Regionledningskontoret
Utveckling och regionplanering

MISSIV
2025-06-09

Diarienummer
RS 2025-0095

Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

För att vi ska vara Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo leva och verka i, behöver vi – alla aktörer i regionen – jobba tillsammans. Alla bidrar vi med olika pusselbitar och verktyg, utifrån våra olika förutsättningar, roller och ansvar. Genom att ha samsyn kring regionens styrkor, samhällsutmaningar, mål, viktiga regionala samband och system kan vi driva utvecklingen i Stockholmregionen framåt på ett kraftfullt och hållbart sätt. Den regionala utvecklingsplanen vägleder oss aktörer i vårt gemensamma arbete.

Nu finns en granskningshandling av ett förslag till ny regional utvecklingsplan. Granskningshandlingen är ett resultat av den omfattade samrådsprocessen som avslutades med en skriftlig samrådsremiss förra året. Regionstyrelsens infrastruktur och regionplaneringsutskott fattade den 3 juni beslut om att sända ut granskningshandlingen på remiss. Syftet med granskningen är att kvalitetssäkra planens innehåll.

Remissen

Välkommen att skicka in synpunkter på granskningshandlingen. För att underlätta vår hantering önskar vi att ni skickar in era svar via ett digitalt formulär som nås via denna länk. Det är även möjligt att skicka in synpunkterna via e-post till registrator.rlk@regionstockholm.se i både word- och pdf-format. Vänligen ange diarienummer RS 2025-0095.

Synpunkterna ska vara Region Stockholm tillhanda senast den 15 oktober 2025. Remissvaren kommer att sammanställas i ett utställningsutlåtande.

Granskningsseminarium

Den 12 juni hålls ett granskningsseminarium i Landstingshuset mellan kl. 08:30 – 13:00. Granskningsseminariet riktar sig till handläggare och syftar till att informera om inkomna synpunkter under tidigare samrådsfas samt vad synpunkterna föranlett för ändringar i granskningshandlingen.

Inbjudan till detta seminarium har skickats ut tidigare. Önskar du delta, vänligen kontakta utveckling.och.regionplanering.rlk@regionstockholm.se. Seminariet kommer att spelas in och finnas tillgängligt i efterhand på regionstockholm.se/regionalutveckling.

Granskningsvecka
Under v. 35 kommer Region Stockholm att anordna tematiska seminarier som syftar till att ge fördjupad information om granskningshandlingens olika delar. Information om dessa seminarier kommer att finnas på regionstockhlolm.se/regionalutveckling. Under denna vecka kommer även handläggare på Region Stockholm att finnas tillgängliga och svara på eventuella frågor.

Bilagor:
Granskningshandling: Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen - granskningshandling.
Bilaga till granskningshandling: Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022-2060
Bilaga till granskningshandling: Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
Bilaga till granskningshandling: Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen
Bilaga till granskningshandling: Riksintressen i regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
Bilaga: Sändlista remissinstanser.

Mer information finns på www.regionstockholm.se/regionalutveckling. Där finns bland annat mer och fördjupat underlag och digitalt kartmaterial. Vid frågor om remissen kan du kontakta:

Jenny Carlsson Widell, projektledare
utveckling.och.regionplanering.rlk@regionstockholm.se.
Tel. 08-123 17494





Bilaga till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060

Region Stockholm

Region Stockholm
Regionledningskontoret
Box 30215, 104 25 Stockholm
Besöksadress:
Lindhagensgatan 98
Telefon: 08-123 100 00
registrator.rlk@regionstockholm.se
www.regionstockholm.se

Dnr: 2025-0095

Innehåll

Sammanfattning 4
Inledning 6
Bostadsförsörjning – en regional angelägenhet 6
Bostadsbehov och bostadsefterfrågan 7
Läsanvisning 7
Metod för att beräkna bostadsbehov 8
Avgränsningar 9
Rivningar, lediga bostäder och bostadsbuffert 10
Ingående underskott av bostäder 10
Tillbakablick på bostadstillskottet i länet 11
Framskrivningar av länets befolkningsutveckling till 2040 och 2060 14
Befolkningen växer, men inte lika kraftigt som tidigare 14
Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 16
Ingående ackumulerat underskott av bostäder i Stockholmsregionen 17
Årligt behov av tillkommande bostäder 18
Bostadstillskott per kommun 18

