella översiktsplaners markanvändning och den regionala planeringen gör löpande regionala avvägningar utifrån kommunernas planering och gällande statliga intressen. Den regionalt föreslagna mark- och vattenanvändningen utgör vägledning för mark- och vattenanvändningen i efterföljande översiktsplaner. Regionplaneringens roll är att se till de regionala intressena (se vidare nedan) och regionplanen uttrycker avvägningar i den andan.

Gällande Länsstyrelsen Stockholms ovanstående redovisade synpunkter om mellankommunala frågor och riksintressen menar förvaltningen följande: En regionplan ska enligt 7 kap. 6 § PBL ange grunddragen för användningen av mark- och vattenområden och riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och anläggningar om det har betydelse för regionen. Regionplaneringens syfte är att tillvarata länets regionala intressen. I RUFS 2050 görs avvägningar i olika mark- och vattenanvändningsfrågor med mellankommunal räckvidd som är av regional betydelse. En regionplan kan inte, och ska inte, hantera alla kommunala och lokala planeringsfrågor som rör mark- och vattenanvändning. Ytterligare och mer precisa avvägningar görs i den efterföljande kommunala planeringen. Gränserna på plankartan i RUFS 2050 är principiella och översiktliga. På den regionala nivån handlar det om att peka på inriktningar, övergripande avvägningar mellan olika intressen och förhållningssätt som ska användas som vägledning i efterföljande planering. I en storstadsregion är de regionala förutsättningarna av avgörande betydelse för den kommunala planeringen. Det gäller bland annat viktiga regionala strukturer som exempelvis transportinfrastruktur, markanvändning, teknisk infrastruktur och grönstruktur och även strategiska viktiga lägen som ingår i den övergripande bebyggelsestrukturen. Förvaltningen anser att RUFS 2050 som regionplan i sig ger uttryck för vad som är en lämplig mellankommunal samordning av regional betydelse.

De övergripande ställningstaganden som ligger till grund för plankartans mark- och vattenanvändning utgår bland annat från de rumsliga principerna som redovisas i del 3, Regional struktur. Där framgår till exempel att stadsutvecklingen ska ske i de bästa kollektivtrafiklägena, att RUFS 2050 bygger vidare på RUFS 2010 med sammanlänkande regionala stadskärnor samt att RUFS 2050 värnar en sammanhängande regional grönstruktur. Dessa principer följs upp i förhållningssätt som beskriver plankartans mark- och vattenanvändningskategori, vilken funktion de har och hur de ska tillgodoses i efterföljande planering. Hur principiella och övergripande avvägningar gjorts förtydligas i antagandehandlingen. Även förhållningssätten förtydligas. Förvaltningen anser att RUFS 2050 härigenom ger kommunerna och andra regionala aktörer vägledning för sin planering som rör mellankommunala frågor av regional betydelse samtidigt som det ger utrymme för närmare avvägning och precisering i kommunernas planering. Den regionala grönstrukturen redovisas på plankartan som gröna kilar, gröna värdekärnor och gröna svaga samband, vilka preciseras. Vidare redovisas områden med stora samlade rekreations-, natur- och kulturvärden. För respektive kategori finns förhållningssätt redovisade som vägledning för kommunernas planering. På liknande sätt är den regionala bebyggelsestrukturen preciserad i olika kategorier med tillhörande förhållningssätt. De regionala förutsättningar som dessa förhållningsätt ger utgör sammantaget och avvägt mot varandra utgångspunkt för fortsatt planering.

Gällande synpunkten om redovisning av jordbruksmark menar förvaltningen att det i RUFS 2050 framhålls att i ett långsiktigt perspektiv är all jordbruksmark värd att bruka och att exploatering på jordbruksmark ska undvikas i största möjliga utsträckning. RUFS 2050 gör dock avvägningen att i följande bebyggelselägen: regionala stadskärnor, strategiska stadsutvecklingslägen, primära bebyggelselägen samt landsbygdsnoder, ska bebyggelseutveckling prioriteras framför jordbruk för att stärka en klimatsmart, hållbar utveckling i länet. En konsekvensanalys ska då genomföras.

Riksintressena är statliga intressen som återfinns i miljöbalkens kapitel 3 och 4. Enligt PBL ska kommunerna i sin översiktsplan redovisa hur de avser att tillgodose riksintressena. Länsstyrelsen ska enligt PBL i sitt granskningsyttrande över denna ange om förslaget inte tillgodoser ett riksintresse. Den paragrafen gäller även för regionplan. En regionplan ska, enligt 7 kap. 6 § PBL, ange *grunddragen* för användningen av mark- och vattenområden och *riktlinjer* för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk, om det har betydelse för regionen. Förvaltningen menar att det därför inte ställs något direkt krav på att riksintressen ska redovisas särskilt eller fullt ut i en regionplan. Det finns dock flera riksintressen i Stockholmsregionen som är av stor regional betydelse. Antagandehandlingen kompletteras och förtydligas när det gäller riksintressen generellt och vilka som anses beröras av planen. De områden och anläggningar som är av riksintresse och som berörs av regionala avvägningar och ställningstaganden tas därmed upp i slutlig RUFS 2050. Alla riksintressen i Stockholms län är inte berörda av regionplanens avvägningar och ställningstaganden och den närmare avgränsningen mot de riksintressen som är berörda behöver ske i efterföljande planering. Det är i efterföljande planering som riksintressena *ska* tillgodoses.

En regionplan ska vara vägledande för kommunernas översiktsplaner och detaljplaner. Del 3, ”Rumslig struktur” är det avsnitt i RUFS 2050 som är direkt vägledande för kommuner och övriga aktörer i fysiska planeringsfrågor. Hur riksintressena ska tillgodoses framgår därför i första hand här genom plankartans olika förhållningssätt. I de fall områdena och anläggningarna av riksintresse även utgör starka regionala intressen beskrivs i de RUFS 2050 som sådana i första hand, samtidigt som det framhålls att de också är av riksintresse. Detta gäller exempelvis delar av trafikinfrastrukturen, tekniska infrastrukturen och grönstrukturen. Härigenom är såväl de regionala intressena som riksintressena i princip tillgodosedda. Riksintressen som rör bevarande såsom naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård och som ligger utanför grönstrukturen och inom bebyggelsemiljö tas upp särskilt i förhållningssätten, det gäller till exempel att stora delar av den centrala regionkärnan är av riksintresse för kulturmiljövården med historiskt värdefulla miljöer och vidare att – ”Kulturmiljövärden i bebyggelse ska användas som en resurs och hanteras utifrån sina förutsättningar”.

Det bör dock understrykas att redovisningen i RUFS 2050 är principiell och övergripande utifrån planens långa tidsperspektiv. Avgränsning av områden och sträckningar på plankartan är översiktliga och vägledande. I efterföljande beslut i kommunernas översiktsplaner, detaljplaner m. fl. och andra tillståndsbeslut görs den fortsatta och slutliga prövningen enligt plan- och bygglagen, exempelvis om exploateringen medför en risk för påtaglig skada på ett riksintresse. Det är länsstyrelsen, tillsammans med ansvariga nationella myndigheter, som ansvarar för att peka ut och förmedla aktuella uppgifter om riksintressen. Alla aktuella riksintressen i länet finns redovisade hos länsstyrelsen med hänvisning till olika statliga myndigheter. Flertalet av de utpekade riksintressena är inte nya utan är beaktade i kommunernas gällande översiktsplaner där en närmare avgränsning och precisering mot övriga allmänna intressen skett. Översiktsplanerna är därför ett viktigt kompletterande underlag till RUFS 2050 i fysiska planeringsfrågor.

Förvaltningen delar inte Länsstyrelsen Stockholms uppfattning att regionens riksintressen bör redovisas på en särskild karta. Utpekade riksintressen omfattar olika värden och funktioner och de varierar i omfattning. En sådan riksintressekarta skulle enligt förvaltningens uppfattning bli svårtolkad och inte klargörande.

Det har framhållits att totalförsvarets riksintressen inte framgår tillräckligt tydligt. Förvaltningen delar denna uppfattning och totalförsvarets riksintressen redovisas därför nu mer utförligt i text och även på en särskild karta. Det är viktigt att totalförsvarets riksintressen uppmärksammas och kan beaktas tidigt i efterföljande planprocesser. Samråd med försvarsmakten behöver ske i tidiga skeden särskilt som vissa riksintressen av sekretesskäl inte kan redovisas öppet. Redovisningen innebär dock inga ändringar i sak.

När det gäller frågor kopplade till risk, säkerhet och beredskap har förvaltningen, liksom i utställningsförslaget, valt att inte hantera dem i ett samlat kapitel. Istället är frågorna hanterade utifrån annan logik. Förvaltningen menar att hälsorisker vid förtätning har hanterats i den tematiska delen i såväl kapitlet om stadsutveckling som i kapitlet om miljö- och folkhälsa; risker vid ett förändrat klimat hanteras i kapitlet om klimatanpassning; riskhantering vid farligt gods hanteras i kapitlet om transportsystemet etc. När det gäller energisystemets funktionalitet, både vad gäller klimat- och miljöomställning och samhällets krisberedskapsförmåga, är frågan belyst kopplat till behov av framtida drivmedelsdepåer och till behovet av att transportera och producera förnybara drivmedel i regionen, bland annat i kapitlet om tekniska försörjningssystem. Förvaltningen är enig med de remissaktörer som belyser vikten av att hantera behoven för totalförsvaret. Detta är en ny fråga för hela samhället som ännu inte är mogen att landa i en regionplan, men som självfallet bevakas och tas omhand i förvaltningens löpande arbete med regionplanering och där det kan finnas anledning att fortsättningsvis jobba fram planeringsunderlag.

Förvaltningen har förstärkt målbeskrivande texter med inkludering, deltagande och säkerhet för att säkerställa att ambitionen framgår mer tydligt att planen omfattar alla verksamma och boende i regionen med och utan funktionsnedsättningar. Fysisk och digital miljö ska utformas så att alla kan delta i och få tillgång till samhällsservice.

Inledning och centrala begrepp

Sammanfattning av remissvaren

Många remissinstanser anser att utställningsförslaget vunnit i tydlighet i förhållande till samrådsförslaget. Två remissinstanser, *Sundbybergs Stad* och *KTH*, saknar begreppet ”tillgänglighet” i begreppslistan. De anför att tillgänglighet är ett centralt begrepp med många beröringspunkter i planen och anser att begreppet bör användas och tydliggöras mer i planen.

Stockholms Universitet har frågetecken kring att grönstrukturen enligt RUFS har ekonomiska, ekologiska och sociala värden, men däremot inte kulturhistoriska. Stockholms Universitet framhåller att grönstruktur är ett diffust begrepp som inte fungerar tillräckligt väl för att också kunna peka ut de kulturhistoriska värdena. Allmänt anser universitetet att uttryck som ”grönområden”, ”grönstruktur” och ”gröna kilar” används utan tillräcklig specificering. *Värmdö kommun* efterfrågar en tydligare förklaring av begreppet Grön station. *Havs- och vattenmyndigheten* (HAV) anför att båda begreppen ”blåstruktur” och ”grönstruktur” används i utställningsförslaget. HAV anser vidare att "grön infrastruktur" är ett mer relevant begrepp än "grönstruktur" då det även innefattar de akvatiska miljöerna, men poängterar samtidigt att ”grönstruktur” och ”grön infrastruktur” inte är synonyma.

Riksantikvarieämbetet anser att det är lämpligt att i RUFS 2050 nyttja begreppet ”miljömässig hållbar utveckling”, till skillnad från ”ekologiskt hållbar utveckling”. Dels används ”miljömässig” i exempelvis ”Agenda 2030 - globala mål för hållbar utveckling”, dels innefattar den miljömässigt hållbara utvecklingen även kulturmiljö och andra värden som annars riskerar att bli osynliga i målen för en hållbar utveckling.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen konstaterar att begreppslistan kan behöva ses över och att det kan tydliggöras att de begrepp som listas är sådana som särskilt används inom regional utvecklingsplanering och utgör en nomenklatur som gärna får spridas vidare i efterföljande planering och genomförande med koppling till RUFS 2050. Många begrepp är rumsliga och kopplar till den föreslagna rumsliga strukturen i RUFS 2050.

Förvaltningen håller med om att tillgänglighet behöver förklaras utifrån hur det används. I RUFS 2050 är det framför allt regional tillgänglighet som åsyftas, det vill säga restider mellan olika målpunkter i regionen där jämförelser mellan tillgänglighet med olika färdmedel definieras med restidskvoter. En hög regional tillgänglighet, både inom och till och från regionen, är ett mål i RUFS 2050.

Förvaltningen menar att begreppet *regional grönstruktur* är väl definierat och använt i såväl RUFS 2050 som i tidigare regionala utvecklingsplaner. Begreppet är brett och omfattar såväl rekreations-, natur- som kulturvärden. Den *regionala grönstrukturen* i RUFS utgörs av de gröna kilarna, de gröna värdekärnorna och de stora sammanhängande rekreations-, natur och kulturvärdena som är utpekade på plankartan och andra kartor som visar den regionala grönstrukturen. Innehåll och avgränsning av dessa områden preciseras i landstingets olika underlagsrapporter om regional grönstruktur. Begreppet *grön infrastruktur* som kommer från EU, är nyare än begreppet *regional grönstruktur* och har fokus på att bevara biologisk mångfald och främja ekosystemtjänster. Förvaltningen har förståelse för den begreppsförvirring som kan uppstå med dessa likande begrepp men håller fast vid begreppet *regional grönstruktur*, eftersom det har ett bredare perspektiv än *grön infrastruktur*, samtidigt som det också innehåller funktioner som delas med den gröna infrastrukturen genom exempelvis värdekärnor och spridningskorridorer för biologisk

mångfald. Begreppet *regional grönstruktur* är dessutom väletablerat i regionen och inarbetat i många policy- och planeringsdokument. Förvaltningen välkomnar att större kunskap om den gröna infrastrukturen i Stockholmsregionen håller på och utvecklas, och beklagar samtidigt att det inte har funnits underlag framme som har kunnat inarbetas i de rumsliga avvägningarna eller på redovisade kartor. Begreppet *grön station* förklaras under Centrala begrepp.

Förvaltningen håller fast vid begreppet *ekologiskt hållbar utveckling* och ändrar inte till miljömässigt hållbar utveckling trots att det är det begrepp som används i Agenda 2030. Som underlag för den kommande regionala utvecklingsplanen gjordes 2014–15 ett arbete om hållbarhet som beskrivs i rapporten Resan mot stärkt hållbarhet (Rapport 2015:9). I detta arbete enades man om att använda begreppet ekologisk hållbarhet.

Nuläge och utmaningar

Sammanfattning av remissvaren

Delen om Stockholmsregionens nuläge, och då framför allt utmaningarna, genererar många förslag och synpunkter. *Stockholm Nordost* anser att stycket om styrkor och förbättringsområden bör kompletteras frågan om mark för näringslivets behov och att betydelsen av inomregional tillgänglighet måste lyftas upp betydligt mer för att regionens ska vara en internationellt ledande storstadsregion i en växande global konkurrens. *Biogas Öst* framför att med tanke på dokumentets innehåll som helhet borde även miljö- och hållbarhet lyftas fram som viktiga förbättringsområden för att Stockholmsregionen ska kunna fortsätta att växa och utvecklas inom de ekologiska ramarna. *Sigtuna kommun* framhåller att utvecklingsplanen behöver tydliggöra Arlandas roll som internationell transport- och arbetsplatsnod för tillväxt och utveckling med en väl utbyggd kollektivtrafik. Sigtuna anser att det saknas en mer utförlig beskrivning om Arlanda Airports roll som tillväxtmotor i perspektivet av regionens utmaningar och mål. *SJ AB* ansluter till detta tema, men anser att fokuseringen på flyg som medel för internationell tillgänglighet behöver (liksom i ÖMS 2050) kompletteras med tågtransporternas möjligheter.

Remissinstanserna instämmer överlag i de utmaningar som pekas ut i planen, men flera aktörer framför också förslag och önskemål till kompletteringar och förtydliganden. *Lidingö stad* och *Sundbybergs stad* delar synen på de utmaningar som måste bemötas i arbetet med regionens utveckling, och anser att de är relevanta. Även Solna stad framför liknande synpunkter, men anser att det vore önskvärt att planen angav vilka utmaningar som kan anses större och mer angelägna än andra. *Stockholm Nordost* ser gärna att utmaningar för sjukvård, sysselsättning och FOI läggs till de befintliga utmaningarna. Vidare anser de att utmaningen "minska klimatpåverkan..." behöver kompletteras med en skrivning om den tekniska utvecklingens möjligheter. *Huddinge kommun* önskar att utmaningen om att skapa en inkluderande region behöver få bättre genomslag i delmål och regionala prioriteringar. *Stockholm stad* understryker betydelsen av att den segregerade arbetsmarknaden lyfts fram som en utmaning för regionen. Förvärvsfrekvensen för nyanlända, och framförallt utlandsfödda med kort utbildningsbakgrund är en stor utmaning för regionen. *Södertälje kommun* påtalar att det behövs ett mer nyanserat underlag för att kunna processa fram de utmaningar som Stockholmsregionen står inför. *SJ* påpekar att ett sätt att möta utmaning 1; *Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa*, är att alla som arbetar i Stockholm inte behöver bo i Stockholmsregionen när bättre kommunikationer med snabb järnväg gör det möjligt att bo längre bort.

Syvab Himmerfjärdsverket anser att framtida vattenbrist är en utmaning/hot som bör tas med i plantexten. *Konstnärliga och litterära yrkesutövares samarbetsnämnd, KLYS*, ställer sig frågande till den uppenbara avsaknaden av kulturbegreppet i utställningsförslagets redogörelser för såväl nuläge, trender som mål. De menar att detta är kontraproduktivt för regionplanen som helhet, med hänsyn till att visionen i förslaget till RUFS 2050 är att bli Europas mest attraktiva storstadsregion. KLYS menar att denna vision är i högsta grad avhängig av ett professionellt kulturliv med goda villkor. *Länsstyrelsen Stockholm* påtalar att det saknas kopplingar till flera nationella och europeiska strategier och program av betydelse för det regionala tillväxtarbetet. Länsstyrelsen saknar också en mer komplett beskrivning av befintliga strategier, samverkansstrukturer/-plattformar och pågående satsningar inom länet. *Järfälla kommun* efterfrågar en tydligare framtidsspaning och menar att planens nuvarande skrivningar bygger för mycket på nuvarande strukturer med en optimeringsansats av befintligt ”system” och att planens koppling till det påbörjade

digitala paradigmskiftet lågt utvecklat. *Biogas Öst* påpekar att det på många ställen i plandokumentet hänvisas till vikten av att koppla ihop RUFS-frågorna med aspekter som resiliens, försörjningstrygghet etc. men att i dagens omvärld är dessa aspekter så pass viktiga att de är värda att lyfta även i inledningen om Omvärld och trender. *Botaniska Sällskapet i Stockholm* saknar konsekvensanalyser och alternativa scenarier för befolkningsutvecklingen. *Södertörnskommunerna* anser att statistiken behöver uppdateras då den redovisade statistiken inte fångar de senaste årens snabba befolkningstillväxt.

Förvaltningens kommentarer

Utmaningarna i RUFS 2050 ligger i stort sett oförändrade kvar sedan RUFS 2010. Anledningen var det starka stöd som regionens aktörer lämnade för utmaningarna i aktualitetsarbetet för RUFS 2010. Utmaningarna ansågs i hög grad fortsatt aktuella och i vissa fall till och med ännu mer aktuella än 2010. Utmaningarna har därför legat som grund för både målstrukturen och strukturarbetet för RUFS 2050, och det har inte genomförts någon process för att se till vilka utmaningar som behöver förstärkas, eller som anses som mer angelägna än andra. Förvaltningen menar därför att det inte i detta skede av planprocessen finns möjlighet att genomföra någon prioritering eller omarbetning av utmaningarna, och inte heller att det skulle tillföra planen ytterligare styrning. Förvaltningen förstärker bitvis texterna till utmaningarna. I många fall omhändertas dock de frågor som remissaktörer fört fram längre fram i planen. Det gäller exempelvis sjukvårdens utmaningar, kulturens och den tekniska utvecklingens möjligheter, den segregerade arbetsmarknaden, och vattenförsörjning.

Betydelsen av inomregional tillgänglighet till, från och inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta i kombination med Arlandas och Stockholms Centrals nationella betydelse för tillgänglighet till Stockholmsregionen har förtydligats i den rumsliga principen ” Tillgängliga innovations-, företags- och beslutsfattarmiljöer**”** i del 3.

Kopplingar till nationella mål och genomförande inom tillväxtarbetets område återfinns i del 2 under genomförande och nationella mål, samt i del 4 tillväxt- och välbefinnande. Förvaltningen menar att RUFS 2050:s funktion är att vara en utgångspunkt för regionalt tillväxtarbete. Det avser befintliga och under RUFS 2050:s giltighetstid tillkommande nationella och europeiska strategier och program för regional hållbar tillväxt.

När det gäller alternativa scenarier och konsekvenser för befolkningsutvecklingen samt eventuellt behov av att uppdatera statistik vill förvaltningen framhålla att befolkningsframskrivningarna som RUFS 2050 bygger på har genomförts med senaste tillgängliga långtidsutredning. Framskrivningar görs utifrån långa tidsserier och baseras inte årliga svängningar, och har därför lång hållbarhet. De tre scenarier som har tagits fram; låg, bas och hög, är framtagna för att regionen ska ha framförhållning för flera alternativa utvecklingar.

Vision och mål

Sammanfattning av remissvaren

Det har inkommit relativt många synpunkter som berör vision, mål, delmål och prioriteringar, inte minst från kommunerna i Stockholms län. Den generella bilden är att många remissinstanser är positiva till målstrukturen och att den förbättrats sedan samrådet. *Södertörnskommunerna* anser exempelvis att utvecklingsplanens principiella upplägg med vision, utmaningar, långsiktiga mål, delmål och prioriteringar är bra och att upplägget förbättrats i förhållande till samrådsförslaget. *Värmdö kommun* ställer sig positiv till målstrukturen och *Lidingö Stad* anser att de övergripande och långsiktiga målen är väl grundade och bidrar till ett tydligt fokus för det regionala utvecklingsarbetet till 2050. *Länsstyrelsen Stockholm* framhåller som positivt att formuleringarna av mål och förhållningssätt är relativt generella, vilket gör att många aktörer kan ställa sig bakom regionplanen.

Det framkommer i remissvaren dels synpunkter på att antalet mål, delmål och prioriteringar är för många, dels att vissa mål och delmål saknas. *Stockholm Nordost* och *Storsthlm* anser att den regionala utvecklingsplanen skulle behöva avgränsas, med färre målområden och prioriteringar. Liknande synpunkter förs fram av *Södertörnskommunerna* och *Uppsala kommun* som önskar färre men vassare delmål för att RUFS 2050 ska få starkare styrsignaler. *Arlandaregionen* anser att utvecklingsplanen bör fokusera på gemensamma, regionala frågor och systemperspektiv.

Södertörnskommunerna anser vidare att det finns en obalans i hur delmålen är sammansatta och hur de matchar de långsiktiga målen. *Ekerö kommun* lyfter i sitt remissvar fram att delmålen inte tar upp alla sakfrågor och att det därför saknas styrning mot de delar i målet som inte preciseras samt att målen rör ett bredare fält än vad som är möjligt att hantera inom ramen för utvecklingsplanen.

Några synpunkter handlar om vilken nivå som har ansvar och rådighet över de åtgärder och prioriteringar som nämns inom de respektive målområdena. *Storsthlm* anser exempelvis att det är problematiskt att mål formuleras för kommunernas kärnverksamhet och att RUFS mål inte kan överordnas kommunernas rådighet över målsättningarna om de kommunala målen inte sammanfaller med RUFS. Ett exempel lyfts fram av *Ekerö kommun* som påpekar att delmålet om att bygga 95 procent av tillkommande bostäder i de områden som omnämns som regionalt prioriterade bebyggelseområden inte är i linje med Ekerös egna bebyggelseplaner. Även *Vaxholm stad* påpekar att de kommer att ha mycket svårt att nå målen om årligt bostadsbyggande om målet tillämpas för varje enskild kommun och inte regionen i stort. *Storsthlm* anser vidare att RUFS 2050 saknar eller har otydliga mål för flera av landstingets egna kärnverksamheter, till exempel avseende kollektivtrafik, sjukvård, arbetet med psykisk hälsa och folkhälsa. Även *Stockholms stad* och *Stockholms studentkårers centralorganisation (SSCO)* anser att det saknas prioriteringar avseende strategiskt folkhälsoarbete och tydliga prioriteringar för hälso- och sjukvård.

En grupp av synpunkter i ett flertal remissvar handlar om förekomsten av målkonflikter och hur de ska hanteras. Trafiknämnden och Trafikkontoret i *Stockholms stad* anser exempelvis att det finns en tydlig målkonflikt mellan regionförstoring/tillväxt och minskad klimatpåverkan. *Upplands Väsby kommun* och *Storsthlm* efterfrågar mer tydlighet i hantering av målkonflikter – exempelvis vad gäller flygbuller samt hur fortsatta satsningar på flygtrafiken går ihop med klimatmålen. *Storsthlm* framhåller att det är svårt att förena ökade transporter, befolkningstillväxt, ekonomisk tillväxt med ambitiösa klimatmål och att förslaget till RUFS 2050 inte gör de vägval som förr eller senare måste göras. S*torsthlm* anser att de målkonflikter

som finns behöver hanteras i en fortsatt process efter att RUFS 2050 antagits. *Naturskyddsföreningen i Stockholms län* framför att både Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn bör utgå från planeringen, då dess två motorvägar motverkar målet om ett transportsnålt samhälle. *Stockholms Universitet* framhåller att här finns framtida potentiella konflikter mellan bevarande och nybyggnation, vilket de anser inte problematiseras i tillräcklig utsträckning.

Det har även inkommit synpunkter som handlar om målens realism och genomförbarhet. *Solna stad* påpekar exempelvis komplexiteten vad gäller förutsättningar och genomförande till följd av behoven av att samordna ett stort antal aktörer. *Botkyrka kommun* framhåller att Stockholmsregionens sociala utveckling innebär svåra utmaningar och anser att målet ”En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region” är ett bra mål men påpekar samtidigt att utvecklingen har gått i motsatt riktning. Miljöförvaltningen i *Stockholms stad* anser att klimatmålen är orealistiska. Att minska den totala energianvändningen med 35 procent samtidigt som befolkningen ökar med mer än 50 procent bedömer de inte som möjligt. *Huddinge kommun* ställer sig frågande till om klimatmålen kommer att kunna uppnås genom de åtgärder som föreslås. Delmålet om trafikbuller och luftkvalitet anses av *Länsstyrelsen* och *Naturvårdsverket* som alltför lågt ställt, samtidigt som *Centrum för arbets- och miljömedicin/SLSO* framför att detta mål är relativt högt ställt med tanke på den förtätning som sker i regionen.

Det finns i remissvaren också detaljerade synpunkter och förslag till omformuleringar av vissa specifika mål. Flera remissinstanser lyfter fram områden som de tycker saknas. *Länsstyrelsen Stockholm* vill exempelvis se ett delmål som innehåller åtgärder för att skapa motståndskraft, resiliens, utifrån perspektiven världsoro eller större samhällskris. *Stockholms Brandförsvar, SBBF,* efterfrågar ett uppföljnings- och mätbart delmål avseende risker och olyckor. *Södertörnskommunerna, Huddinge kommun, Södertälje kommun, Botkyrka kommun* och *Österåkers kommun* lyfter fram att frågor som gäller integration, minskad segregation och ökad social hållbarhet bör framträda tydligare i målen. *Huddinge kommun* och arbetsmarknadsnämnden i *Stockholms stad* lyfter fram att delmålen och de regionala prioriteringarna behöver innehålla en tydligare inriktning för regionens kompetensförsörjning och *Österåkers kommun* anser att det bör läggas till mål kring företagens rekryteringsutmaningar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Miljöförvaltningen i *Stockholms stad* samt *Syvab Himmerfjärdsverket* efterfrågar delmål gällande vattenfrågor och anser att större fokus behöver läggas på framtida vattenförsörjning och avloppsvattenrening. Flera remissinstanser, bland annat *Naturvårdsverket*, Sv*enska turistföreningen*, *Naturskyddsföreningen Stockholms län* och *Botaniska sällskapet i Stockholm*, framför också synpunkter om att det saknas delmål om grönstruktur och/eller tätortsnära grönområden. *Friluftsfrämjandet* anser att Sveriges friluftsmål bör behandlas explicit. *Länsstyrelsen* framför att en långsiktigt hållbar livsmedelsförsörjning är avgörande för regionens resiliens.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen konstaterar att många remissinstanser anser att målstrukturen inklusive de regionala prioriteringarna har förbättrats sedan samrådsförslaget. Vad gäller antal delmål finns även i denna remissomgång dels synpunkter på att det är för många, dels att det saknas ett antal delmål. Sammantaget bedömer förvaltningen att de justeringar som gjorts av delmålen i syfte att minska antalet jämfört med samrådsförslaget är en god avvägning mellan dessa synpunkter, dock kan delmålen ses över ytterligare för att uppnå en bättre struktur.

Förvaltningen konstaterar vidare att det efterfrågas delmål och prioriteringar för landstingets egen verksamhet. RUFS 2050 är en regional utvecklingsplan för regionen och regionens aktörer, varav landstinget är en aktör. Förvaltningen vill peka på de delmål som rör kollektivtrafik (såväl restider som kollektivtrafikandel), hälsa, energi- och klimat och FoU-investeringar som direkt rör landstingets verksamhet. Indirekta kopplingar finns även till flera andra delmål.

Förvaltningen tar fasta på synpunkten från *Stockholms stad* och *Storsthlm* om att en regional prioritering om strategiskt folkhälsoarbete vore lämplig, och lägger till en prioritering med fokus på jämlik hälsa hos befolkningen. Det ger en koppling till landstingets kärnverksamheter samtidigt som det ytterligare sätter fokus på ökad social hållbarhet.

När det gäller de många synpunkterna på delmål som saknas vill förvaltningen framhålla att delmålens syfte är att komplettera de långsiktiga målen som inte är kvantifierade med tydliga och uppföljningsbara delmål. Intentionen har varit att hitta ett mindre antal delmål som är representativa för varje långsiktigt mål. Men lika viktigt som att de är representativa har varit att de ska vara möjliga att följa upp, varför val av delmål delvis har styrts av var det finns tillgång till data med tillräcklig kvalitet och där nya data tas fram periodiserat. När det gäller delmål för exempelvis grönstruktur och vattenkvalitet har det inte varit möjligt att hitta lämpliga uppföljningsbara delmål även om förvaltningen delar synpunkterna om att detta är viktiga frågor att lyfta upp. Delmålet om trafikbuller och luftkvalitet är utvalt eftersom det värdet finns med i den återkommande folkhälsoenkäten, och att det i övrigt saknas bra data att tillgå för hur invånare påverkas av buller och emissioner i luften.

Förvaltningen tar dock till sig flera av synpunkterna på delmålsformuleringar och ser över delmålen. Delmålsformuleringen om regionalt prioriterad bebyggelse ändras till att ”Minst 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen” eftersom den rumsliga inriktningen i RUFS 2050 handlar om att bebyggelseutveckla i regionens mest kollektivtrafiktillgängliga lägen, vilket bör vara fokus och inte vad som är regionalt prioriterat. Delmålet ska följas upp på regional nivå. Delmålet om gymnasiekompetens formuleras om så att det även är skillnader mellan gymnasieskolor som ska minska, eftersom det bättre speglar hur gymnasieregionen fungerar. Delmålen under Mål 4 omformuleras så att det blir fyra istället för åtta delmål, på samma sätt som för övriga mål. Det tidigare energidelmålet har fått kritik för att det ansågs orealistiskt, och omformuleras så att det istället har fokus på energianvändningen per capita för att peka på vikten av att energieffektivisera samtidigt som det är viktigt att förstärka regionens el- och energisystem för att klara den snabba befolkningstillväxten. Delmålsskrivningen om förnybar energi omformuleras så att den handlar om regionens produktion, vilken är möjlig att följa upp regionalt, och där regionen också har rådighet. Delmålen kommer, där så är möjligt och relevant, att brytas ner på bakgrundsvariabler för befolkningen som omfattar: kön, ålder, utbildningsnivå, födelseregioner. Delmålsuppföljningen kommer också behöva kompletteras med andra variabler som även beaktar socioekonomiska skillnader, demokrati, funktionsnedsättning, diskriminering med mera.

Förvaltningen kompletterar med de nationella friluftsmålen för att tillmötesgå synpunkten om att de saknas i uppräkningen av de internationella och nationella mål som har vägts in i målarbetet.

Förvaltningen har förtydligat kopplingen mellan rumslig struktur och minskade utsläpp ännu mer i texterna för att tydliggöra markanvändningens betydelse för att klara både klimatmål och rumslig utveckling. Den största målkonflikten finns mellan regionens behov av ökad internationell tillgänglighet

och av att bidra till att klara globala, nationella och regionala klimatmål. Även om teknikutvecklingen går framåt blir det svårt att klara att både öka resandet med flyg för att stärka internationell tillgänglighet för näringslivet och besöksnäringen, och samtidigt klara att minska de klimatpåverkande klimatutsläppen globalt. Denna målkonflikt behöver adresseras till statlig och internationell nivå och kan inte lösas inom ramen för att ta fram en regional utvecklingsplan.

Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn finns med i RUFS 2050 utifrån hur de hanteras i andra processer som den regionala utvecklingsplanen måste förhålla sig till. Tvärförbindelse Södertörn finns med i Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029, och Östlig förbindelse är ett riksintresse som utreds av Trafikverket på regeringens uppdrag. Från ett regionalt perspektiv finns det behov av förbättrade förbindelser på tvären i regionen, samt ett behov av ökad resiliens i transportsystemet – särskilt för gods- och logistiktransporter och ökad tillgänglighet för kollektivtrafiken. Ur ett klimatperspektiv är det samtidigt av yttersta vikt att de klimatpåverkande utsläppen kraftigt reduceras, vilket förvaltningen är väl medvetna om.

Regional struktur

Sammanfattning av remissvaren

De flesta remissinstanserna yttrar sig överlag positivt om den övergripande rumsliga inriktningen som anges i planen. Det gäller både det inomregionala och det storregionala perspektivet. Det övergripande budskapet från remissaktörerna är att den rumsliga strukturen är väl genomtänkt och att den utgör en god grund och vägledning för fortsatt planering. Flera kommuner poängterar att förtätning i goda kollektivtrafiklägen redan är en bärande planeringsprincip i de flesta kommuner.

Planeringsprincipen om en flerkärnig region verkar vara väletablerad. Flera remissinstanser uttrycker att de ser positivt på att landstinget håller fast vid denna princip i RUFS 2050. Den föreslagna flerkärniga strukturen, såväl i länet som i ett storregionalt perspektiv för östra Mellansverige, upplevs som väl genomtänkt och ger goda möjligheter att utveckla livskraftiga orter och kärnor. Vissa invändningar finns dock, och handlar bland annat om kärnornas olika profil och förutsättningar för tillväxt. *Järfälla kommun* menar att en hierarkiindelning av de regionala stadskärnorna särskilt bör prioriteras i planen. *Ost-kommunerna* noterar att planen inte anger kärnor i de östliga delarna, vilket i ljuset av framtida satsningar på kapacitetsstark kollektivtrafik och höga utbyggnadsambitioner i dessa områden enligt dem skulle vara motiverat. *Stockholms stad* ifrågasätter om det verkligen finns underlag i länet för att förverkliga alla de åtta regionala kärnorna som är utpekade, och befarar dessutom att de mera perifert placerade kärnorna kommer att generera onödigt trafikarbete.

Sundbybergs Stad ställer sig positiv till den regionala strukturen, med en rimlig balans i utvecklingen till 2050. *Stockholm stad* och *Huddinge kommun* noterar att stora planer på bostadsutveckling nu sker i södra regionhalvan, men att huvuddelen av arbetsplatserna fortfarande är belägna på norra sidan – något som får konsekvenser både för resande och för transportbehov, likväl som för tillgängligheten till arbetsställen till arbete. Frågan om den regionala obalansen, och konsekvenser av denna, behöver adresseras ytterligare. Vidare framför *Stockholm Nordost* att RUFS 2050 behöver skapa förutsättningar för fortsatt utveckling i de yttre kommunerna genom ytterligare satsningar inom kollektivtrafik och infrastruktur. *Arlandaregionen* ifrågasätter den zonindelning av länet som delar in kommunerna i centrala, inre och yttre delar.

Trafikverket önskar förtydliganden om hur enskilda trafikinvesteringar bidrar till den regionala strukturen. De anser att de slutsatser som kunnat dras med stöd av de strukturanalyser som genomförts är väsentliga för förståelsen av sambandet mellan bebyggelse och transportsystem. Det är viktigt att dessa samband tydliggörs. Vidare anger *Trafikverket* att transportsystemets inverkan på lägeskvaliteter behöver utvecklas och tydliggöras. *Sollentuna kommun* menar att teknikutvecklingen kan få svårförutsebara konsekvenser för regionens rumsliga utveckling. Osäkerheter om vilka rumsliga effekter som den snabba teknikutvecklingen inom transportområdet kan ge återspeglas inte i planen. *Upplands-Bro kommun* anser att behoven i transportsystemet är otillräckligt redovisade för att stödja den omfattande utbyggnad av bostäder och arbetsplatser som krävs i den växande Stockholmsregionen.

Svenska turistföreningen är positiv till att RUFS tar fortsatt ställning för bevarandet av den större regionala grönstrukturen i Storstockholm, och då speciellt de viktiga gröna kilarna, men anser att RUFS 2050 ännu mer tydligt ska beskriva att bevarandet av grönstrukturen är mycket viktigt för att behålla Stockholmsområdet som en attraktiv region. I övrigt anser Turistföreningen att grönstrukturen är överlag

relativt väl omhändertagen i utställningsförslaget. *Naturskyddsföreningen i Stockholms län* anser att mellankommunalt samarbete är viktigt och kommer att bli allt viktigare I framtiden. *Täby kommun* och *Vaxholms kommun, Värmdö kommun* vill att ”gröna stationer” markeras ut i kommunerna. *Svenska Turistföreningen*, *Norrtälje kommun* och *Nacka Miljövårdsråd* är mycket positiva till att vandringsleder pekas ut och önskar att denna redovisning kompletteras.

Att andra rumsliga strukturer än bebyggelse och transportinfrastruktur har lyfts fram tydligare, såsom gods- och logistik, landsbygd och skärgård samt teknisk infrastruktur har fått ett stort stöd av aktörerna, bland annat framhåller *Södertörnskommunerna* vikten av att genomföra Tvärförbindelse Södertörn för att klara framtida godstransporter från Norviks hamn. *SIKO* konstaterar att Skärgården i sin helhet, särskilt kärnöar, öar utan fast landförbindelse eller statlig färja avhandlas mycket kortfattat i avsnittet om Skärgårdens rumsliga struktur. *Vaxholms kommun* menar att valet av landsbygdsnoder och serviceorter påverkar den föreslagna rumsliga strukturen för de kommuner som befinner sig i länets yttre delar. En tydlig definition av vad som utgör en serviceort bör därför inkluderas i avsnittet. *Energimyndigheten* påpekar att det i dagsläget inte finns något riksintresse för energidistribution i länet, men att det pågår en översyn av detta inom myndigheten. I avsnittet om bebyggelsestruktur bör det uppmärksammas att befintlig bebyggelse och bebyggelsemiljöer också ska ses som en resurs.

Överlag uttrycker sig aktörerna utanför Stockholms län positivt till att planen inte enbart fokuserar på förhållanden inom Stockholms län, utan att den också behandlar det storregionala perspektivet. Kommentarerna kring detta handlar mycket om transportsystemets funktion som möjliggörare för utvidgade arbets- och bostadsmarknader. *Region Uppsala* ställer sig positiva till att Uppsala pekas ut som en viktig nod i storregionen. Däremot anser *Region Uppsala* att landstinget behöver utveckla vad som förväntas av de storregionala kärnorna och förtydliga deras innehåll i den regionala utvecklingsplanen. *Region Gävleborg* är positiv till principerna om sammanlänkning mellan de storregionala nodstäderna, men ser gärna att de viktigaste stråken tydliggörs. Flera av kommunerna i angränsande län belyser vikten av att länka samman orterna i östra Mellansverige för att ytterligare integrera de storregionala bostads- och arbetsmarknaderna. *Uppsala kommun* ställer sig positiv till den övergripande fysiska inriktningen för både östra Mellansverige och för Stockholmsregionen. Det är bra att Uppsala uppmärksammas som ”den nordliga noden i huvudstadsregionen”, liksom samspelet mellan landsbygder, tätorter och städer. *SJ* anser att Stockholms Centralstation behöver beskrivas som navet i det svenska järnvägssystemet på samma sätt som Arlandas centrala roll för regionen. *SJ* menar att listan på angelägna regioner borde kompletteras med Göteborg i den övergripande rumsliga inriktningen för östra Mellansverige och inte bara om att stärka ÖMS kopplingar till Oslo, Öresund och Helsingfors.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen ser mycket positivt på att den rumsliga inriktning som lades grund för i den tidigare regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010, har fått ett så stort genomslag i regionen att det anses i stort sett självklart att inriktningen ska handla om att utveckla och förtäta i de relativt sett mest tillgängliga lägena och att regionens bebyggelse ska hållas ihop och förbindelser på tvären ska stärkas. Förvaltningen vill dock framhålla att det samtidigt fortfarande inte är självklart att detta genomförs i alla delar av regionen. Markägande, markpolitik och efterfrågan från byggaktörer kan drivas av annan logik, och samtidigt är en förtätning som leder till goda attraktiva stadsmiljöer ofta dyr att genomföra initialt då riskfrågor, överklaganden, logistik etcetera gör att såväl kompetent planering, samordning och samverkan krävs för

att klara alla hinder. Det krävs därför både höga ambitioner och politisk tydlighet för att regionen ska klara att genomföra den föreslagna rumsliga inriktningen.