Sammanfattning

Att beräkna bostadsbehov är viktigt för att planera bostadsbyggande, möta befolkningstillväxten och säkerställa en hållbar bostadsmarknad. Att förstå framtida behov kan bidra till att motverka bostadsbrist, skapa ekonomisk stabilitet och utveckla infrastruktur i takt med samhällets behov.

Beräkningen av Stockholmsregionens demografiskt drivna bostadsbehov 2022–2060 är en bilaga till den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen. Bilagan redovisar bostadsbehovet i länet för åren 2022–2060 utifrån tre olika scenarier – låg, bas och hög – över hur befolkningen i länet utvecklas[1]. Jämfört med tidigare framskrivningar av befolkningsutvecklingen har tillväxttakten justerats ned, främst på grund av förändrade antaganden om migration till Sverige. Trots detta förväntas länets befolkning öka betydligt, vilket innebär ett fortsatt stort bostadsbehov.

Metoden som har använts för att räkna ut det regionala bostadsbehovet har tagits fram av Boverket. Beräkningsmodellen tar hänsyn till avgångar från nuvarande bostadsbestånd (till exempel rivningar), lediga lägenheter, behovet av en bostadsbuffert samt initialt underskott på bostäder. Metoden ger en uppfattning om hushållsbildningen antalsmässigt och ger ett underlag för en bedömning av det kvantitativa behovet av bostäder. Hushållskvotmetoden ger däremot ingen information om vilken typ av bostäder som efterfrågas. Det pågår ett utvecklingsarbete om hur behoven ser ut fördelat på olika bostadsstorlekar. Detta kommer framöver att kunna fördjupa kunskaperna om bostadsbehoven.

Perioden 2015–2022 har det i genomsnitt tillkommit runt 15 000 bostäder per år. Bostadstillskottet kommer i första hand av nyproduktion, men en viss andel av har också tillkommit genom permanentning av fritidshus, omvandling och ombyggnation av befintliga byggnader. Länets kommuner har generellt haft mål om bostadstillskott som i hög grad varit linje med det regionala behovet. Däremot har kommunernas bostadsmål till fullo inte kunnat realiserats.

Resultatet av beräkningarna ger att det i länet behövs ett årligt bostadstillskott om 11 700–16 400 för perioden 2022–2040 och 8 400–14 100 bostäder för perioden 2040–2060, beroende på tillväxtscenario för befolkningsutvecklingen. Totalt för hela perioden behöver 379 000–582 000 nya bostäder tillkomma i länet för att möta befolkningsökningen. Därtill tillkommer ett ackumulerat underskott av bostäder, det vill säga hur många bostäder som inte har till tillkommit i relation till vad som ”borde” ha byggts, som är 77 000 bostäder.

För att antalet bostäder som behöver tillkomma ska realiseras och vara i paritet med befolkningsutvecklingen krävs att alla kommuner i länet planerar för fler bostäder. Utifrån kommunernas storlek och förutsättningar har en kommunfördelning av bostadstillskottet tagits fram. Det angivna antalet för respektive kommun kan utläsas som den planberedskap kommunerna bör ha för tillkommande bostäder för att möta det regionala bostadsbehovet.

[1] Region Stockholm, 2023, Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige.