Förvaltningen konstaterar att regionens arbete med att genomföra RUFS 2010 har inneburit att de åtta regionala stadskärnorna i hög grad har blivit etablerade och att det övervägande är positiva synpunkter som framförs om regionens flerkärniga inriktning. De kritiska synpunkter som framförs av Stockholms stad gällande att regionala stadskärnor leder till ökat trafikarbete och ökad utspridning menar förvaltningen är en missuppfattning. Stockholmsregionens ständigt pågående tillväxt har lett till en kontinuerlig utspridning som har förstärkts när marken i regionens centrala delar har blivit allt dyrare samtidigt som ett ökat bilinnehav medger att invånare kan bosätta sig längre bort från kollektivtrafiken. Om regionen ska klara klimat- och miljömål samt använda transportsystemet mer effektivt måste en ökad koncentration av bebyggelse ske. Men den framtida befolkningstillväxten är inte möjlig att omhänderta i de centrala delarna av regionen, Stockholms stad framför själva att det är allt svårare att hantera den tillväxt som redan sker i staden. Regionen måste därför utveckla de delar som är mest tillgängliga utanför den centrala regionkärnan – och skapa attraktiva stadsmiljöer där, samtidigt som tillgängligheten dit kontinuerligt förbättras. På så vis kan regionen omhänderta både tillväxt och stå bättre rustade för att klara klimat- och miljömål. Att det inte finns någon hierarki mellan kärnorna anser förvaltningen är logiskt. De regionala stadskärnorna måste var och en utvecklas utifrån sina lokala och delregionala förutsättningar. Att några av dem har storregional uppkoppling tydliggörs i det storregionala samverkansarbetet där utvecklingen och kopplingen mellan nodstäder i östra Mellansverige är en viktig del. De regionala stadskärnor som har storregional koppling blir därmed en del av det storregionala systemet. Förvaltningen har inte pekat ut några nya regionala stadskärnor i ostsektorn, däremot har bebyggelsestrukturen förstärkts genom att strategiska stadsutvecklingslägen har pekats ut som de lägen i varje kommun som har den relativt största potentialen för stadsutveckling och förtätning, och relativt sett högst regional tillgänglighet. Därmed menar förvaltningen att det har förtydligats att det finns flera lägen i den östra delen av regionen som är mycket strategiskt viktiga även om ingen regional stadskärna finns här. Den centrala regionkärnan utveckling österut är också mycket viktig för ostsektorn.

Tillväxten av arbetsplatser både söder och norr om den centrala regionkärnan utvecklas positivt. Däremot finns det betydande skillnader inom den centrala regionkärnan, där det i de norra delarna finns en hög koncentration, och under en period har ytterligare fler arbetsplatser tillkommit. Förvaltningen ser att förstärkning av den centrala regionkärnans södra delar skulle tjäna på en fördjupad regional samverkan för att bättre ta tillvara näringslivets möjligheter och stärka tillväxten av arbetsplatser på några strategiska platser i söderort.

Förvaltningen delar de synpunkter som har framförts om en indelning i länet som handlar om inre och yttre kommuner inte är bra. Sådana skrivningar tas bort och regionens delar beskrivs istället i termer som överensstämmer med plankartans kategorier.

Förvaltningen noterar synpunkterna om att transportinfrastrukturen är otillräckligt redovisad i ett långsiktigt perspektiv, och förtydligar behoven av utveckling i kapitlet om transportinfrastruktur. Teknikutvecklingen är osäker och delvis beroende av en långsiktig tydlighet i såväl nationell och internationell som regional och lokal målstyrning. Därför är det viktigt att regionen framåt samverkar och har en klar bild av vad som behöver åstadkommas för att motverka utsläpp och trängsel som kan prognosticeras till följd av kommande befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling. De högt uppsatta klimat- och miljömål som regionen behöver klara kräver en långsiktig inriktning som gynnar

framkomlighet för i första hand kollektivtrafik, gods- och logistik, samt gång och cykel, och det är inom denna ram som en framtida teknikutveckling för minskade utsläpp och ökad delning av resor, i första hand behöver drivas på. En ny text om effekter av planens rumsliga struktur förtydligar hur planerade investeringar bidrar till den regionala strukturen.

Många synpunkter på grönstrukturen är av lokal karaktär och hanteras i efterföljande beslut och synpunkterna hanteras därför inte i planen. De vandringsleder som saknas kompletteras och gröna stationer definieras tydligare i text. Tyrestakilen kompletteras med ett svagt samband. Redovisningen av beslutade naturreservat bygger i slutlig plan på information från december 2017. Handlingsprogrammet för Grön infrastruktur i Stockholms län fördjupar kunskapen om viktiga ekologiska spridningssamband i olika geografiska perspektiv. Resultatet av detta arbete kommer att fungera som ett viktigt planeringsunderlag för den löpande regionplaneringen och genomförande av RUFS 2050. Förhållningssätten till plankartan ger, som de är skrivna nu, förutsättning för att tillämpa denna nya kunskap.

Förvaltningen ser över skrivningar om Tvärförbindelse Södertörn och förtydligar dess betydelse för kommande transporter från Norvik mm, men att det också är viktigt att utnyttja en framtida vägutbyggnad för kapacitetsstark kollektivtrafik.

Den rumsliga strukturen i skärgård och landsbygd har utvecklats i dialog med berörda kommuner och andra berörda aktörer. Planen har överlag en högre ambition än tidigare regionala utvecklingsplaner att koppla ihop stadsbygden med länets olika landsbygder och ge en tydligare vägledning för den rumsliga utvecklingen utanför länets tätortsdelar. I slutlig plan förstärks landsbygdsstrukturen med nya landsbygdsnoder, och serviceorter definieras tydligare. I kapitlet om landsbygdens och skärgårdens rumsliga struktur har texterna utvecklats för att bättre matcha övriga strukturer.

Av RUFS 2050 framgår att kraftledningsnätet i Stockholmsregionen består av stamnät, regionnät och lokalnät. Stamnätet är uppbyggt av ledningar och stationer för 400 kV och 220 kV och det förvaltas av Svenska Kraftnät. Länsstyrelsen har gjort bedömningen att stamnätet för elförsörjning med 400 kV och 220 kV ledningar/kablar inklusive transformatorstationer är av riksintresse.

Plankartan och dess förhållningssätt

Sammanfattning av remissvaren

Generellt finns ett stort stöd för plankartans rumsliga inriktning och flera aktörer är mycket positivt till den utveckling av bebyggelsestrukturen som skett sedan RUFS 2010. Det finns olika uppfattning och önskemål om detaljeringsgrad i plankartan i RUFS 2050. Några instanser efterfrågar tydligare vägledning för avvägning vid förtätning, exempelvis för hänsyn till buller och farligt gods och för skydd av lokala naturvärden. Samtidigt menar andra – ibland även samma remissinstans – att plankartans detaljeringsgrad kan leda till fel- och övertolkningar.

Liknande motsatsförhållande kan skönjas för plankartans förhållningssätt, även om ganska få instanser har uttalat sig direkt om förhållningssätten. Flera aktörer anser att dessa ger ökat stöd för efterföljande planering samtidigt som några instanser framför att förhållningssätten är för många och för detaljerade.

Många kommuner noterar att bebyggelsestrukturen har utvecklats sedan RUFS 2010 och att det är positivt. *Solna stad*, exempelvis, anser att sex olika bebyggelsestrukturerna i regionen är ett intressant angreppssätt för att underlätta för länets aktörer att i senare planeringsskede kunna tillämpa planen mer praktiskt och *Botkyrka kommun* är positiv till att strategiska stadsutvecklingslägen pekas ut i alla länets kommuner på plankartan. Kommunen menar att det är ett steg i rätt riktning för att ta tillvara hela Stockholmregionens potential. Några aktörer, såsom *Upplands Väsby kommun,* anser att det är olyckligt att plankartan inte fanns med i samrådsremissen. *Trafikverket* önskar en ökad pedagogisk tydlighet om de olika tidsperspektiven i plankartan. *Järfälla kommun* anser att RUFS 2050 och plankartan ska fungera som en överenskommelse vid detaljplanering och infrastrukturinvesteringar.

Trafiknämnden, Stockholms läns landsting bedömer att de föreslagna förhållningssätten i kombination med de fördjupade tematiska beskrivningarna är relevanta och bör kunna ge god vägledning för trafikförvaltningens och andra aktörers arbete. De menar att när det gäller planering av transportinfrastruktur bör RUFS 2050 i första hand redovisa funktioner och behov och inte färdiga detaljerade lösningar för att inte riskera att förekomma den efterföljande planeringen som enligt nu gällande planeringsmetodik enligt fyrstegsprincipen. *Trafiknämnden* bedömer att de långsiktiga behoven bör redovisas på en strukturskiss och inte på plankartan. *Stockholm Nordost* framför att tvärförbindelser bör tydliggöras i plankartan och benämnas mer precist. Flera aktörer ifrågasätter också begreppet ”Tillgänglighetsbehov” i plankartans teckenförklaring, vilket upplevs som svävande. *Nordost* och *Danderyds kommun* understryker att det inte är aktuellt med vare sig spår eller buss genom Rinkebyskogen, som är naturreservat. *Lidingö stad* menar att det är olyckligt att beteckningen för spår- och vägreservat saknas i plankartan för RUFS 2050, på samma sätt som i RUFS 2010.

Länsstyrelsen Stockholm framför att tydligare ställningstaganden när det gäller markanvändningen behöver göras. Till exempel skulle de avvägningar som har gjorts i plankartan mellan olika markanvändning behöva beskrivas tydligare. Länsstyrelsen saknar bland annat tydliga förhållningssätt kring avvägningar mellan bebyggelsestruktur inklusive landsbygdsnoder och grönstruktur samt skydd av jordbruksmark i relation till de primära bebyggelselägena. Hänsyn bör också tas till lokala förutsättningar för pågående markanvändning. Länsstyrelsen framför även att planförslaget saknar en tydlig redovisning av riksintressen och hur dessa har beaktats. Länsstyrelsen menar att man – baserat på nuvarande förslag – därmed inte kan uttala sig om huruvida riksintressena tillgodoses. Värmdö kommun påpekar också att

riksintressen saknas i plankartan. *Stockholms universitet* är kritiska till att riksintressen för kulturmiljövården inte nämns som något som man behöver ta hänsyn till vid ny bebyggelse.

Södertörnskommunerna anser att plankartan fått ökad detaljnivå vilket riskerar att leda till fel- och övertolkningar. *Miljöförvaltningen i Stockholm stad* föreslår att förhållningssätt till plankartan kompletteras med ett antal särskilda skrivningar om drivmedelsstationer, distributionstrafik och infartsparkeringar. Detta kan effektivisera transportsystemet och minskar på så sätt miljöbelastningen och trängsel, samt ökar trafiksäkerheten. Vidare kommenterar *Stockholms stad* att det i förhållningssätten till plankartan står att stadsutveckling i områden markerade som ”Strategiskt stadsutvecklingsläge” ska prioriteras om det inte finns en regional stadskärna i kommunen. *Stockholms stad* bedömer det som orealistiskt att staden bara skulle kunna prioritera stadsutveckling i de regionala stadskärnorna varav detta förhållningssätt behöver ändras. *Haninge kommun* menar att utfallet av utredningsuppdraget om nya städer behöver hanteras på något sätt i plankartan. *Nynäshamns kommun* och *Stockholms stad* har liknande kommentarer kring detta. Några remissinstanser kommenterar vilka tekniska infrastrukturanläggningar, masshantering och täkter som pekas ut på plankartan och hur de redovisas. *Stockholm Nordost* betonar att regionala anspråk för lokalisering av skrymmande eller bullrande verksamheter behöver föregås av en utredning och en dialog med berörda kommuner innan de pekas ut i RUFS. Utpekat nytt område för terminaler och anläggningar i Rosenkälla/Gillinge är exempel på sådant område. *Vallentuna kommun* menar att Gillinge inte bör markeras som masshantering/bergtäkt i ett långsiktigt perspektiv. *Täby kommun* anser att Hagby kraftvärmeverk bör finnas med på kartor, trots osäkerheter kring lokalisering, för att tydliggöra det strategiska behovet av att säkra energiförsörjningen i nordostsektorn samt att det bör hanteras som en mellankommunal fråga i framtida diskussioner om lokalisering. *Solna stad* motsätter sig Tomteboda som ett alternativ för terminalhantering för distribution till centrala delar av regionen. Här planeras redan för en kollektivtrafikdepå för innerstadsbussar och kommunen planerar för tät innerstadsbebyggelse i detta läge. Solna menar att detinte finns några områden i kommunen som är lämpliga för omlastningscentraler eller materialterminaler.

Remissinstanserna är överlag positiva till föreslagen regional grönstruktur men har synpunkter på att vissa områden bör uppdateras eller justeras utifrån ny kunskap. *Upplands-Bro kommun* och *Värmdö kommun* vill att nya områden pekas ut som Stora samlade rekreations-, natur- och kulturmiljövärden. Alternativt vill *Upplands-Bro* att utvecklingspilen som tidigare visats i nordvästra kommundelen, tas tillbaks. *Vaxholms stad* vill ta bort Gåsvikshalvön från Bogesundkilen eftersom halvön inte ingår i Bogesunds naturreservat. Staden menar att förhållningssätten till så väl bebyggelseutveckling som till de gröna kilarna bör ta ställning till grön infrastruktur och inte endast grönstrukturer. *Länsstyrelsen Stockholm* anser att betydelsen av den lokala grönstrukturen – särskilt i de täta stadsmiljöerna, behöver lyftas då det är en förutsättning för god livsmiljö, främjar hälsa och är en grund för rekreation och klimatanpassning. *Samfundet St Erik* framför att till skillnad från naturvärdena så återfinns inga redovisningar av kulturhistoriska miljöer på plankartan.

Södertörnskommunerna och *Nykvarns kommun* ställer sig frågande till att Yngern pekas ut som nytt vattenskyddsområde på plankartan utan föregående analys eller diskussion med kommunen. Landstinget bör invänta länsstyrelsens utredning om regionala vattentäkter, innan Yngern pekas ut i planen. *Nykvarns kommun* anser att sjön är viktig för både rekreation, rent ekologiskt men även som dricksvattentäkt.

Stockholm Nordost liksom *Norrtälje kommun* anser att antalet landsbygdsnoder som anges i plankartan är för få. Flera kommuner såsom *Norrtälje kommun*, *Vaxholms stad*, *Österåkers kommun*, *Värmdö*

kommun och *Nynäshamns kommun* föreslår fler replipunkter. *Norrtälje kommun*, *Österåkers kommun* och *Vaxholms stad* vill att fler öar pekas ut som kärnöar eller som del av en annan kärnös influensområde.

Södertälje kommun anser att det i förhållningssätten för ny bebyggelse på landsbygden även bör framgå att andra placeringar av bebyggelse än i landsbygdsnoder, serviceorter och större samlingar är möjlig. *Vaxholms stad* saknar ett förhållningssätt till sjötrafiken som ett transportsystem för vardagsresor. Staden menar att RUFS 2050 bör stödja en utveckling där sjötrafiken är en integrerad del i länets kollektivtrafiksystem. *Nacka kommun* instämmer i de utpekade replipunkterna för skärgårdstrafiken, men vill också att det tydliggörs i RUFS att vattenburen kollektivtrafik är ett viktigt komplement.

Förvaltningens kommentarer

Övergripande

Utställningshandlingens plankarta och förhållningssätt bygger på den rumsliga inriktningen i RUFS 2010 med stark igenkänning vad gäller innehåll och formspråk. Förvaltningen menar att det är en anledning till att inte plankartan prövades i samrådet utan fokus låg istället på att – i ett tidigt skede i planeringsprocessen - pröva olika rumsliga vägval för att nå föreslagna mål med en starkt ökad befolkningsutveckling och ambitiösa klimatmål. Slutsatserna från samrådet har bland annat leget till grund för att förtydliga, uppdatera och tillföra ny kunskap till plankartan och dess förhållningssätt. Detta utvecklingsarbete har skett i nära dialog med främst trafikförvaltningen, länets kommuner, Länsstyrelsen och Trafikverket. Flera synpunkter handlar om plankartans skala, detaljeringsnivå och tidsperspektiv. Förvaltningen har förståelse för många av synpunkterna och välkomnar aktörernas engagemang och efterfrågan på tydligare ställningstaganden. Det finns pedagogiska utmaningar med att både ge tydlig vägledning för efterföljande planering och samtidigt fungera som övergripande målbild i ett 2050-perspektiv. Allt kan eller bör inte redovisas på en och samma karta. Plankartan ska därför inte läsas separat utan tillsammans med förhållningssätten och de fördjupade underlag med kartor, text och illustrationer som finns för olika rumsliga strukturer. Det finns även en övergripande rumslig inriktning för Stockholmsregionen 2050, där de rumsliga principerna illustreras schematiskt.

För att öka planens och plankartans vägledning och minska risken för misstolkning vad gäller mark- och vattenanvändning, har planen förtydligats och kompletterats på ett antal punkter. I ingressen till plankartan och förhållningsätten förtydligas förhållningssättens roll, dess betydelse för mellankommunal samordning samt att de anger regionala anspråk och prioriteringar som kommunerna förväntas tillämpa i den kommunala planeringen. Ingressen klargör att avgränsning av områden och sträckningar på plankartan är översiktliga och vägledande. Och att efterföljande beslut görs i den slutliga prövningen, exempelvis om exploateringen medför fara för människors hälsa och säkerhet eller risk för olyckor, översvämning eller erosion. Det kan även handla om att exploateringen medför en risk för påtaglig skada på ett riksintresse samt att miljökvalitetsnormer kan efterlevas. I denna text beskrivs även regionala avvägningar som gjorts i planen.

Förhållningssätten har kompletterats och preciserats för att tydliggöra hur regionala anspråk och avvägningar förväntas tillämpas i efterföljande planering och för att ge vägledning i detta arbete. Förhållningssätten anger exempelvis viktiga aspekter att beakta i stadsutveckling och förtätning för att nå största regionala nytta i olika bebyggelselägen. Det som i utställningsförslaget redovisades som *utredningsområden* tas bort från planbeskrivningen. Bergs gård/Bergs oljehamn och Loudden redovisas

med två olika markanvändningar; regional stadskärna och hamn. Syftet är att hantera markanspråk på strategiskt viktiga områden i olika tidsperspektiv. Bromma flygfält redovisas – med samma motiv - både som strategiskt stadsutvecklingsläge och flygplats.

Bebyggelsestrukturen

Förvaltningen kan konstatera att remissinstanserna stöder planens inriktning i att koncentrera ny bebyggelse till de bästa kollektivtrafiklägena för att skapa närhet och ge underlag för service och attraktiv kollektivtrafik med hög turtäthet. Förvaltningen noterar också att instanserna är positiva till den nyansering som skett av bebyggelsestrukturen jämfört med RUFS 2010. Att några kommuner önskar att fler lägen prioriteras för bebyggelseutveckling, eller att bebyggelselägen ges en kategorisering som uttrycker mer utveckling, menar förvaltningen är ett uttryck för den starka utvecklingstryck som råder i hela regionen. Förvaltningen menar vidare att den rumsliga struktur som föreslås i RUFS 2050 är mycket ambitiös och att är viktigt att se till hur de lägen som är utpekade i första hand går att utveckla innan andra lägen övervägs för att tas i anspråk. Förvaltningen menar att stor hänsyn tas till rådande planering i regionens kommuner och att det löpande sker stor avstämning mellan kommunal och regional nivå vad gäller fysisk planering. Den regionala utvecklingsplanens roll är dock att göra regionala avvägningar utifrån vad som är lämpligast för hela regionen och att sätta lokala och kommunala avvägningar och inriktningar i ett större systemsammanhang. Det sammanfaller inte alltid med vad som av olika orsaker är i fokus i enskilda kommun. Samtidigt ska och kan inte den regionala utvecklingsplanen bedöma alla lokala förutsättningar, varför det alltid är i efterföljande lokal planering som de slutliga avvägningarna görs. Det fanns även vissa missuppfattningar om vad som varit utpekat som regionalt prioriterad bebyggelse utställningsförslaget. Förvaltningen väljer att stryka den beskrivningen då all bebyggelsestruktur som redovisas i RUFS 2050 är regionalt prioriterad och att det i fördjupningar och i förhållningssätt till plankartan framgår hur bebyggelsen bör utvecklas i efterföljande planering.

Förvaltningen understryker vikten av att hålla fast vid den rumsliga inriktningen från utställning till antagande, för att nå regionala mål om bostadsbyggande, minskad klimatpåverkan och ökad regional tillgänglighet. Planen och plankartan redovisar en regionalt avvägd, prioriterad och önskvärd användning av mark- och vatten. Endast ett fåtal nya lägen pekas ut eller har fått en ny beteckning. De analyser som ligger till grund för bebyggelsestrukturen i RUFS 2050, visar att det finns tillräcklig mark i utpekade lägen för att möjliggöra regionens behov av att bygga bostäder – under förutsättning att det blir ett högt markutnyttjande i dessa lägen. Analyserna inkluderar Sverigeförhandlingen och dess krav på ökat bostadsbyggande. I ett regionalt systemperspektiv är det mindre lämpligt att prioritera bebyggelse i alla stationsnära lägen. Förvaltningarna menar att det är mer angeläget att förbättra tillgängligheten till utpekade regionala stadskärnor, strategiska stadsutvecklingslägen, primära bebyggelselägen och landsbygdsnoder. Med detta som utgångspunkt kvarstår benämningen *sekundärt bebyggelseläge* för Segersäng och Hemfosa längs Nynäsbanan samt i Kårsta, Ekskogen och Frösunda längs Roslagsbanan. Avgränsningen av regionala stadskärnor behålls, men områden med större stadsomvandling i direkt anslutning till kärnorna, har markerats som *strategiskt stadsutvecklingsläge*. Mindre justeringar har gjorts på plankartan och i förhållningssätten för att uppdatera, förtydliga eller rätta uppenbara fel och missförstånd. För vägledning i avvägning mellan jordbruksmark och olika prioriterade bebyggelselägen, har förhållningssätten preciserats. Dessutom redovisas en särskild karta över jordbruksmark.

Landsbygds- och skärgårdsstrukturen

Älmsta och Bergshamra har tillkommit som nya *landsbygdsnoder*. Utpekade *replipunkter* är strategiska bytespunkter för kollektivtrafikresor mellan kärnöar, kommuncentra och den *centrala regionkärnan*. Utöver dessa finns lokala replipunkter som ingår i det övergripande transportsystemet. Utpekade *kärnöar* i skärgården bedöms ha förutsättning för ett utbud av samhällsservice och infrastruktur, vilket möjliggör en långsiktig och robust samhällsstruktur som säkrar grundläggande förutsättningar för fastboende och näringslivsidkare. Urvalet av *replipunkter* och *kärnöar* bygger på urvalskriterier och en samlad bedömning som gjordes i dialog med kommuner och intresseorganisationer inför RUFS 2010. Till utställningen av RUFS 2050 aktualiserades den samlade bedömningen i samråd med berörda kommuner och landstingets trafikförvaltning, vilket resulterade i att planen kompletterades med två nya replipunkter; Furusund och Ankarudden samt två nya kärnöar; Gräskö och Öja. Detta ställningstagande kvarstår till antagen plan. Från ett regionalt perspektiv är det viktigt att prioritera och begränsa antalet replipunkter för att kunna upprätthålla en bastrafik året runt.

Transportinfrastrukturen

Flera synpunkter har framförts om transportsystemets redovisning på plankartan. Förvaltningen understryker vikten av en långsiktig inriktning av transportsystemet mot år 2050 men har inte möjlighet att föregå processer för infrastrukturinvesteringar genom att peka ut fysiska lägen som inte finns med i sådan planering. RUFS 2010 hade en planhorisont på 20 år att jämföra med drygt 30 års planhorisont för RUFS 2050, och beskrev det då överenskomna transportsystemet på lång sikt. I RUFS 2050 redovisas transportsystemet i olika tidsperspektiv; som befintligt transportsystem, som redan beslutade eller förhandlade planerade åtgärder, men även som viktigaste framtida brister/tillgänglighetsbehov i länet utifrån planens målstruktur. De tillgänglighetsbehov som redovisas på plankartan är brister i den regionala tillgängligheten som inte tas omhand genom beslutade investeringar. Dessa behov utvecklas i kapitlet om transportinfrastruktur i del 3 samt i det tematiska kapitlet om transportsystemet i del 4. Det innebär att väg- och spårreservat som är i tidiga skeden inte pekas ut på plankartan utan redovisas med förutsättningslös och transportslagsövergripande ansats.

Olika potentiella regionaltågsstationer redovisas där inte slutligt beslut tagits om läge. Stomnätslinjen mellan de regionala stadskärnorna Täby-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik har enligt Trafikförsörjningsprogrammet två alternativa dragningar; en genom Rinkebyskogen och en på väg 265, och förvaltningen väljer nu att redovisa båda på plankartan. Tvärförbindelse Södertörn ligger kvar på samma sätt som i utställningsförslaget som ”Ny väg”. Östlig förbindelse är ett riksintresse för en trafikförbindelse som Trafikverket har i uppdrag av regeringen att utreda, och redovisas därför på plankartan trots att inte eventuell finansiering är klargjord. Ökad spårkapacitet i järnvägssystemet på Ostkustbanan, Västra stambanan Älvsjö –Järna samt Svealandsbanan Södertälje-Nykvarn redovisas separat i text. Plankartan och förhållningssätt har kompletterats med information om det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T. RUFS 2050 stödjer en utveckling där sjötrafiken är en integrerad del i länets kollektivtrafiksystem. Detta utvecklas dels i förhållningssätten till replipunkterna, dels i det tematiska kapitlet om transportsystemet.

Teknisk infrastruktur

Teknisk infrastruktur inklusive masshantering/täkter av regional betydelse har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter. Synpunkter med för stor detaljeringsgrad och/eller synpunkter som kräver en omfattande helhetsbedömning utifrån ett regionalt perspektiv, har inte beaktats. Det som i utställningsförslaget benämns ”Nya” anläggningar har ändrats till ”Potentiella” anläggningar. Det finns en ny kategori i teckenförklaringen; ”Potentiellt område för terminaler och anläggningar”. Begreppet ”Potentiell” anläggning, område och verksamhet anger ett regionalt behov, där vissa lägen är fastlagda, andra inte. Hagby har lagts till på plankartan och markerats som *Potentiell energianläggning*, Gillinge/Rosenkälla har markerats som ett *Potentiellt område för terminaler och anläggningar*, eftersom det finns ett behov av ett sådant område i den nordöstra delen av regionen men att lokalisering behöver lösas i efterföljande planering.

Terminalläget i Tomteboda ligger kvar trots Solnas synpunkt. Förvaltningen menar att detta läge är av stor regional betydelse då den centrala regionkärnan, där även stor del av Solna stad ingår, är beroende av ett relativt centralt distributionscentrum för omlastning av gods, och att denna funktions betydelse kommer att öka de kommande åren mot 2050. Någon annan plats finns i dagsläget inte att tillgå. Förvaltningen är medveten om att det är hög konkurrens om marken i regionens centrala delar, och att trycket är högt både för bostadsbyggande och utbyggnad av gemensamma regionala resurser som kollektivtrafikdepåer, logistikcentraler och andra tekniska anläggningar, och ser att det finns ett stort behov av regional samordning och samverkan mellan kommunerna, landstinget och andra berörda aktörer för dessa frågor.

Grön- och blåstruktur

De flesta av synpunkterna om grönstrukturen har inarbetats. De områden som Upplands-Bro kommun och Värmdö kommun vill peka ut som nya *Stora samlade rekreations-, natur- och kulturmiljövärden* uppfyller dock inte kriteriet för denna kategori, eftersom området ska vara av riksintresse för både natur-, friluftsliv och kulturmiljö. Området i nordvästra Upplands-Bro ligger inte i anslutning till en växande bebyggelsestruktur och bör därför inte pekas ut. Gåsvikshalvön har tagits bort från Bogesunds gröna kil. Förhållningssätten har kompletterats för att ge vägledning för att utveckla och säkerställa lokal grönstruktur och ekosystemtjänster i förtätnings- och stadsutvecklingsprocesser. Naturvärden och kulturmiljövärden redovisas inte separat på plankartan utan ingår som en del av den utpekade regionala grönstrukturen.

De sjöar som redovisas som vattenskyddsområde respektive potentiellt vattenskyddsområde är desamma som pekas ut i RUFS 2010. Förvaltningen arbetar integrerat med Länsstyrelsen så att kopplingen mellan RUFS 2050 och den regionala vattenförsörjningsplanen, där omfattande dialog med kommunerna förts, säkerställs. Förvaltningen delar av dessa anledningar inte Södertörnskommunernas och Nykvarns uppfattning om att plankartans redovisning inte föregåtts av någon analys eller diskussion med kommunen. Legenden i plankartan har däremot ändrats till ”Potentiellt” vattenskydd istället för ”Nytt” Vattenskyddsområde efter avstämning med Länsstyrelsen, och förhållningssättet till plankartan har uppdaterats utifrån arbetet med den regionala vattenförsörjningsplanen.

Riksintressen kopplat till plankartan och dess förhållningssätt

Planen kompletteras med texter om riksintressen. De riksintressen som berörs av regionplanens ställningstaganden och avvägningar omnämns utifrån det specifika riksintresset kopplat till plankartans förhållningssätt och i vägledningar för regionplanens efterlevnad. I förhållningsätten klargörs exempelvis

att den centrala regionkärnan är av riksintresse för kulturmiljövården med historiskt värdefulla miljöer och att riksintressena ska tillgodoses i efterföljande planering. Riksintressen som rör bevarande som kulturmiljövård och som ligger inom bebyggelsemiljö tas upp särskilt i förhållningssätten. Såsom till exempel att stora delar av den centrala kärnan är av riksintresse för kulturmiljövården med historiskt värdefulla miljöer och vidare att – ”Kulturmiljövärden i bebyggelse ska användas som en resurs och hanteras utifrån sina förutsättningar”. Förvaltningen har gjort bedömningen att riksintressena inte bör redovisas på plankartan. Utpekade riksintressen omfattar så olika värden och funktioner och de varierar i omfattning vilket innebär att med en sådan redovisning skulle plankartan bli mycket svårtolkad.

Tematiska frågor

Sammanfattning av remissvaren

Bostadsmarknad och bostadsförsörjning

Flera aktörer, bland annat *Stockholm stad*, *Upplands-Bro kommun* och *Stockholms kooperativa bostadsförmedling* (SKB) betonar behovet av samverkan inom bostadsområdet. De framför att det fortsättningsvis gäller att region, stat och kommun gemensamt verkar och uppfyller de högt ställda målen om bostadsbyggande. Detta ska ske genom tät dialog och samverkan. Även om detta inte primärt är ett regionalt ansvar är det viktigt att regionens aktörer tillsammans verkar för regelverk och finansiella förutsättningar främjar rörlighet och ökat bostadsbyggande. *Hyresgästföreningen region Stockholm* menar att hur en mer bindande regional bostadsplanering skulle kunna utformas behöver diskuteras vidare. Frågan om hur kommuner som inte lever upp till sitt bostadsförsörjningsansvar ska hanteras bör enligt Hyresgästföreningen också ingå i dessa diskussioner. *Fastighetsägarna Stockholm* kommenterar också ansvarsfrågan om bostadsförsörjningen. De menar att vi ser ett tydligt behov av en ny bostadspolitik som tar ett helhetsgrepp och i grunden svarar på detta. Innehållet i en sådan politik måste tas fram tillsammans med branschen.

Bostadsförsörjningens sociala aspekter för olika grupper i samhället tas upp av flera aktörer. *Sollentuna kommun* önskar att det tydliggörs i RUFS att det inte bara gäller att hålla uppe en hög takt i bostadsbyggandet, utan också att bygga hållbart och skapa förutsättningar för starkt social sammanhållning och jämlika livsförutsättningar. Det bör enligt kommunen ske genom att prioritera att bygga den upplåtelseform som är underrepresenterad i närområdet, samt att kommun, stat och landsting gör samhällsinvesteringar i områden där behoven är som störst. *Huddinge kommun* saknar en beskrivning om det nära sambandet mellan bostadsammansättning och segregation, något som aktuell forskning visar. *Nynäshamns kommun* framhåller att regionen idag har en byggtakt vi inte sett sedan miljonprogrammets dagar och att det är viktigt att dra lärdomar från den perioden, så att vi kan undvika att upprepa tidigare misstag och se till att dagens nybyggen blir långsiktigt goda livsmiljöer. Ur det perspektivet menar *Nynäshamn* att det är oroande att det saknas åtgärder för att stärka arkitektonisk kvalitet i planen. *Stockholm stad* framför att hur bostadsbehovet bland ekonomiskt svaga hushåll ska tillgodoses är en stor utmaning. *Stockholm* anser att det framför allt är statliga åtgärder som krävs för att svaga hushåll ska kunna lösa sitt bostadsbehov. Andra organisationer som för fram liknande synpunkter på samma tema är bland annat *Jag Vill Ha Bostad Nu* och *Stockholms studentkårers centralorganisation* (SCO).

Flera kommuner kommenterar sifforna över den angivna planberedskap för nya bostäder som anges i planen. Vissa kommuner anger att utpekat bostadsbehov i stort stämmer överens med kommunens planering, medan andra bedömer att angiven nivå är för hög eller för låg. Ofta kan kommentarerna om för låga utbyggnadsnivåer kopplas till kommuner som inom ramen för Sverigeförhandlingen (eller andra trafikinvesteringar) åtagit sig ett betydligt högre bostadsbyggande än vad planförslaget anger. *Stockholms Nordostkommuner* framför detta kopplat till utbyggnaden av Roslagsbanan. *Huddinge kommun* hänvisar också till den bostadsbyggnad som öppnar sig när Spårväg syd byggs. Men från andra håll reses frågor om realismen i kommunernas bostadsbyggnadsplaner. *Nätverket för hyresgästernas boendetrygghet* framför att det är tydligt att vissa kommuner skruvar upp sina bostadstillskottstal för att motivera

infrastrukturinvesteringar. Föreningen önskar att RUFS ska balansera överdrivna påståenden om bostadsbyggandet.

Solna stad noterar att det är svårt att se hur fördelningen mellan olika kommuner har skett. Det som sätter gränsen för ambitionen är inte viljan, utan möjligheterna att få den kommunala servicen att expandera i takt med befolkningsutvecklingen. Flera kommuner, bland annat *Täby*, kommenterar osäkerheterna för bostadsförsörjningen på längre sikt.

Flera kommuner i angränsande län framför att bostadsförsörjning bör vara en fråga för storregional samverkan, till följd av en allt större funktionell arbetsmarknad. Avsnittet om bostadsförsörjning behöver därför en bättre belysning ur ett storregionalt perspektiv. *Håbo, Trosa och Gnesta* påpekar att de har goda möjligheter att minska bostadsbristen i Stockholmsregionen. De uttrycker en vilja att bidra till att avhjälpa den rådande bostadssituationen i Stockholms län. De poängterar att de har god planberedskap och goda boendemiljöer, men att infrastrukturinvesteringar behövs för att öka deras lägespotential.

SCB vill påpeka att statistiken över bostadsbeståndet bör kompletteras med uppgifter om ombyggnad och rivningar (officiell statistik från SCB). *SKB* trycker särskilt på att åtgärder behövs för att säkerställa att hushåll med små inkomster också får tillgång till bostadsmarknaden. Det är angeläget att olika upplåtelseformer utnyttjas när nya bostäder planeras. Här kan kooperativ hyresrätt vara en del.

Det digitala samhället

Inkomna synpunkter behandlar i huvudsak frågor om ytterligare resonemang om digitaliseringens möjligheter, och pekar på behovet av fördjupas kunskap inom området. *Sveriges Åkeriföretag* föreslår att man tittar ytterligare på förutsättningarna för digitaliseringen, som exempelvis ”Geofencing”. *Stockholms stad* pekar i sitt remissvar på att det är viktigt att den digitala infrastrukturen likställs med annan grundläggande infrastruktur, vilket till exempel görs i Stockholms stads förslag till ny översiktsplan. Framtida digital infrastruktur kommer behöva vara fiberbaserad. Staden menar att det är av stor vikt att det tydligt framgår i den kommande regionala utvecklingsplanen att en utbyggnad av fiberinfrastrukturen ska vara prioriterad. Vidare bör möjligheterna med digitaliseringen även integreras i analyserna och diskussionerna kring prioriteringar inom samtliga målområden. Särskilt eftersom RUFS 2050 ska utgöra ett strategiskt och långsiktigt dokument. *KTH* är inne på samma spår, och menar att det är viktigt att tydliggöra regionens ambition vad gäller digitaliseringens möjligheter. KTH efterlyser ett regionalt ledarskap inom dessa frågor.

Locum framför att för invånarna på landsbygd och skärgård är utbyggnaden av snabbt bredband av särskild vikt för i syfte att tillgängliggöra sjukvården. *Kulturnämnden* poängterar att studieförbundens och folkbibliotekens erfarenheter av att öka den digitala kompetensen och delaktigheten hos regionens invånare bör tas tillvara och utvecklas. *Karolinska universitetssjukhuset* efterlyser utvecklade resonemang om ”Internet of Things” kan komma att påverka hälso- och sjukvårdsutrustning och förutsättningarna för hemsjukvård. *Norrtälje kommun* anser, med anledning av formuleringen om optisk fiber på sidan 102, att det är viktigt att inte låsa in sig i en teknisk lösning då teknikutvecklingen är omöjlig att förutse.

Forskning och innovation

Inkomna synpunkter behandlar i huvudsak behovet av utförligare resonemang inom det tematiska avsnittet. *Stockholm Nordost* framför att planen saknar tydliga ställningstaganden som handlar om att ge

förutsättningar för ett breddat näringsliv och ökad innovationskraft. *Stockholms universitet* anser att avsnittet Forskning och innovation har ett fokus på innovation som ger en snedvriden och alltför begränsad bild av universitetens stora betydelse för Stockholmsregionen, och att denna bild skulle behöva nyanseras i plantexten.

Karolinska universitetssjukhuset (KUS) efterlyser mer utvecklade resonemang om förutsättningarna för innovation och kunskapsbyggnad. Skrivningarna i avsnittet bör ändras så att det framgår att den offentliga sektorn, i samarbete med akademi och industri, ges förutsättningar att driva innovationsarbete och inte enbart agera testmiljö och beställare. KUS anser nuvarande skrivning vara för passiv. *Stockholms stad* kommenterar särskilt betydelsen av regional samverkan inom innovationsområdet. Staden vill särskilt nämna arbetet med att stärka strategiska forskningstråk och innovationsmiljöer som ett område som skulle vinna på en utökad samverkan mellan regionens aktörer. *Biogas Öst* pekar på en upplevd inkonsekvens i plantexten. I avsnittet Det digitala samhället står det att regionen ska ”Var öppen för all typ av utveckling då det inte går att förutsäga var innovation kommer att äga rum i framtiden”. Längre fram i dokumentet står det även ”Däremot är det viktigt att inte förekomma marknadens logik, exempelvis genom att peka ut vilka branscher eller specifika innovativa miljöer som kommer att växa eller stagnera i framtiden.” Biogas Öst menar att det ju delvis exakt detta som planen gör genom att i den regionala prioriteringen endast peka ut el för transportsektorn, vilket är motsägelsefullt.

Hav, sjöar och vattendrag

Inkomna synpunkter handlar i huvudsak om behovet av utökade skrivningar samt behovet av regional samverkan inom vattenområdet. *Stockholms stad* framför att det är positivt att klimat- och vattenfrågor har satts mer i fokus jämfört med samrådsförslaget och fått egna tematiska avsnitt. Det menar att det är oklart vem förhållningssätten riktar sig till, såväl här som för flera av de andra förhållningssätten. Därtill menar staden att planen helt saknar analys av de konflikter som miljökvalitetsnormerna för vatten kan innebära i förhållande till andra väsentliga samhällsmål.

Lidingö stad framhåller att kommunövergripande samarbete behövs även för kustvattnen i regionen och inte bara för enskilda avrinningsområden. Staden anser att ett regionalt vattenråd bör bildas för en effektiv vattenförvaltning. På motsvarande sätt framför Håbo kommun att det gemensamma, storregionala, ansvaret för Mälarens vattenkvalitet bör lyftas tydligare i RUFS 2050. *Havs- och vattenmyndigheten* (HAV) saknar också ett tydligare grepp kring arbetet med vattenmiljöerna i stadsmiljön och stadsnära områden. *Nacka miljövårdsråd* välkomnar idén i RUFS med "vattenplan" eller "blåplan" för att stärka den mellankommunala samordningen kring vattendrag som sträcker sig genom flera kommuner. *Stockholm stad* lyfter frågan om att det vore önskvärt om medel ur landstingets miljöanslag kan bidra till konkreta vattenåtgärder.

Värmdö kommun framför att avsnittet bör utvecklas så att det motsvarar de skrivningar som finns i avsnittet om grönstrukturen. Vidare föreslår Värmdö att avsnittet kompletteras med strategier för skydd av undervattensmiljöer och kustvattenfrågor som gör att regionen tar ett medansvar för arbetet med vattenstatus till 2027. Bland annat behövs ställningstaganden om Mälarens påverkan på regionens kustvatten. *Havs- och Vattenmyndigheten* (HAV) anser att utvecklingsplanen också bör referera till vikten av att skydda och utveckla fiskens livsmiljöer för att säkra fisk som en viktig resurs för fritidsfiske, fisketurism, yrkesfiske, kulturbärare och för ekosystemreglering.

Även risk- och säkerhetsperspektivet i förhållande till vattenfrågorna lyfts. *Storstockholms brandförsvar* menar att skrivningarna om att skydda vattentäkter och sjöar bör utvecklas och utökas till att även inbegripa skydd mot olyckor. *Stockholms stad* menar att stycke om länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå behöver utvecklas och nyanseras. Likaså behöver skrivningarna om riskavstånd nyanseras så att det framgår att andra åtgärder än skyddsavstånd kan vara lämpliga åtgärder. *Förbundet Ekoparken* anser att havsnivåhöjningens effekter på dricksvattenförsörjningen är en förbisedd fråga i planen ur ett riskperspektiv.

Även strandskyddet, som inte nämns i planen, kommenteras i avsnittet om hav, sjöar och vattendrag. *Tyresö kommun* framför att det bör förtydligas vilka negativa konsekvenser för bostadsbyggandet och tillgänglighet till stränderna som strandskyddet kan innebära. *Friluftsfrämjandet* och *Föreningen Rädda Ältasjön* vill å andra sidan att strandskyddets betydelse för att utnyttja stränderna och för individer att komma ut till vattnet för bad, fiske och friluftsliv betonas.

Hälso- och sjukvård och annan samhällsservice

Det är få remissinstanser som har lämnat synpunkter som har direkt bäring på avsnittet om hälso- och sjukvård och annan samhällsservice. Som noterades i avsnittet om vision och mål är det ett antal remissinstanser som anser att det saknas tydliga mål avseende flera av landstingets egna kärnverksamheter, till exempel avseende kollektivtrafik, sjukvård, arbetet med psykisk hälsa och folkhälsa, däribland *Storsthlm*, *Stockholms stad* och *Stockholms studentkårers centralorganisation (SSCO)*.

Karolinska Universitetssjukhuset påpekar att de i stort delar utställningsförslagets beskrivning av den regionala utvecklingen avseende de tematiska frågorna. De önskar dock förtydliga att Karolinska Universitetssjukhuset får ett nytt akutuppdrag i och med att en ny vårdnivå, intensivakut, inrättas samt att sjukhuset under de närmsta åren kommer att få ett bredare sjukvårdsuppdrag, inte ett ”större” uppdrag som det står i utställningsförslaget. Karolinska Universitetssjukhuset lyfter också fram vikten av den offentliga sektorns roll som kravställare på universiteten för att säkerställa rätt kompetenser inom vården och därmed kunna tillgodose befolkningens vårdbehov. *Locum AB* framhåller att det för invånarna på landsbygd och skärgård är av särskild vikt med utbyggnaden av snabbt bredband för att tillgängliggöra sjukvården.

Klimatanpassning

Antalet synpunkter som specifikt berör området klimatanpassning under de tematiska frågorna är relativt begränsat. Flera kommuner uttrycker att det är positivt att klimat- och vattenfrågor fått större utrymme i utställningsförslaget jämfört med samrådsförslaget och att de fått egna tematiska avsnitt. Ett flertal remissinstanser ger generellt positiva omdömen om hur klimatanpassning hanteras i utställningsförslaget, exempelvis *SMHI, Locum AB* och *Centrum för arbets- och miljömedicin*.

Några remissinstanser efterfrågar ökad konkretion. Stadsbyggnadsnämnden i *Stockholms stad* anser att avsnittet om klimatanpassning är för allmänt hållet. De anser att Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå behöver utvecklas och nyanseras samt att skrivningarna om riskavstånd behöver nyanseras så att det framgår att andra åtgärder än skyddsavstånd kan vara lämpliga. *Södertälje kommun* efterfrågar exempelvis en tydligt utpekad strategi för regionen med en prioritering mellan olika åtgärder som kan utgöra underlag för regional kraftsamling. *Stockholms stad* anser att avgränsningen av

klimatanpassning är för smal och bör kompletteras med hur klimatförändringar märks och kan komma att påverka regionens befintliga bebyggelse, infrastruktur och tekniska försörjningssystem samt att riskområden och riskobjekt bör framgå tydligare. *Nynäshamns kommun* anser att kopplingen mellan biologisk mångfald, ekosystemtjänster, grön infrastruktur och klimatanpassning kan tydliggöras. De föreslår också en gemensam avvägningsmodell som viktar utsläppsminskningar mot klimatanpassning, vid exempelvis förtätningsprojekt som innebar förlust av gröna ytor.

Klimatpåverkan

Remissynpunkterna inom området klimatpåverkan är i hög grad sammanflätade och delvis överlappande med synpunkterna inom klimatanpassning. En del av de positiva omdömena om klimatanpassning är därmed giltiga även för detta avsnitt. Däremot hänvisar flera remissinstanser till klimatmålen för att påtala vikten av investeringar i kollektivtrafiken, likaså har det kommit en del synpunkter kopplade till målen. *Vallentuna kommun* anser satt klimatfärdplanens relation till RUFS behöver klargöras. *Sollentuna kommun* efterfrågar en utförligare beskrivning av utmaningen att inom ramen för klimatmålen kunna genomföra det byggande som utvecklingsplanen förutsätter. *Järfälla kommun* anser inte att utställningsförslaget fullt ut hanterar frågan om det är möjligt att genomföra planen inom ramen för klimatmålen och efterfrågar ytterligare genomlysning av detta. *Länsstyrelsen Stockholm* anser att transportinfrastruktur, bebyggelseutveckling och förutsättningar att nå klimatmålen är väl beskrivna var för sig men att en beskrivning av samspelet mellan dessa saknas. *Nynäshamns kommun* anser att kollektivtrafikens effektivitet och attraktivitet i regionens yttre delar bör lyftas fram i texten. *SMHI* är i grunden positiva men efterfrågar att även klimateffekter som är kopplade till regionens samspel med områden utanför regionen bör uppmärksammas. Klimatpåverkan bör enligt SMHI även kopplas till demografi och socioekonomi för att visa att olika gruppers sårbarhet skiljer sig åt.

SRV Återvinning påpekar att 60 procent av all miljöpåverkan kan hänföras till materialanvändning och efterfrågar fler aktiviteter direkt kopplade till detta område. De påpekar också att energiutvinning av avfall alltid kommer att behövas. När plast har återvunnits sju gånger är det mer miljövänligt att producera energi ur plastavfallet. Om plasten istället läggs på deponi orsakas större CO_2 utsläpp. De förordar att begränsa nyttjandet av fossila material vid plastproduktionen för att på så vis säkerställa fossilfritt avfall som bränsle. *Söderenergi* med flera. anser att formuleringar kring bränsleanvändningen inom energisektorn behöver justeras. I punktsatsen bör ”fossilfria” ersättas med begreppet "förnybar eller återvunnen energi". *Naturvårdsverket* anser att det finns brister i hur RUFS 2050 problematiserar konflikten mellan Sveriges åtaganden på klimatområdet och utvecklingsplanens inriktning att öka flygkapaciteten på Arlanda och att det saknas beskrivningar av åtgärder för att kompensera för den ökade klimatpåverkan till följd av fler flygresor.

Kompetensförsörjning, utbildning och arbetsmarknad

Liksom i avsnittet om Regionalekonomi, näringsliv och entreprenörskap så har många remissinstanser valt att kommentera behovet av infrastrukturinvesteringar och ökat bostadsbyggande som medel för att få en bättre fungerande och mer integrerad arbetsmarknad. Angränsande kommuner och regioner, såsom *Håbo, Arboga*, *Norrköping* och *Region Örebro*, framhåller vikten av fortsatt sammankoppling av de storregionala arbetsmarknaderna i ÖMS. Det framhålls som en viktig fråga också för att klara utmaningarna på

bostadsmarknaden och kompetensförsörjningen. Samarbete över länsgränserna framförallt inom infrastruktur ses som en nyckelfråga som är viktig att befästa.

En grupp av remissvar berör integration och socioekonomiska skillnader på arbetsmarknaden. Bland annat *Stockholms stad* lyfter fram att ökad arbetskraftsbrist i flera branscher i kombination med att stora grupper med låg utbildning står kvar utanför arbetsmarknaden, skärper betydelsen av ett regionalt fokus på frågor som kompetensförsörjning, vuxenutbildning och matchning för att nå målen i RUFS 2050. *Södertälje kommun* anser att den analys och nulägesbeskrivning som görs angående situationen på arbetsmarknaden för utrikesfödda är bra men skulle behöva följas av förslag på konkreta och kraftfulla åtgärder för att komma tillrätta med den beskrivna situationen. *Norrtälje kommun* anser att det finns en risk att de socioekonomiska skillnaderna i länet ökar om kunskapsintensiva branscher koncentreras till länets centrala delar och övriga delar får tillhandahålla de enklare jobben. Därtill är arbetsplatser för enklare jobb ofta ytkrävande och olämpliga att placera nära boendemiljöer.

Karolinska Universitetssjukhuset efterfrågar en tydligare strategi för att säkerställa rätt kompetens och rätt personal för att bedriva hälso- och sjukvård. *KTH* framhåller att kompetensförsörjningen kommer bli en allt viktigare fråga i regionen och *Södertörns högskola* anser att RUFS 2050 borde kompletteras med en tydligare beskrivning av den högre utbildningens betydelse för och lärosätenas roll i utvecklandet av Stockholmsregionen. *Stockholm stad* framhåller att gymnasieplaneringen är särskilt relevant att hantera på en regional nivå. Utbildningsnämnden i Stockholms stad efterlyser därför utvecklade beskrivningar av utmaningarna för länets gemensamma gymnasieregion samt tydligare skrivningar kring planering av yrkesutbildningar och placering av gymnasieskolor i centrala och kollektivtrafiknära lägen. De efterlyser också en analys av vad som händer om gymnasieregionen utökas som följd av förbättrade kommunikationer.

Kultur

Mycket få remissinstanser har inkommit med svar som innehåller synpunkter eller kommentarer med direkt bäring på avsnittet om kultur. *Kulturhuset Stadsteatern* ställer sig positiv till utställningsförslaget av RUFS 2050, speciellt vad avser skrivningarna om kulturell verksamhet som en vital del i det demokratiska samhället. Kulturhuset Stadsteatern stödjer intentionen att stärka kulturlivet i områden där större förändringar förväntas såsom regionala stadskärnor, utvecklings- och förtätningsområden, samt delar av landsbygden och skärgården. Samtidigt framhåller de att existerande centrum behöver ett starkt och varierat kulturliv för att vara motorn i en större regional förändring. *Konstnärliga och litterära yrkesutövares samarbetsnämnd (KLYS)* välkomnar att kultur samt kulturarv och kulturmiljö i utställningsförslaget fått varsina egna avsnitt och att regionen i kulturavsnittet lyfter fram vikten av goda förutsättningar för kulturskapare. KLYS ser också mycket positivt på kulturförvaltningens planer på en särskild kulturstrategi, som ska integreras med RUFS. De anser dock att kulturpolitikens samspel med övriga politikområden kan konkretiseras och formuleras i mycket högre grad än i utställningsförslaget. De lyfter också fram att begreppet ”kultur” i sig är på det stora hela något oklart i utställningsförslaget. KLYS anser också att RUFS 2050 ordagrant bör påpeka att det ska finnas tillgång till regional kultur på professionell nivå, inte bara hög nivå, och välkomnar utställningsförslagets skrivningar om kulturskapares villkor men menar att regionen bör ta ansvar för att hela den konstnärliga utbildningskedjan – från kulturskola till ett professionellt yrkesliv – kan upprätthållas. KLYS saknar vidare fördjupade perspektiv som utgår från kulturens egenvärde och de konstnärligt yrkesverksamma i regionen. De uppfattar att

nuvarande förslag bygger på ett konsument- och deltagarperspektiv där medborgarnas kulturupplevelser och eget skapande prioriteras framför villkoren/förutsättningarna för de professionella kulturskaparna.

Kulturarv och kulturmiljö

Ett flertal remissinstanser uttrycker i positiva ordalag att kulturarv och kulturmiljö behandlas i eget avsnitt. Flera remissinstanser framhåller att kulturarvet och kulturmiljön bidrar till Stockholmsregionens attraktivitet och att detta kan understrykas ytterligare. Några remissinstanser lyfter också fram riskerna med att förtätning kan leda till att värdefulla kulturmiljöer riskeras. *Ståthållarämbetet* framhåller vikten av att värna och skydda befintliga grönstrukturer och kulturmiljöer när ny bebyggelse och nya trafiklösningar planeras. *Kulturnämnden i Stockholms läns landsting* konstaterar att kulturarv knyts samman med kulturmiljö, vilket de anser vara logiskt i ett dokument som främst är ämnat som plandokument. De betonar dock att begreppet kulturarv även har en immateriell dimension som även bör finnas med under avsnittet som benämns Kultur.

Riksantikvarieämbetet noterar att regionens världsarv inte nämns i planen. Dessa innebär både internationella åtaganden för bevarande och är en stor resurs för utveckling utifrån flera aspekter, inte minst turismen. *Friluftsfrämjandet* lyfter fram risken att förtätningar gör att fornlämningar och helheten i kulturmiljöer och grönområden blir förstörda. *Region Uppsala* anser att avsnittet om kultur och kulturarv är särskilt inspirerande och välformulerat. Region Uppsala delar synen på att den kulturella dimensionen i samhällsplaneringen bör stärkas. Samtidigt har konst och kultur ett egenvärde, något som planen kan utveckla tydligare.

Fastighetsägarna i Stockholm efterfrågar en väl utformad kulturklassificering som är transparent, förutsägbar och tydliggör vilka delar av en byggnad som är skyddsvärda. Syftet ska vara att kunna uppdatera fastigheter och samtidigt värna Stockholmsregionens fina kulturarv och kulturmiljöer. *Stockholms Universitet* framhåller att tätortsnära grönområden anges för diffust och att det inte står något om behoven av att peka ut även kulturhistoriska värden. De menar att då det inte alltid råder konsensus om vari kulturhistoriska värden består blir det svårt att hantera det byggda och gestaltade kulturarvet om dessa värden inte sätts på pränt. Stockholms Universitet är också kritiska till att riksintressen för kulturmiljövården inte nämns som något som man behöver ta hänsyn till vid ny bebyggelse – till skillnad från riksintresse för försvaret och luftfarten.

Samfundet St Erik anser att Stockholms läns museums kunskapsunderlag och Stadsmuseets klassning av bevarandevärda byggnader och miljöer bör nämnas i RUFS 2050. De framhåller att det behövs ett gemensamt arbete i regionen för att fördjupa kunskaperna och söka gemensamma förhållningssätt till kulturmiljövärdena, och hur dessa kan stärkas, på motsvarande sätt som skett med den regionala grönstrukturen och de gröna kilarna. *Svenska Byggnadsvårdsföreningen (SBF)* anser att RUFS innehåller bra allmänna ställningstaganden för hur kulturmiljövärdena ska tillgodoses i fortsatt stadsutveckling men anser att frågan hur det byggda och gröna kulturarvet ska tillgodoses vid fortsatt tillväxt bör framgå mycket mera tydligt och med mera preciserade riktlinjer. Liknande synpunkter framförs av *Huddinge kommun* som menar att beskrivningen av kulturmiljön och kulturarvet är bra, men att avsnittet saknar tydlighet i ställningstagandena vilket gör det lätt att uppleva skrivningarna som oklara i relation till övriga avsnitt.

Landsbygd

Avsnittet om Landsbygden kommenteras relativt sparsamt av remissinstanserna. Remissvaren om landsbygden omfattar främst specifika kommentarer om landsbygdsnoderna och förhållningssätten. Inkomna svar begränsas i huvudsak till kommuner där landsbygdsfrågorna är särskilt aktuella. Remissinstanserna är överlag positiva till att landsbygden och dess utmaningar behandlas i eget avsnitt i planen. *Stockholm Nordost* ställer sig bakom principerna för indelning och klassificering av landsbygdsområdena, även om de, liksom *Norrtälje kommun*, anser att antalet landsbygdsnoder som anges i plankartan är för få. *Vaxholm* poängterar att valet av utpekade landsbygdsnoder och serviceorter påverkar den föreslagna rumsliga strukturen för de kommuner som befinner sig i länets yttre delar. En tydlig definition av vad som utgör en serviceort bör därför inkluderas i avsnittet om landsbygden. Också förhållningssätten för ny bebyggelse på landsbygden kommenteras. Södertälje kommun anser att i det bör framgå att även andra placeringar av bebyggelse än i landsbygdsnoder, serviceorter och större samlingar är möjlig. *Länsstyrelsen Stockholm* anser att det regionala förhållningssättet att bebyggelse ska prioriteras framför jordbruksmark i regionalt prioriterade bebyggelselägen behöver nyanseras. Hänsyn bör också tas till lokala förutsättningar för pågående markanvändning. Länsstyrelsen anser även att förhållningssättet kring exploatering av åkermark i landsbygdsnoderna behöver tydliggöras ytterligare.

En viss kritik till de skilda processerna mellan RUFS och Landsbygds- och skärgårdsstrategi kan noteras. *Värmdö kommun* välkomnar förvisso initiativet med en särskild landsbygds- och skärgårdsstrategi, men är starkt kritisk till att ärendet inte remitterades samtidigt och integrerat med RUFS 2050, och dessutom starkt försenad. En god förankring har därmed inte varit möjlig enligt Värmdö kommun. Värmdö efterlyser också tydligare åtgärder. *Locum* framför att för invånarna på landsbygd och skärgård är utbyggnaden av snabbt bredband av särskild vikt för i syfte att tillgängliggöra sjukvården.

Miljö och folkhälsa

Flera remissinstanser ställer sig positiva till utställningshandlingens texter om miljö och folkhälsa. Synpunkterna på kapitlet är relativt sparsamma och handlar överlag om kompletteringar och förtydliganden i plantexten angående kopplingen mellan grönområden, stadsbyggande och hälsa.

Centrum för arbets- och miljömedicin (CAMM) ser positivt på att planen beaktar bullerfrågan vid ny bebyggelse av bostäder, infrastruktur och tekniska anläggningar. *HSO i Stockholms län – Funktionshindersrörelsen i samverkan* värdesätter att social hållbarhet lyfts fram som en viktig dimension av hållbar utveckling och att RUFS 2050 placerar människan i centrum. *Länsstyrelsen Stockholm* framför att planförslaget saknar tydliga strategier för hur negativ hälsopåverkan kan undvikas i de täta stadsmiljöer som planeras, där närhet till grönytor minskar och exponering för buller och luftföroreningar ökar. Länsstyrelsen anser att betydelsen av den lokala grönstrukturen, i synnerhet i de täta stadsmiljöerna, behöver lyftas ytterligare då den är en förutsättning för god livsmiljö, främjar hälsa, och är en grund för rekreation och klimatanpassning. *CAMM* framför på liknande sätt att ekosystemtjänster och hållbarheten hos infrastruktur inte är de enda fördelarna med grönstruktur och klimatanpassning i stadsmiljö. Forskningen visar att både stadsvegetation och klimatanpassningsåtgärder även direkt påverkar befolkningens hälsa. *Friluftsfrämjandet* anser också att grönstrukturens betydelse i frågor som rör hälso- och sjukvård och rehabilitering bör belysas bättre i planen.

Upplands Väsby kommun noterar i sitt remissyttrande att planen anger att buller och luftföroreningar kan vara problematiska i samband med förtätning och bostadsbebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. Kommunen noterar också att det i något svepande ordalag skrivs om angreppssätt för att motverka problematiken, men vilka aktörer som har ansvaret, och vilka som behöver samverka är otydligt beskrivet. *Sigtuna kommun* ser en risk med att förtätning i kollektivtrafiknära lägen leder till att fler utsätts för hälsoskadligt buller och efterfrågar att planförslaget tydliggör att bebyggelse i bullriga områden behöver utformas så att bullernivåerna för de boende blir så låga som möjligt. *Kulturnämnden* anser att kulturens olika yttringar och dess positiva inverkan på människors hälsa - som samlat bidrar till att folkhälsan i regionen förbättras - är viktig att lyfta fram i planen. *Storstockholms brandförsvar* anser att miljökonsekvenser av olyckor bör uppmärksammas mer i RUFS 2050.

Naturmiljöer och grönområden

Remissinstanserna är överlag positiva till skrivningarna om naturmiljöer och grönområden. Det upplevs också som positivt att området har ett eget tematiskt avsnitt i planen. Synpunkterna handlar i huvudsak om förhållningssätten, hantering av avvägningar mellan olika intressen, och i viss mån även önskemål om förtydliganden av använda begrepp. *Naturvårdsverket* menar att planen har goda skrivningar om att göra naturen mer tillgänglig för regionens invånare och besökare. Även *Värmdö kommun* är positiv till att den regionala grönstrukturen befästs i den nya planen. *Håbo kommun* ser positivt på att de gröna kilarnas kopplingar över länsgränsen lyfts fram i planen. Även *Föreningen Rädda Ältasjön* anser att samordningsfrågan bör utvecklas i planen. De vill att skrivningar införs om att när avverkning sker nära kommungräns ska samråd med angränsande kommun genomföras. *Akademiska hus* efterlyser tydligare anvisningar om att samordna prioriteringar mellan regionens aktörer vad gäller åtgärder för ekologiska samband, förstärkningar av spridningsvägar etc. så att de investeringar som görs av respektive aktör kommer till maximal nytta.

Några remissinstanser efterlyser också ökad tydlighet kring ställningstaganden och ett mer konsekvent användande av använda begrepp. *Naturvårdsverket* framhåller att de förhållningssätt som planen föreslår är otydliga. *Österåkers kommun* kommenterar att det förvisso framgår av förslaget till RUFS 2050 att de svaga sambanden i de gröna kilarna samt tätortsnära natur som har höga natur- och kulturvärden, och som inte redan omfattas av skyddsbestämmelser, ska skyddas. Men kommunen anser att det är av stor vikt att det förtydligas vad som menas med *skyddas*. Vidare anser kommunen att det är otydligt vad som avses med gröna samband, värdekärnor, svagt samband, grön värdekärna, grön kil och stora och samlade rekreation-, natur- och kulturvärden. Det används olika benämningar på kartorna och i texten. *Föreningen Rädda Ältasjön* anser liksom Österåkers kommun att planen bör beskriva *hur* de gröna kilarna ska skyddas och bevaras. Även frågan om hur avvägningar mellan olika intressen ska ske kommenteras av remissinstanserna. Framför allt handlar det om önskemål om förtydliganden om förhållningssätt mellan ny bebyggelse, grönområden och jordbruksmark. *Vallentuna kommun* framhåller att det är viktigt att den regionala grönstrukturen anpassas till kommande/framtida bebyggelseutveckling, infrastruktur och näringsliv. *Möjaskärgårdens företagarförening* framhåller att bevarande och värnande inte får gå till överdrift så att det försvårar tillvaron för de som bor där eller de som planerar bosätta sig i olika delar av regionen. De menar att där mark redan är ianspråktagen måste utveckling kunna få fortgå, medan man kan värna övrig natur- och kulturmiljö. *Norrtälje kommun* lyfter fram betydelsen av ett aktivt jord- och skogsbruk samt vikten av att behålla åkermark för livsmedels- och energiproduktion om livsmedelsstrategin och målet om en fossilfri fordonsflotta ska kunna uppfyllas. *Naturskyddsföreningen i*

Södertälje-Nykvarn framhåller att det största hotet mot den regionala grönstrukturen är den långsiktiga, sammanlagda effekten av flera mindre exploateringar. *Stockholms läns museum* vill att plantexten kompletteras med att även skötseln av kulturmiljöer har en koppling till biologisk mångfald. *Lidingö stad poängterar* att det är mycket viktigt att nationalstadsparken skyddas och att det är positivt att utställningsversionen på ett tydligare sätt uttalar detta. *Utbildningsförvaltningen i Stockholms stad* framhåller att det är positivt att skolgårdar och barns tillgång till grönytor och bostadsnära natur fått ett ökat utrymme i utställningsförslaget jämfört med samrådsversionen av RUFS 2050.

Regionalekonomi, näringsliv och entreprenörskap

Relativt få remissinstanser har lämnat direkta synpunkter eller kommentarer på detta område. När det gäller näringslivsutveckling och entreprenörskap hänvisar många remissinstanser, i synnerhet kommunerna, till frågor som rör transportinfrastruktur och bostadsförsörjning som betraktas som medel för regional ekonomisk tillväxt. Som exempel kan nämnas att ett flertal kommuner i den norra delen av Stockholms län samt kommuner i Västmanlands län önskar tydligare skrivningar om Arlandas och den internationella tillgänglighetens betydelse för företagen i deras kommuner. *Stockholm Nordost* efterfrågar tydligare beskrivningar av kopplingen mellan tillgänglighet och attraktivitet för näringslivet.

Av de synpunkter som inkommit på området från kommuner i de södra länsdelarna berör ett flertal frågan om den regionala obalans som skapas av att många bostäder ligger i den södra regionhalvan och en stor del av arbetsplatserna är belägna på norra sidan. Detta är något som får konsekvenser både för resande- och transportbehovet likväl som tillgången till arbete. Kommuner i den södra delen av länet, exempelvis *Nynäshamn, Tyresö* och *Huddinge*, efterfrågar tydligare prioriteringar och åtgärder kopplat till den regionala obalansen. *Södertälje kommun* efterfrågar förslag och åtgärder för att komma tillrätta med brister vad gäller kollektivtrafik och trängsel på vägnätet så att arbetsmarknaden i länet integreras bättre.

Stockholm Nordost och *Österåkers kommun* anser att RUFS 2050 behöver utvecklas ytterligare i de delar som rör näringsliv och företagande. Bland annat efterfrågas tydligare ställningstaganden kring förutsättningar för ett breddat näringsliv och ökad innovationskraft samt mål för besöksnäringen. Även Sveriges Bussföretag, Ståthållarämbetet och Skärgårdsstiftelsen lyfter fram turism- och besöksnäringens betydelse. *Södertälje kommun* saknar skrivningar som visar på en förståelse för att en långsiktigt expansiv storstadsregion behöver ett antal internationellt konkurrenskraftiga verksamhetsområden som bidrar till positivt handelsnetto och betydande exportintäkter.

Skärgården

Synpunkterna för avsnittet om skärgården berör i huvudsak urvalet av, och motiven till, utpekade kärnöar och replipunkter. I övrigt handlar många av kommentarerna om behovet av goda kommunikationer för boende och näringsidkare. *Länsstyrelsen Stockholm* anser att det inte finns anledning att behandla landsbygd och skärgård som separata teman, utan menar att dessa ska beskrivas som en integrerad del i planen och i nulägesbeskrivningen. *SIKO* och *Vaxholm*s stad ser däremot fördelar med att behandla dessa områden separat, såsom nu föreligger i utställningsförslaget. *Länsstyrelsen i Stockholm* anser att delar från Landsbygds- och skärgårdsstrategin behöver ingå för att RUFS 2050 ska utgöra ett fullgott underlag för planering, samt att det framgår vilken infrastruktur och service som ska finnas i de replipunkter och på de kärnöar som pekas ut i planförslaget. *Vaxholm* anser liksom Länsstyrelsen att det skulle vara välkommet att avtrycket av skärgårdsstrategin blir mer tydligt i regionplanen. En viss kritik till de skilda

processerna mellan RUFS och Landsbygds- och skärgårdsstrategi kan noteras. Värmdö kommun välkomnar förvisso initiativet med en särskild landsbygds- och skärgårdsstrategi, men är starkt kritisk till att ärendet inte remitterades samtidigt och integrerat som RUFS, dessutom starkt försenad. En god förankring har därmed inte varit möjlig enligt Värmdö kommun. *Haninge kommun* framför att det är positivt att planen vill främja en levande skärgård med nya bostäder och verksamheter på kärnöarna, och föreslår bland annat att långsiktiga alternativ för replipunkterna Årsta och Dalarö ska utredas för framtida behov.

Skärgårdens trafikantförening kommenterar att det i samrådsförslaget hänvisades till de kärnöar och replipunkter som utpekats i RUFS 2010. Föreningen vill betona att den kategoriseringen emellertid ska ses som en levande företeelse som behöver ses över beroende på hur skärgården utvecklas över tiden. *Stockholm Nordost* vill också att planen bättre belyser och poängterar de olika förutsättningarna mellan inner- och ytterskärgård. Såsom texten i utställningshandlingen är skriven är det för mycket fokus på kärnöarna, som endast är en del av skärgården.

Behovet av goda kommunikationer är något som tas upp av flera remissinstanser. *Skärgårdens trafikantförening* tar upp frågan om kajplatser och byggnader i hamnen för skärgårds- och pendelbåtstrafiken, främst hamndelen Strömkajen/Nybroviken. Dessa är helt avgörande för att Stockholm även i fortsättningen ska kunna vara och utvecklas som central nod för denna trafik. Det är därför viktigt att de kan bibehållas och vid behov även utökas. Dessa områden är av stort regionalt intresse och är även viktiga för skyddet av Riksintresset Stockholms Hamn. *Kollektivtrafikant* Stockholm är positiv till att RUFS tar upp passningen mellan olika kollektivtrafikslag i Skärgården, något som föreningen, tillsammans med Skärgårdens trafikantförening, tagit upp vid flertalet tillfällen. *Locum* framför att för invånarna på landsbygd och skärgård är utbyggnaden av snabbt bredband av särskild vikt för i syfte att tillgängliggöra sjukvården. *Värmdö kommun* anser att det är bättre att spara en orörd marin miljö, än att exploatera den genom Horstensleden. Denna bör därför inte pekas ut i plankartan enligt Värmdö kommun.

Social sammanhållning, trygghet och tillit

Frågor som berör social hållbarhet, trygghet, integration, segregation nämns av ett flertal remissinstanser på flera olika områden, bland annat vad gäller arbetsmarknad och utbildning, bostadsförsörjning, bebyggelseutveckling och infrastruktur. Ett mönster är att kommuner i de södra delarna av länet i högre utsträckning lyfter fram behovet av att adressera frågor som rör segregation och integration. *Botkyrka kommun* påpekar att Stockholmsregionens sociala utveckling är en av de svåraste utmaningarna och att det blir allt viktigare med gemensamma regionala insatser för att vända en oönskad utveckling. *Södertälje kommun* vill ha ett delmål och prioriteringar för hur den etniska och socioekonomiska segregeringen ska minskas och efterfrågar åtgärder som ökar integration på arbetsmarknaden. *Huddinge kommun* vill se en beskrivning om sambandet mellan bostadsammansättning och segregation. *Tyresö kommun* och *Lidingö stad* önskar ett tydligare fokus på trygghet i RUFS 2050. Lidingö efterlyser särskilt ett tydligare fokus på att minska andelen personer som utsätts för brott.

Arbetsförmedlingen lyfter fram vikten av en utbyggd infrastruktur i utsatta områden för en mer inkluderande socioekonomisk struktur och ett lättare inträde på arbetsmarknaden. Liknande synpunkter framförs av *Akademiska Hus*.

Försäkringskassan understryker vikten att arbetsplatser skall vara tillgängliga för alla och att alla ges möjlighet att studera, även de med fysiska och psykiska funktionsnedsättningar. Försäkringskassan lyfter fram att det kan vara strategiskt viktigt med en länsgemensam strategi med tillväxtverket, kommuner m.fl., angående ASF, Arbetsintegrerade Sociala Företag för att bredda arbetsmarknaden och underlätta ett inträde till arbetslivet. *Stockholms idrottsförbund* anser att RUFS 2050 uttryckligen ska understryka behovet av att placera idrottsanläggningar i de regionala stadskärnorna och i direkt anslutning till knutpunkter i kollektivtrafiksystemet för att möjliggöra för barn och ungdomar, oavsett socioekonomi, att ha ett aktivt idrottsutövande. *Brandkåren Attunda* vill se en fördjupning kring hur kommunerna kan arbeta för ökad resiliens och anpassnings- eller återhämtningsförmåga efter såväl miljömässiga som sociala påfrestningar.

Stadsbyggnad och bebyggelseutveckling

Förtätning i goda kollektivtrafiklägen är en bärande planeringsprincip i de flesta kommuner. *Huddinge kommun* efterlyser dock tydligare riktlinjer för hur tät bebyggelsen bör vara. Även *Svenska Byggnadsvårdsföreningen* ansluter till detta resonemang, och anser att täthetsbegreppet behöver nyanseras i planen. RUFS bör kompletteras med tydliga riktlinjer som underlag för avvägningen mellan exploateringsintressen respektive behovet av rymd, frihet från störningar och grönytor. Utan sådana riktlinjer finns det risk för att behovet av friytor ständigt undervärderas i projekten.

Föreningen S.t Erik är kritiska till att den nuvarande planeringsinriktningen i RUFS helt utgår från innerstadens skala som ett ideal. De ser en stor brist i en så ensidig förtätningsinriktning på planeringen. Trädgårdsstaden bör enligt föreningen ingå som ett alternativ i Rufs 2050, särskilt när marknaden börjar vika. *Friluftsfrämjandet* påpekar att det finns en risk att närströvområden och ”gröna dungar” försvinner som en följd av förtätning, vilket de anser bör uppmärksammas bättre i RUFS 2050.

Vad avser Stadsbyggnad och bebyggelseutveckling vill *Kulturnämnden inom Landstinget* betona betydelsen av att prioritera insatser som främjar att kulturella och sociala mötesplatser utvecklas. *Konstnärliga och litterära yrkesutövares samarbetsnämnd* (KLYS) ansluter till detta resonemang, och framför att i avsnittet om stadsbyggnad och bebyggelseutveckling lyser kultur och kulturell infrastruktur med sin frånvaro på ett mycket anmärkningsvärt sätt. Konsten och kulturen bör enligt KLYS integreras i skrivningarna om stadsbyggnad och bebyggelseutveckling om vi vill utveckla våra livsmiljöer med tanke på hela människans behov och önskningar. Alltför ofta lyser den fjärde dimensionen av hållbarhet med sin frånvaro – kulturen. Likt god arkitektur utgör offentlig konst en självklar del av samhällets gestaltade livsmiljöer menar organisationen.

Stockholm Nordost stödjer utvecklingen av yttre stadskärnor, men anser att beskrivningen av kärnan Täby-Arninge behöver kompletteras med stycke om betydelsen av bättre tvärförbindelser. *Upplands-Bro kommun* noterar att begreppet ”strandskydd” överhuvudtaget inte nämns i hela utställningsförslaget. Det är märkligt med tanke på hur mycket stränder det finns i regionen, och dess betydelse för allmänheten, djur- och växtlivet. *Länsstyrelsen Stockholm* anser att det behövs en regional samsyn kring förutsättningarna för överdäckning av infrastruktur som ett sätt att hantera utmaningar i den fysiska planeringen. Även riskperspektivet kommenteras. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* (MSB) saknar tydliga ställningstaganden om byggande i riskområden. *Möjaskärgårdens företagarförening* framför att frågorna kring bebyggelseutveckling i Skärgård och landsbygd också behöver synkroniseras

med förslaget till Landsbygds- och skärgårdsstrategin. De menar att där mark redan är ianspråktagen måste utveckling kunna fortgå medan man värnar övrig natur- och kulturmiljö.

Tekniska försörjningssystem

Drygt 20 remissinstanser har lämnat synpunkter som berör de tekniska försörjningssystemen. Det är främst privata och kommunala bolag verksamma inom området samt statliga myndigheter som lämnat synpunkter, och då främst kring frågor som rör deras verksamhets- och ansvarsområde. Det förkommer inte så många generella, övergripande och allmänna bedömningar kring hur dessa frågor hanteras i utställningsförslaget. Ett flertal kommentarer rör vattensystem och dricksvattenförsörjning. *Österåkers kommun, Länsstyrelsen i Stockholm* och *Sveriges geologiska undersökning (SGU)* framhåller att regionplanen inte tillräckligt tydligt hanterar frågor som rör dricksvatten och reservvatten i regionen. Länsstyrelsen och SGU efterlyser en samordning mellan RUFS 2050 och den regionala vattenförsörjningsplanen, samt med angränsande län. Brandkåren Attunda påtalar även behovet av att ta med brandvattenförsörjning i den framtida utformningen av vattenförsörjningen.

Norrvatten och *Syvab Himmerfjärdsverket* lyfter fram vikten av att belysa och prioritera åtgärder som bygger ut kapacitet på både vattenverk och distributionsnät, som skyddar dricksvatten från föroreningar, förbättrar reservvatten genom att skydda reservvattentäkter, planera markanvändning så att vattenkvalitet inte försämras. En specifik fråga rör lokalt omhändertagande av ovidkommande vatten till följd av stora volymer nederbörd på kort tid orsakat av klimatförändringar. *Länsstyrelsen i Stockholm* och *Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)* anser att det är en brist att undermarksfrågorna inte har uppmärksammats i RUFS 2050 då en stor del av den tekniska infrastrukturen förläggs under mark. Även Svenska kraftnät understryker detta då markförlagda kraftledningar ställer höga säkerhetskrav för skyddsavstånd till bostäder. *Sörab, SRV Återvinning* och *Käppalaförbundet* påtalar att det blir allt svårare att finna platser för slam- och avfallshantering i regionen. Det är viktigt att i utvecklingsplanen också reservera plats för avfallshantering och ytor för mellanlagring av slam.

El- och energibolagen framhåller vikten av att markbehoven för elledningar och transformatorstationer i ett tidigt skede säkerställs för att kunna främja robusthet och effektivitet i elförsörjningen. *Svenska Kraftnät* anser att utställningsförslaget inte tillräckligt bra återspeglar den kraftiga ökningen av elenergi som kan förväntas följa av en kraftig befolkningstillväxt, en utbyggnad av kollektivtrafiken, etablering av energiintensiva verksamheter likt serverhallar och en elektrifiering av fordonsflottan. Energimyndigheten saknar beskrivningar av viktiga insatser eller vägval som syftar till att ta tillvara regionens stora vindkraftpotential.

Locum AB, Energimyndigheten, Svenska petroleum- och biodrivmedelsinstitutet (SPBI) och *Circle K* saknar lösningar för behovet av reservkraft och anser att samhällets förmåga att stå emot inre och yttre störningar i de tekniska försörjningssystemen behöver uppmärksammas i större utsträckning. Energimyndigheten anser punktsatserna under rubriken Energiförsörjningen bör kompletteras. Länsstyrelsen påtalar att mot bakgrund av regeringens uppdrag om återupptagen totalförsvarsplanering behöver försörjningen av olja och flytande drivmedel i länet vid vardag och vid störda förhållanden ses i ett större sammanhang. Även Energimyndigheten, Circle K och SPBI påtalar att regionen utsätts för risker som inte är acceptabla om Loudden och Bergs drivmedelsdepåer läggs ned innan en ny robust struktur för försörjning är etablerad.

Länsstyrelsen i Stockholm håller med *SGU* om att det är viktigt att det i RUFS 2050 tydligt anges att användningen av naturgrus ska minska väsentligt. SGU anser också att det är nödvändigt att det tydliggörs i RUFS att nya bergtäkter behövs för att fylla samhällets behov av material. *Länsstyrelsen* och *Svenska Kraftnät* framhåller att då en stor del av den tekniska infrastrukturen förläggs under mark är det en brist att undermarksfrågorna inte har uppmärksammats i RUFS 2050. Vidare anser *Länsstyrelsen* att det behövs en regional samsyn kring förutsättningarna för överdäckning av infrastruktur som ett sätt att hantera utmaningar i den fysiska planeringen.

Transportsystemet

Avsnittet som rör transportsystemet och frågor relaterade till detta har renderat relativt många, omfattande och delvis disparata synpunkter. I drygt 70 remissvar finns det kommentarer och förslag med bäring på området. Det är få remissinstanser som ifrågasätter den övergripande inriktningen. En relativt stor andel av synpunkterna är detaljerade och rör specifika planer och investeringar som instanserna antingen är angelägna om ska bli av eller som de vill stoppa.

I utställningsförslaget avgränsas de utpekade framtida investeringarna i transportinfrastruktur till beslutade åtgärder i den nationella transportplanen, den regionala transportplanen och landstingets beslutade satsningar på upprustning och utbyggnad av kollektivtrafiken. *Länsstyrelsen* och *Trafikverket* efterlyser beskrivningar av dessa åtgärder och hur de är sammansatta och anser att det vore önskvärt att kapacitetsökningen av de beslutade infrastrukturinvesteringarna tydligt framgår i planförslaget och även på vilket sätt de skilda investeringarna stödjer utvecklingen av den regionala strukturen och samband för skilda typer av transporter. *Trafikverket* efterlyser också att det tydligare pekas ut var bristerna i transportsystemet finns idag. *Uppsala kommun* anser att RUFS 2050 borde ha ett långsiktigt perspektiv också när det gäller transportsystemet och att planen bör ta tydligare ställning till vilka trafikinvesteringar som är viktiga för stockholmsregionens utveckling på lång sikt.

Arlandaregionen och *Stockholm Nordost* anser att RUFS 2050 behöver utvecklas med visioner bortom år 2030 och att de långsiktiga trafikinvesteringarna (2030–2050) behöver preciseras utifrån ett långsiktigt och strategiskt fokus. Bland annat *Norrtälje kommun* och *Södertörnskommunerna* efterlyser att en tydligare trafikstrategi arbetas fram inom ramen för den regionala planeringen.

I remissvaren finns en förståelse och acceptans för att kollektivtrafiken ska prioriteras och för förslaget att avvakta med utbyggnadsåtgärder som påtagligt ökar vägtrafikarbetet. *Trafikverket* menar dock att ökad vägkapacitet bör prövas i vissa relationer. *Arlandaregionen* och *Stockholm Nordost* uttrycker också en avvikande uppfattning och menar att vägtrafiken även i framtiden kan väntas ha en betydande roll och att en utbyggnad av vägnätet inte kan skjutas upp. Även om flera remissinstanser inte uttryckligen ifrågasätter det regionala förhållningssättet så går det att skönja ett mönster i svaren där i synnerhet kommunerna i Stockholms län lyfter fram behovet av investeringar i specifika vägprojekt. *Södertörnskommunerna* framhåller exempelvis vikten av att genomföra Tvärförbindelse Södertörn. *Stockholm Nordost, Lidingö stad, Nacka kommun, Värmdö kommun, Tyresö kommun* framhåller betydelsen av Östlig förbindelse.

Många remissinstanser, inte minst angränsande kommuner och regioner, såsom *Region Uppsala*, *Region Gävleborg, Region Västmanland, Västerås Stad, Arboga kommun, Kungsörs kommun* samt intresseorganisationer som *Företagarna i Stockholms län*, lyfter fram Arlandas betydelse som internationell transportnod och anser att detta kan beskrivas tydligare. Kommunerna i *Stockholm Nordost,*

Arlandaregionen, samt *Huddinge kommun* lyfter fram behovet av bättre möjligheter att resa kollektivt till Arlanda.

Många kommentarer berör kollektivtrafiken, inte minst den spårbundna. *Länsstyrelsen Stockholm* efterfrågar en tydligare diskussion om behov och inriktning för kapacitetsförstärkningar i kollektivtrafikens stomnät. Utöver allmänna kommentarer om vikten av en kapacitetsstark och pålitlig kollektivtrafik framkommer i remissvaren många förslag på specifika åtgärder och investeringar som är av stor vikt för respektive kommun eller region. Som exempel kan nämnas att *Södertälje kommun* anser att frågan om hur järnvägstrafiken in mot Stockholm söderifrån behöver utvecklas. *Regionförbundet Sörmland* påtalar vikten av kapacitetsförstärkningar på Västra stambanan, i synnerhet på sträckan Järna-Gnesta. *Arlandaregionen och Region Uppsala* påpekar att det behövs förbättrad kapacitet på Ostkustbanan, utbyggda spår mellan Ostkustbanan och Arlandabanan och en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. *Region Uppsala* anser vidare att RUFS behöver ta ställning till lokalisering av regionaltågsstation Stockholm Nord. Solna är ett alternativ, men regionen anser också att Helenelund borde vara en stark kandidat. Detta behöver diskuteras bland annat inom ramen för ABC-samarbetet.

Ett flertal remissinstanser, däribland *Nynäshamns kommun* och *Länsstyrelsen i Stockholm* välkomnar initiativet med en kompletterande strategi for godstransporter. Det framkommer uppfattningar att godstransporterna behandlas alltför schematiskt i utställningsförslaget och att det saknas tydliga ställningstaganden, som kan bidra med långsiktighet och robusthet i planering vad gäller godsflöden, inte minst vad gäller farligt gods. Det framkommer en del synpunkter på att utställningsförslaget saknar förhållningssätt till båtpendling i regionen, samt att sjötrafiken redovisas separat från det övriga kollektivtrafiksystemet. *Statens Maritima Museer* och *Vaxholms stad* anser det är möjligt att använda sjövägarna mer effektivt för att förbättra kommunikationer och undvika flaskhalsar i kollektivtrafiken. *Stockholms stad* är frågande inför varför samtliga transportslag i det tematiska området ”Transportsystemet” beskrivs under var sin rubrik – utom sjöfarten.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, anser att det saknas tydliga ställningstaganden, som kan bidra med långsiktighet och robusthet i planering vad gäller godsflöden, särskilt farligt gods. Myndigheten saknas en analys över flöden och målpunkter för farligt gods. Denna fråga behöver omhändertas i det påbörjade arbetet med en regional godsstrategi.

Några remissinstanser efterfrågar att ett sammanhållet resonemang kring gång- och cykeltrafikens roll i ett nytt trafiknät behöver finnas med i RUFS. *Sveriges Bussföretag* framhåller risken för konflikter mellan ökad yta för gång och cykel och framkomlighet för busstrafik. Det framkommer också i några remissvar en önskan om att RUFS 2050 sammanfattar och tydliggör vad Sverigeförhandlingen innebär för regionen.

Förvaltningens kommentarer

Generellt

Förvaltningen har noterat att många synpunkter berör utställningsförslagets omfång och tydlighet. För den tematiska delen har också påpekats att de utpekade regionala förhållningssätten är av mycket olika karaktär och svåra att förhålla sig till. Förvaltningen är överens med dessa synpunkter och förtydligar de tematiska kapitlen i slutligt planförslag genom att ensa rubriksättning och utveckla de tidigare regionala förhållningssätten och centrala ställningstagandena till *regionala ställningstaganden* som för varje

tematisk fråga blir ett antal tydliga uppmaningar inom frågor som, ur ett regionalt perspektiv, är viktiga att driva.

För att ytterligare stärka och tydliggöra den tematiska delen samlas de tematiska frågorna i tre övergripande områden i slutligt planförslag; *Utbyggnad och utveckling*, *Resurser och hänsyn*, samt *Tillväxt och välbefinnande*. Någon av de tematiska frågorna får ny rubricering för bättre koordinering med övriga rubriker.

Förvaltningen strävar också övergripande att hålla de tematiska kapitlen relativt kortfattade, och utgå från övergripande och regionala frågeställningar. Frågeställningar på mer detaljerad nivå är lämpligare att hantera på lokal nivå, därför kommenteras inte heller alltid synpunkter som rör detaljerade frågor.

Frågor om bostadsförsörjning och bostadsmarknad

Förvaltningen är enig med de remissinstanser som belyst att det finns ett stort behov av regional samverkan i bostadsfrågan. Förvaltningen har därför föreslagit att en av de regionala prioriteringarna ska handla om bostadsbyggande. Det finns mycket att vinna på att lära av varandra i regionen, och signalera vår regions behov gemensamt till nationella aktörer.

Förvaltningen är också helt enig med de remissaktörer som belyser att bostadsförsörjning handlar om mer än att bara bygga nya bostäder. Förvaltningen utvecklar det i skrivningarna om stadsutveckling (i kapitlet om stadsbyggnad och bebyggelseutveckling) och betonar vikten av helhetstänk i regionens bebyggelse- och stadsutveckling. Sociala aspekter av boende och boendesegregation belyses också i tematiska frågan om social sammanhållning.

Förvaltningen har tagit de inkomna synpunkterna på kommunernas planberedskap i beaktande. Utifrån dessa väljer förvaltningen att justera tabellen om behov av kommunal planberedskap för bostadsbyggande och gör avvägningar för att hantera synpunkter som kommunerna har haft, samtidigt som den totala föreslagna planberedskapen måste överensstämma med de av förvaltningen genomförda analyserna av demografiskt bostadsbehov, och även med den i planen föreslagna bebyggelse- och transportinfrastrukturen som är baserad på analyser för en hållbar markanvändning, att klara kapaciteten i transportsystemet och att möjliggöra minskad klimatpåverkan. Utifrån att Huddinge kommun har fattat beslut om att bygga många bostäder i samband med utbyggnaden av Spårväg Syd och med tanke på kommunens storlek menar förvaltningen att det finns anledning att höja kommunens planberedskap. Förvaltningen tar också hänsyn till Solna kommuns synpunkt om svårigheten i att hålla en mycket hög byggtakt och också klara de kommunala åtagandena för samhällsservice med mera, liksom till Nacka kommuns synpunkt om att deras planberedskap ligger avsevärt högre än i utställningsförslaget. Siffrorna för Lidingö och Värmdö har justerats ner något utifrån kommunernas synpunkter och med tanke på kapaciteten i transportsystemet. Förvaltningen menar att det inte är möjligt att höja föreslagen planberedskap i Österåker- och Upplands Väsby kommun då det skulle förändra den regionala struktur som planen vilar på.

Förvaltningen vill framhålla att det är mycket positivt att kommunerna har höga ambitioner och att planen inte hindrar en högre utbyggnadstakt än föreslagen planberedskap i RUFS 2050. Det viktiga är att planens intentioner om att bygga i de relativt sett mest tillgängliga lägena i varje kommun, samt att stadsutveckla hållbart, realiseras.

När det gäller realismen i tabellen vill förvaltningen framhålla att tabell 5 i utställningsförslaget inte utgör mål för bostadsbyggandet utan redovisar en ur regional synvinkel lämplig planberedskap för att klara det demografiska bostadsbehov som skapas av den befolkningstillväxt som förvaltningen har bedömt är realistisk i genomförda framskrivningar för Stockholmsregionens befolkning.

Arbetet kring en storregional bostadsmarknad och bostadsförsörjning ser förvaltningen med fördel kan fördjupas inom ramen för arbetet med ÖMS 2050 tillsammans med andra storregionala funktioner. En framgångsfaktor är samverkan med kommunerna.

Digitala frågor

Förvaltningen håller med om att digital infrastruktur ska likställas med annan teknisk infrastruktur men menar att frågan också förtjänar att belysas ur ett tillväxt- och tillgänglighetsperspektiv, där tillgänglighet även omfattar användarperspektivet – att till exempel äldre och personer med funktionsnedsättning ska kunna leva oberoende och delta i samhällslivet. Digitalisering och digital infrastruktur berörs på flera ställen i planen, såväl kopplat till teknisk försörjning som till utvecklingsfrågor som exempelvis landsbygd, och hälso- och sjukvård. Detta är frågor som behöver utvecklas vidare i samverkan mellan regionens aktörer utifrån olika frågors logik.

Forsknings- och innovationsfrågor

Förvaltning har tagit hänsyn till de olika synpunkterna genom att ge dem ett ökat fokus i de regionala ställningstagandena. Vissa av synpunkterna har till viss del tagits om hand i andra avsnitt såsom Stockholm Nordost synpunkt om tydliga ställningstaganden om förutsättningar för ett breddat näringsliv och innovationskraft som återfinns under *Främja företagande och entreprenörskap* i avsnittet Regionalekonomi, näringsliv och entreprenörskap. Förvaltningen tycker också att det är viktigt att lyfta universitetens betydelse för Stockholmsregionen och ökat samarbete mellan offentlig sektor, akademi och industri och har försökt att tydliggöra det ytterligare under det regionala ställningstagandet *Stärk kopplingen mellan akademi, näringsliv, offentlig sektor och civilsamhället*. Förvaltningen håller med om vikten av regional samverkan inom innovationsområdet och lyfter det speciellt i det regionala ställningstagandet *Utveckla arbetet med den regionala innovationsstrategin*.

Förvaltningen håller med om att planen inte ska låsa fast sig i specifik framtida teknikutveckling – planen tar heller inte ställning till eller förordar ett förnybart bränsle framför ett annat. Såväl elektricitet som andra alternativa drivmedel, exempelvis biogas, etanol och HVO, har stor betydelse för omställningen av Stockholmsregionens fordonsflotta. Syftet med att peka ut regionala prioriteringar, är däremot just att prioritera vissa frågor som regionen behöver kraftsamla kring. Elektrifiering är en avgörande ”ny” insats som regionen behöver arbeta med för att nå transportsektorns klimatmål om 70 procent utsläppsminskning till 2030 i länet. Enligt Miljömålsberedningens behöver 20 procent av fordonsflottan vara elektrifierad år 2030, vilket innebär att cirka 200 000 elbilar behöver rulla på länets vägar 2030. Det kräver en stor utbyggnad av laddinfrastruktur och en samordning med elnätets utveckling i länet där regionplaneringen kan vara en arena.

Frågor om hav, sjöar och vatten

Förvaltningen håller med om att det behövs ökad regional samverkan om vattenfrågor i regionen. Genom den kommande regionala vattenförsörjningsplanen, som tas fram av Länsstyrelsen i regional samverkan,

skapas en ny plattform för vattensamverkan. Att miljökvalitetsnormerna för vatten följs i efterföljande planering är nödvändigt för regionens vattenresurser, men det är svårt att i en så översiktlig plan som RUFS 2050 göra avvägningar i förhållande till andra väsentliga samhällsmål. I efterföljande planering är det därför mycket viktigt att samverkan sker tidigt i planprocessen mellan kommuner och andra lämpliga aktörer kring de frågor som är aktuella när miljökvalitetsnormer riskerar att överskridas. Övergripande skrivningar om miljökvalitetsnormer har lagts till i avsnittet.

Strandskydd är ett allmänt skydd som regleras i miljöbalken (1998:808). Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten (7 kap 13 §). Kommunen har det primära ansvaret för att hantera frågor om strandskydd. Bestämmelserna utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet men innebär att exploatering och andra ingrepp endast får genomföras om de inte påtagligt skadar natur- och kulturvärdena och är av särskilt allmänt intresse. Strandskyddet är inte föremål för regionala avvägningar, och det hanteras därför inte i en regionplan. I kommunal planering kan dispens sökas för strandskyddet utifrån lokala motiveringar. Varje enskilt ärende prövas då för sig, och det är Länsstyrelsen som kan ge dispens.

Frågor om samhällsservice, hälso- och sjukvård

Förvaltningen har lyft fram landstingets egen kärnverksamhet med ställningstagande kring jämlik hälsa, tillgänglighet och tillgång till hälso- och sjukvård samt betydelsen av folkhälsoarbetet. Folkhälsa föreslås även vara en regional prioritering. Förvaltningen tar också hand om Karolinska universitetssjukhusets synpunkter.

Frågor om klimatpåverkan och klimatanpassning

Förvaltningen noterar att flera remissinstanser efterfrågar ökad konkretion i fråga om klimatanpassnings-åtgärder. Förvaltningen menar att det är svårt att ha en alltför hög konkretionsgrad i en så övergripande plan som RUFS 2050. Det är också viktigt med ökad samverkan och ett ökat kunskapsutbyte mellan kommuner och andra relevanta aktörer.

Förvaltningen menar att synsätt och utgångspunkter för att uppnå en hållbar samhällsplanering framgår i del 3 under ”En regional rumslig inriktning för hög tillgänglighet, låg klimatpåverkan och goda livsmiljöer”. Där beskrivs hur den regionala strukturen ska bidra till ökad regional tillgänglighet, minskad klimatpåverkan och lokal miljöpåverkan och minskad trängsel, samt att bebyggelsestrukturen möjliggör för korta avstånd till bytespunkter som ökar möjligheten för alla invånare att röra sig fram till fots och med cykel. Bebyggelsestrukturens samspel med den regionala grön- och blåstrukturen bidrar också till att ekosystemtjänster kan bibehållas och utvecklas samtidigt som regionens invånare har tillgång till rekreation såväl som närhet till lokala grönområden.

Förvaltningen bedömer att Klimatfärdplan 2050 kommer att utgöra ett värdefullt komplement till RUFS 2050 gällande hur arbetet med att minska de klimatpåverkande utsläppen ska drivas vidare i regionen.

Frågor om kompetensförsörjning mm

Förvaltning har tagit hänsyn till de olika synpunkterna genom att ge dem ett ökat fokus i de regionala ställningstagandena. Förvaltningen håller med om vikten av fortsatt sammankoppling av de storregionala

arbetsmarknaderna i ÖMS och tar bland annat upp det i det regionala ställningstagandet *Matcha kompetens och arbetsgivarens behov*.

Förvaltningen ser att det är av största vikt att arbeta med en ökad integration och minskade socioekonomiska skillnader på arbetsmarknaden och har utvecklat detta i flera av de regionala ställningstagandena bland annat *Motverka tudelningen av arbetsmarknaden* och H*åll ihop regionen till en arbetsmarknad*.

Förvaltningen instämmer i vikten av att motverka kompetensbristen inom olika verksamhetsområden. Förvaltningen har skrivit om detta område under det regionala ställningstagandet *Matcha kompetens och arbetsgivarens behov*.

Förvaltningen förtydligar kopplingen mellan kompetensförsörjning och inomregional och storregional integration av arbetsmarknaden. Det underlättar även inträde, etablering och inkludering för individen på arbetsmarknaden. Matchning och livslångt lärande är avgörande för Stockholmsregionens långsiktiga kompetensförsörjning, men förvaltningen har även lyft fram betydelsen av att rusta individer som står långt från arbetsmarknaden samt betydelsen av internationell tillgänglighet för att attrahera och behålla global talang. Gemensam gymnasieregion hanteras av StorSthlm.

Kulturfrågor inklusive frågor om kulturarv och kulturmiljö

Förvaltningen har tagit hänsyn till Konstnärliga och litterära yrkesutövares samarbetsnämnds synpunkter och gjort vissa justeringar för att stärka avsnittet om Kultur men uppfattar i övrigt att remissaktörerna är nöjda med avsnittet.

Riksintressen som rör bevarande som kulturmiljövård och som ligger inom bebyggelsemiljö tas upp särskilt i förhållningssätten, såsom till exempel att stora delar av den centrala regionkärnan är av riksintresse för kulturmiljövården med historiskt värdefulla miljöer och vidare att – ”Kulturmiljövärden i bebyggelse ska användas som en resurs och hanteras utifrån sina förutsättningar”.

Förvaltningen har utifrån remissynpunkterna valt att tydligare lyfta fram kulturarv och kulturmiljö som attraktionsfaktor och del i en värdeskapande bebyggelsestrukturutveckling.

Landsbygds- och skärgårdsfrågor

I RUFS 2050 framhålls att i ett långsiktigt perspektiv är all jordbruksmark värd att bruka och att exploatering på jordbruksmark ska undvikas i största möjliga utsträckning. Samtidigt tar RUFS 2050 ställning för att i regionalt prioriterade bebyggelselägen såsom stadskärnor, strategiska stadsutvecklingslägen, primära bebyggelselägen samt i landsbygdsnoderna ska bebyggelse prioriteras. En konsekvensanalys ska då genomföras. Utanför dessa regionalt prioriterade bebyggelselägen bör enligt RUFS 2050 gälla andra förhållningssätt som skydd för jordbruksmarken.

Förvaltningen bedömer Landsbygds- och skärgårdsstrategin kommer att utgöra ett värdefullt komplement till RUFS 2050 gällande landsbygds- och skärgårdsfrågor.

Förvaltningen förordar inte Horstensleden utan redovisar den enbart som sträckning på plankartan, eftersom den är utpekad som riksintresse för sjöfart och ingår i TEN-T-nätet.

Frågor om miljö- och hälsa

Förvaltningen belyser betydelser av den lokala grönstrukturen i flera tematiska frågor, bland annat i kulturarv och kulturmiljö, naturmiljöer och grönområden, stadsbyggnad och bebyggelsemiljö. Kopplingen mellan miljö och god hälsa för alla har stor relevans och därför har förvaltningen valt att ändra rubriken till Miljö och hälsa.

Frågor om natur och grönområden

Förvaltningen har utvecklat de regionala ställningstagandena för ekologiska samband, spridningslänkar och fördjupad kilsamverkan. Kopplingarna mellan folkhälsa och tillgänglighet till natur- och grönområden har förtydligats. Frågor om grönstruktur och gröna samband av betydelse för plankartan hanteras inom ramen för ställningstagande till plankartan i kapitel 3.

Frågor om regionalekonomi mm

Förvaltning har tagit hänsyn till de olika synpunkterna genom att ge dem ett ökat fokus i de regionala ställningstagandena. Förvaltningen håller med om den starka kopplingen mellan tillgänglighet och attraktivitet för näringslivet samt Arlandas betydelse för regionen och Sverige. Förvaltningen har förstärkt skrivningarna om detta under bland annat de regionala ställningstagandena *Stärk regionens internationella tillgänglighet och transporter* och M*atcha kompetens och arbetsgivarens behov* under avsnittet Kompetensförsörjning, utbildning och arbetsmarknad.

Mellan 2000–2014 skedde 74 procent av sysselsättningstillväxten i länets centrala kommuner. För att få en mer resilient region där människor kan bo och arbeta på olika ställen i regionen arbetar förvaltningen för en utveckling av de regionala stadskärnorna, med etablering av företag och verksamheter på dessa platser som ett komplement till den centrala regionkärnan. Under det regionala ställningstagandet *Håll ihop regionen till en arbetsmarknad* under avsnittet Kompetensförsörjning, utbildning och arbetsmarknad tar förvaltningen upp problematiken om var människor bor i förhållande till arbetsplatsernas placering.

Förvaltningen håller med om vikten av att ha ett antal internationellt konkurrenskraftiga verksamhetshetsområden och har förstärkt texten om detta bland annat under det regionala ställningstagandet *Ta tillvara regionens ekonomiska styrkor*. Där står också besöksnäring med.

Sociala frågor

Förvaltningen har valt att komplettera den strategiska inriktningen från RUFS 2010 kring stärk sammanhållningen och frigör livschanser med regionala ställningstagande kring delaktighet, tillhörighet, samskapande och sociala testarenor. Förvaltningen instämmer i synpunkter om att trygghet behöver få ökat utrymme i regional samverkan och i samverkan med nationella och lokala aktörer.

Frågor om stadsbyggnad och bebyggelseutveckling

Förvaltningen håller med om att täthetsbegreppet behöver nyanseras och diskuteras vidare. Täthet leder till många viktiga nyttor i stadsbyggandet, såsom större närhet till målpunkter, högre utbud av service och kollektivtrafik etc. men är inte någon garanti i sig själv för god stadsbyggnad eller goda livsmiljöer. Förvaltningen är också enig med KLYS om att arkitektur, kultur och konst är en bärande del av

stadsutvecklingen. Förvaltningen välkomnar en större debatt kring vilken typ av stadsmiljöer och boendemiljöer regionen ska utveckla framåt, där alla hållbarhetsaspekter tas tillvara och inte enbart kortsiktiga mål uppnås. Förvaltningen håller också med om att täthet kan uppnås med många andra medel än att bygga höga hus och innerstadsmiljöer, och att det är viktigt att ta tillvara på närströvområden och gröna parker inom bebyggelsen. Dessa frågor behöver utvecklas vidare i efterföljande planering. Riskfrågor är något som också behöver arbetas vidare med.

Tekniska försörjningssystem

Frågeställningen om regionens drivmedelsförsörjning förtydligas i det reviderade förslaget till regional utvecklingsplan. Av RUFS 2050 framgår att avtalen för Louddens och Bergs oljehamnar är uppsagda med intentionen att utveckla tät stadsbebyggelse på dessa platser. Stockholms hamn med Loudden är utpekad som hamn av riksintresse. Vidare framhålls att tidplaner för avveckling och nyetablering måste samordnas och lokalisering i form av lämpliga markområden måste pekas ut i regionen. Det betonas att lägen för införsel av flytande drivmedel i regionen behöver säkras.

Förvaltning gör för närvarande bedömningen att undermarksfrågor inte är av den karaktären att de kan utvecklas i RUFS 2050. Det gäller även förutsättningarna för överdäckning av infrastruktur. Det kan dock behöva utarbetas generella övergripande förhållningssätt i dessa frågor som kan ge en regional samsyn. Vad gäller säkerhetskrav och skyddsavstånd för markförlagda kraftledningar finns generella föreskrifter som ska beaktas vid all planering.

Transportsystemet

Förvaltningen vill understryka att RUFS 2050 ger en övergripande inriktning för transportsystemets utveckling. Det är först i kommande åtgärder för utveckling, som effektivisering och brister verkställs. Inriktningen i RUFS 2050 innebär att de mål som pekas ut är möjliga att nå. Att inom ramen för den regionala utvecklingsplanen peka ut detaljerade åtgärder och lösningar som ännu inte är utredda är däremot varken möjligt eller lämpligt. Det sker i efterföljande planeringsarbeten. Beslutade åtgärder i transportsystemet beskrivs däremot, likaså hur dessa stödjer den regionala strukturen samt den ökade kapacitet som den beslutade utbyggnaden av kollektivtrafiksystemet innebär.

Inriktningen i planförslaget innebär att mindre förbättrings- och effektiviseringsåtgärder i vägnätet kan och bör genomföras. Att genomföra större utbyggnadsåtgärder som leder till påtagligt ökat biltrafikarbete riskerar dock att försvåra möjligheterna att nå klimatmålet. När det är säkerställt att regionen klarar sitt klimatbeting förändras däremot delvis förutsättningarna för biltrafiken i regionen och en samlad regional diskussion om biltrafikens roll för den samlade regionala tillgängligheten bör då föras.

Behovet av bättre tillgänglighet till Arlanda lyfts bland annat i form av delmål för tillgängligheten till Arlanda från de regionala stadskärnorna samt i form av utpekade regionala behov i transportsystemet. Tillgänglighet till, från och inom Arlanda-Märsta lyfts även fram som rumslig princip.

Flertalet av de synpunkter rörande behov som förs fram i remissvaren täcks in av de brister och behov som identifierats via genomförda analyser och som finns med redovisas i RUFS 2050. Dessa behov måste utredas vidare i efterföljande mer fördjupade planeringsprocesser. När det gäller de i RUFS utpekade nya regionaltågsstationerna måste deras genomförbarhet utredas och de föreslagna lägena kan därför komma att behöva omprövas.

Godstransporterna ansågs ha behandlats för schematiskt i utställningsförslaget och utvecklas därför något. Effektiv godsförsörjning har även lyfts fram som en storregional strategisk inriktning. Förvaltningen bedömer också att den kommande regionala godsstrategin som tas fram under 2018 kommer att utgöra ett värdefullt komplement till RUFS 2050.

Persontransporter på vatten inom länet är en del av kollektivtrafiken och beskrivs därför tillsammans med övrig kollektivtrafik. I RUFS anges att pendelbåtstrafiken i länet kan utvecklas men att detta i så fall kräver en konsekvent och långsiktig bebyggelseplanering som stödjer en sådan utveckling.

Inriktningen i RUFS med en ökad gång- och cykeltrafik samt busstrafik kan innebära viss ökad risk för konflikt mellan dessa färdmedel i vissa lägen. Eventuella målkonflikter som uppstår mellan olika färdmedel hanteras i den mer konkreta trafikplaneringen.

Utfallet av Sverigeförhandlingen ligger i linje med inriktningen i RUFS om att prioritera kapacitetsstarka färdmedel och att utbyggnaden av kapacitetsstark kollektivtrafik och ny bebyggelse måste samordnas. Överenskommelsen om storstadsåtgärderna i Sverigeförhandlingen innebär att regionen nu måste ta till vara de goda lägen för ny bebyggelse som de tillkommande investeringarna i kollektivtrafiksystemet skapar.

Genomförande och uppföljning

Sammanfattning av remissvaren

Nästan alla remissinstanser poängterar behovet av fortsatt regional samverkan inom de områden som de regionala prioriteringarna omfattar, bland annat bostads- och kollektivtrafikförsörjningen. Detta gäller inte bara aktörerna inom Stockholms län, utan även många aktörer utanför länet. Nästan alla remissvar från kommuner och regioner utanför Stockholms län betonar vikten av fortsatt storregionalt samarbete, och ser landstinget i Stockholms län som en naturlig motor i det fortsatta samverkansarbetet.

Remissinstanserna ställer sig överlag positiva till beskrivningen av genomförandet och föreslagna prioriteringar, men inte alla. De invändningar som framförs rör främst otydlighet i roller och ansvar i genomförandet –inte urvalet av själva prioriteringarna. *Länsstyrelsen Stockholm* är dock kritisk till både innehållet i planen och dess beskrivningar av genomförandet. Länsstyrelsen anser att den nytillkomna delen om genomförande och uppföljning ska lyftas ut. De anser att det är oklart hur de prioriteringar, aktiviteter och förslag på ansvarsfördelning som har bäring på tillväxtarbetet för perioden 2018–2026 har valts ut och om förslagen har förankrats.

Andra aktörer, bland annat *Naturvårdsverket*, anser att det är positivt att RUFS 2050 – till skillnad från RUFS 2010 – är tydligt genomförandeinriktad med kvantifierade delmål och prioriterade åtgärder. *Stockholms stad* framför att fortsatt samverkan är nödvändigt för bland annat bostadsförsörjning, bebyggelse och kollektivtrafikförsörjning. S*ödertörnskommunerna* och *Norrtälje kommun* pekar på behovet av en tydligare trafikstrategi på längre sikt, fram till 2050. Även *Arlandaregionen* och *Stockholm Nordost* efterlyser ett långsiktigt strategiskt fokus på trafikinvesteringarna mellan 2030 och 2050. *Arlandaregionen* tar även upp avsaknaden av en långsiktig inriktning och stabila spelregler mellan landsting och regionens kommuner när det gäller en integrerad bebyggelse- och trafikplanering. Det skapar stora osäkerheter för alla aktörer som är ansvariga för planens genomförande.

Kommunerna inom Stockholms län ställer sig i huvudsak bakom genomförandebeskrivningen i RUFS, men framför en del generella synpunkter som framför allt rör otydligheter i genomförandet. *Stockholm Nordost* stöder genomförandeinriktningen i planen, men betonar att det är viktigt att fokus på genomförandet behålls, så att planen inte bara består av en plantext. *Sundbybergs Stad* förväntar sig att TRF/SLL fortsatt kommer att vara en aktiv aktör i den regionala planeringen, med initiativ till möten, temadiskussioner med mera. *Huddinge kommun, Österåkers kommun och Sigtuna kommun* upplever att det saknas en tydlig ambition om hur RUFS kan bli mer genomförandeinriktad. *Österåkers kommun* noterar särskilt att det viktiga samhällsekonomiska perspektivet saknas i genomförandet. *Sigtuna kommun* menar att de prioriterade åtgärderna behöver koncentreras till att bli tydligare och visa på hur de stödjer utvecklingen mot uppställda mål och delmål.

Storsthlm anser att det saknas en beskrivning av vilken roll och åtagande som görs av berörda förvaltningar i landstinget i det fortsatta arbetet med RUFS 2050. Storsthlm anser att det behövs ett fortsatt resonemang om handlingsplaner, genomförandekontrakt eller dylikt kopplade till RUFS 2050. Storsthlm anser vidare att förankringsprocesserna är en avgörande faktor för att genomförandet ska lyckas.

Trafiknämnden ser positivt på att RUFS, genom att peka ut ett begränsat antal regionala prioriteringar, ger bättre förutsättningar för ett samlat och mer fokuserat genomförande på kort sikt. I det fortsatta arbetet behöver därför prioriteringarna tydliggöras samt även ansvar och former för genomförande.

Svenska byggnadsvårdsföreningen framför synpunkten att om RUFS ska få genomslag i fortsatt stadsutveckling i länets kommuner krävs det att planen får en stabil och långsiktig politisk förankring, att den blir ett levande dokument för alla aktörer på statlig, regional och lokal nivå. Det är därför nödvändigt att Stockholms läns landsting påtar sig en betydligt mera tydlig och drivande roll än hittills för att de goda intentionerna i RUFS ska kunna realiseras.

KTH framför att akademin bör nämnas som en aktör vid genomförandet.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen ser positivt på det engagemang som finns för en stärkt samverkan kring de regionala prioriteringarna för de kommande åren. Förvaltningen instämmer i att det krävs en fortsatt dialog mellan regionens aktörer för att nå samsyn och överenskommelser om de mer precisa formerna för denna samverkan. Den dialogen har landstinget inlett. Dialogen behöver fortsätta, fram till och även efter planens antagande. Förvaltningen kommer att utveckla utgångspunkter och inriktning för roller och ansvar i genomförandet till det slutliga planförslaget, så långt det är möjligt utan att föregå den fortsatta regionala dialogen.

Förvaltningen konstaterar att det finns stora förväntningar på landstingets eget bidrag till genomförande av RUFS 2050. Landstingets roll i kommande genomförande av RUFS 2050 tar utgångspunkt i att landstinget finns angiven som aktör i de flesta regionala prioriteringar. Förvaltningen ser att detta sedan tas vidare i ordinarie styr- och ledningsprocesser, hos landstinget såväl som hos andra aktörer. Utöver detta har landstinget en särskild roll, som ansvarig för den regionala utvecklingsplaneringen, att samordna, ta fram ytterligare planeringsunderlag och följa upp utvecklingen. Förvaltningen beaktar synpunkterna om en tydligare strategisk riktning för utvecklingen av transportsystemet efter 2030 genom att förtydliga den regionala prioriteringen Styra mot ett transporteffektivt samhälle.

Förvaltningen kommer att förtydliga mervärdet av de regionala prioriteringarna, bland annat som ett svar på Länsstyrelsens synpunkt att förslaget överlappar redan befintliga strukturer och inte kopplar samman prioriteringarna med redan pågående insatser. Tanken är att prioriteringarna ska ta tillvara och stärka befintliga samverkansprocesser, men också peka på områden där sådana behöver utvecklas.

Förvaltningen ser akademin som en aktör i flera regionala prioriteringar, men ser att frågan om samverkan mellan akademin och övriga aktörer i ett gemensamt regionalt lärande kan utvecklas.

Samlad konsekvensbedömning

Sammanfattning av remissvaren

De remissinstanser som inkommit med svar på detta avsnitt betonar framför allt avsaknaden av koppling mellan innehållet i planen och själva plantexten, utträngningseffekter till följd av gentrifiering och det samhällsekonomiska perspektivet.

Upplands Väsby anser att kopplingen mellan konsekvensbeskrivningen och RUFS behöver förtydligas. Det finns ett stort antal rekommendationer och kommentarer i konsekvensbeskrivningen som inte beaktas i RUFS-förslaget. Om planen aktivt väljer att inte ta upp vissa delar i RUFS bör det ändå motiveras varför detta val gjorts. *Stockholms stad* har två synpunkter på avsnittet om konsekvensbedömningen av RUFS. Den ena handlar om gentrifieringens effekter. I den samlade konsekvensbedömningen framgår att ”Förtätning och komplettering i redan bebyggda områden innebär en risk att områden på sikt gentrifieras – att stigande popularitet resulterar i högre hyror, markpriser och andra kostnader. Detta kan skapa utträngningseffekter för socioekonomiskt svagare grupper.” *Exploateringskontoret i Stockholms stad* efterlyser ett resonemang kring lämpliga åtgärder för att hantera negativa effekter av en sådan utveckling. Den andra synpunkten handlar om barnperspektivet. I sina synpunkter på utställningsförslaget instämmer *Utbildningsförvaltningen i Stockholms stad* i konsekvensbeskrivningens analys att barnperspektivet behövde stärkas till den färdiga planen. Förvaltningen anser att det är positivt att barnperspektivet har lyfts i utställningsförslaget. *Trafiknämnden inom Stockholms läns landsting* framför att en del i arbetet med ny RUFS är att föreslå hur kollektivtrafiken ska utvecklas på lång sikt. I syfte att säkerställa att förslaget är ekonomiskt genomförbart måste även kommande utredningsarbete inkludera ett ekonomiskt konskevensperspektiv som inbegriper både övergripande investeringsbehov och driftskostnadskonsekvenser.

Boverket anser att konsekvensbedömningen är bra och kan antas i sin helhet.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen instämmer i behovet av att stärka arbetet med regional analys kring undanträngnings-effekter. Det kan utvecklas inom ramen för förvaltningens arbete med samhällsekonomiska bedömningar. Det är samtidigt viktigt att understryka betydelsen av flernivåsamverkan och handlingsutrymme som olika nivåer förfogar över för jämlikhet och social sammanhållning.

Förvaltningen instämmer också i behovet av att stärka den regionala utvecklingsplaneringen med ekonomiska underlag som ser till investeringskostnader, nyttor och driftsåtagande. En framgångsfaktor är samverkan med andra förvaltningar i landstinget och med länets kommuner.

Förvaltningen medger att det finns vissa metodproblem med konsekvensbedömning för en plan av RUFS 2050:s övergripande karaktär. Förvaltningen menar dock att mervärdet av att samlat i planprocessen väga in hållbarhetsfrågor har varit större än vad som kan utläsas i själva konsekvensbeskrivningen. Kunskapsuppbyggnad kring miljö- och hållbarhetsfrågor har i möjligaste mån arbetats in löpande under hela processen med att ta fram RUFS 2050.

Förteckning över inkomna remissyttranden

Kommuner i Stockholms län inklusive kommunsamarbeten i lånet samt StorSthlm

Botkyrka kommun *(ställer sig bakom yttrande från Södertörnskommunerna)*
Danderyds kommun *(ställer sig bakom yttrande från Stockholm Nordost)*
Ekerö kommun
Haninge kommun *(ställer sig bakom yttrande från Södertörnskommunerna)*
Huddinge kommun *(ställer sig bakom yttrande från Södertörnskommunerna)*
Järfälla kommun
Lidingö stad
Nacka kommun
Norrtälje kommun *(ställer sig bakom yttrande från Stockholm Nordost)*
Nykvarns kommun *(ställer sig bakom yttrande från Södertörnskommunerna)*
Nynäshamns kommun *(ställer sig bakom yttrande från Södertörnskommunerna)*
Salems kommun *(ställer sig bakom yttrande från Södertörnskommunerna)*
Sigtuna kommun
Sollentuna kommun
Solna stad
Stockholms stad
Sundbybergs stad
Södertälje kommun *(ställer sig bakom yttrande från Södertörnskommunerna)*
Tyresö kommun *(ställer sig bakom yttrande från Södertörnskommunerna)*
Täby kommun *(ställer sig bakom yttrande från Stockholm Nordost)*
Upplands Väsby kommun
Upplands-Bro kommun
Vallentuna kommun *(ställer sig bakom yttrande från Stockholm Nordost)*
Vaxholms stad *(ställer sig bakom yttrande från Stockholm Nordost)*
Värmdö kommun
Österåkers kommun *(ställer sig bakom yttrande från Stockholm Nordost)*

Arlandaregionen (Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna och Knivsta kommuner)
Stockholm Nordost (Danderyds, Norrtälje, Täby, Vaxholms och Österåkers kommuner)
Söderörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö kommuner)
StorSthlm (kommunerna i Stockholms län)

Kommunala och statliga bolag

Brandkåren Attunda
Käppalaförbundet
Nacka Energi AB
Norrvatten AB
SJ AB
SRV återvinning AB
Storstockholms Brandförsvar
Syvab
Söderenergi AB
Söderhalls Renhållningsverk AB *(SÖRAB)*
Vasakronan AB, Region Stockholm

Stockholms läns landsting

Centrum för arbets- och miljömedicin, SLSO
Danderyds sjukhus AB
Karolinska universitetssjukhuset
Kulturnämnden
Locum AB

Stockholms läns museum
Trafiknämnden

Regionala organisationer och kommuner utanför Stockholms län

Arboga kommun
Enköpings kommun (ställer sig bakom 4 Mälarstäders yttrande på RUFS 2050)
Eskilstuna kommun (ställer sig bakom 4 Mälarstäders yttrande på RUFS 2050)
Gnesta kommun
Håbo kommun
Katrineholms kommun
Knivsta kommun
Kumla kommun
Kungsörs kommun
Landstinget Sörmland
Linköpings kommun
Malmö Stad
Norrköpings kommun
Nyköpings kommun
Region Gävleborg
Region Skåne
Region Uppsala
Region Västmanland
Region Örebro län
Region Östergötland
Regionförbundet Sörmland
Strängnäs kommun (ställer sig bakom 4 Mälarstäders yttrande på RUFS 2050)
Söderköpings kommun
Trosa kommun
Uppsala kommun
Västerås stad (ställer sig bakom 4 Mälarstäders yttrande på RUFS 2050)
Ödeshögs kommun *(ställer sig bakom yttrande från Region Östergötland)*
Östhammars kommun *(ställer sig bakom yttrande från Region Uppsala)*

Nationella myndigheter, universitet och högskolor

Akademiska hus AB
Arbetsförmedlingen Stockholm Gotland
Boverket *
Energimyndigheten
Försvarsmakten
Försäkringskassan
Havs- och vattenmyndigheten
Högskolan i Gävle
Kungliga Tekniska högskolan *(KTH)*
Luftfartsverket *
Länsstyrelsen i Uppsala län **
Länsstyrelsen i Västmanlands län
Länsstyrelsen i Örebro län
Länsstyrelsen Stockholm *
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap *
Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor
Naturvårdsverket **
Riksantikvarieämbetet
Sjöfartsverket **
SMHI
Statens fastighetsverk *
Statens geologiska institut *
Statens geologiska undersökning *

Statens historiska muséer
Statens Maritima Muséer
Statistiska centralbyrån
Stockholms Universitet
Ståthållarämbetet
Svenska Institutet *(SI)*
Svenska Kraftnät **
Sveriges Geologiska Undersökning *(SGU)* *
Södertörns Högskola
Trafikverket **

* Remissyttrandet ingår i remissyttrandet från Länsstyrelsen Stockholm.
** Remissyttrandet ingår i remissyttrandet från Länsstyrelsen Stockholm, men har också skickats separat.

Intresseorganisationer, branschorganisationer, företag och privatpersoner

Alternativ stad / Jordens vänner Stockholm
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen *(ARG)*
Biogas Öst
Botaniska sällskapet i Stockholm
Circle K Sverige AB
Danderyds villaägarförenming
Ellevio AB
Fastighetsägarna Stockholm
Friluftsfrämjandet, Region Mälardalen
Förbundet för Ekoparken
Föreningen Rädda Ältasjön
Företagarna Stockholms län
HSO i Stockholms län (DHR Stockholms läns distrikt och Synskadades Riksförbund Stockholms och Gotlands län)
Huge Bostäder AB
Hyresgästföreningen Region Stockholm
Jagvillhabostad.nu
Jonathan Hummelman
Kollektivtrafikant Stockholm
Konstnärliga och litterära yrkesutövares Samarbetsnämnd *(KLYS)*
Linda Mattsson, White Arkitekter AB
Magnus Nilsson produktion
Mats Johansson
Möjaskärgårdens företagarförening
Nacka Miljövårdsråd
Naturskyddsföreningen i Danderyd
Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn
Naturskyddsföreningen Stockholms län
Nätverket för Hyresgästernas boendetrygghet
Samfundet S:t Erik
Skärgårdens Intresseföreningars Kontaktorganisation *(SIKO)*
Skärgårdens trafikantförening
Skärgårdsstiftelsen
Stockholms Idrottsförbund
Stockholms Kooperativa Bostadsförening
Stockholms läns bildningsförbund
Stockholms studentkårers centralorganisation *(SSCO)*
Svenska byggnadsvårdsföreningen
Svenska Petroleum och Biodrivmedelinstitutet *(SPBI)*
Svenska Turistföreningen, Stockholm lokalavdelning
Sveriges bussföretag
Sveriges Åkeriföretag

Synskadades Riksförbund Stockholms och Gotlands län *(ställer sig bakom yttrande från HSO i Stockholms län)*

Avstår att lämna yttrande
Askersunds kommun
Boxholms kommun
Folkhälsomyndigheten
Jordbruksverket
Konjunkturinstitutet
Konstfack
Linköpings Universitet
Läkemedelsverket
Länsstyrelsen i Gävleborgs län
Länsstyrelsen Östergötland
Myndigheten för yrkeshögskolan
Mälardalens högskola
Ovanåkers kommun
Post- och telestyrelsen AB
Skolverket
Svenska Bankföreningen
Sveriges Kommuner och Landsting
Sveriges Lantbruksuniversitet
Vetenskapsrådet
Vinnova