Tabell 1. **Kommunfördelning av det bostadstillskott som årligen behöver tillkomma för att möta det demografiskt drivna regionala bostadsbehovet. Därtill redovisas ingående ackumulerat underskott av bostäder (se även Figur 3).**

Kommun	Antal bostäder 2022	Årligt tillskott 2022–2040 (avrundat 100-tal)	Årligt tillskott 2041–2060 (avrundat 100-tal)	Totalt tillskott 2060 (avrundat 1000-tal)		Antal bostäder 2060		Ingående ackumulerat underskott[2]
				Låg	Hög	Låg	Hög	
Botkyrka	37 200	400-500	300-400	12 000	18 000	48 900	55 200	2 400
Danderyd	13 600	100-150	50-100	5 000	8 000	18 900	21 700	1 100
Ekerö	10 700	100-200	50-100	4 000	6 000	14 500	16 500	800
Haninge	40 100	400-600	300-500	13 000	20 000	53 000	59 900	2 600
Huddinge	46 700	700-900	500-800	19 000	29 000	65 600	75 700	3 900
Järfälla	37 700	600-800	400-700	19 000	29 000	56 600	66 700	3 800
Lidingö	22 600	100-200	50-100	4 000	6 000	26 400	28 400	800
Nacka	46 600	600-700	450-700	22 000	34 000	68 600	80 300	4 500
Norrtälje	33 800	300-500	200-400	11 000	17 000	44 800	50 700	2 250
Nykvarn	4 500	50-100	50-100	2 000	3 000	6 400	7 400	400
Nynäshamn	13 700	100-200	50-100	4 000	6 000	17 500	19 600	800
Salem	6 900	50-100	50-100	2 000	3 000	8 800	9 800	400
Sigtuna	20 700	200-300	200-300	7 000	11 000	27 900	31 700	1 500
Sollentuna	32 400	400-500	300-400	12 000	18 000	44 100	50 400	2 400
Solna	45 400	600-800	400-600	15 000	23 000	60 200	68 100	3 050
Stockholm	511 100	4 200-5 800	3 000-5 200	137 000	209 000	647 700	720 600	28 000
Sundbyberg	27 100	550-700	400-700	19 000	29 000	46 100	56 200	3 900
Södertälje	44 000	400-600	300-500	15 000	23 000	58 800	66 700	3 050
Tyresö	20 600	150-250	100-200	5 000	8 000	26 000	28 800	1 100
Täby	32 800	500-700	400-700	17 000	27 000	50 300	59 600	3 550
Upplands-Bro	13 100	150-250	100-200	5 000	8 000	18 400	21 300	1 300
Upplands-Väsby	21 400	250-350	100-200	6 000	10 000	27 900	31 300	1 100
Vallentuna	14 500	200-300	200-300	7 000	11 000	21 700	25 500	1 500
Vaxholm	5 200	50-100	50-100	2 000	3 000	7 100	8 100	400
Värmdö	19 900	250-400	200-300	9 000	14 000	29 100	33 900	1 800
Österåker	19 600	300-400	200-300	6 000	10 000	26 000	29 500	1 300
Stockholms län	**1 142 100**	**11 700–16 400**	**8 400–14 100**	**379 000**	**582 000**	**1 521 300**	**1 723 600**	**77 700**

Trots att tillskottet de senaste åren har legat på historiskt höga nivåer sett till antalet färdigställda bostäder, står Stockholmsregionen fortsatt inför en stor utmaning att kunna bostadsförsörja för regionens, både nuvarande och kommande, invånare. För att skapa förutsättningar för alla regionens invånare att leva i goda bostäder krävs fler verktyg än tillskott av nya bostäder. Inte minst behövs insatser som bidrar till att sänka trösklarna för att fler ska få tillgång till bostadsmarknaden.

[2] Det ingående ackumulerade underskottet är beräknat utifrån 2005 som basår.

Inledning

En fungerande bostadsförsörjning i hela Stockholmsregionen är avgörande för både invånarnas välmående och regionens tillväxt och attraktionskraft. Tillgången till bostäder påverkar individers livskvalitet och regionens förmåga att locka arbetskraft, studenter och forskare, vilket är viktigt för näringslivets utveckling och konkurrenskraft.

Bostadsförsörjning – en regional angelägenhet

Regionen ansvarar för regional fysisk planering och ska utreda regionala frågor av betydelse för länets fysiska miljö. Det kan handla om att ta fram prognoser, omvärldsanalyser och olika utvecklingsscenarier för att skapa beredskap för olika samhällsutvecklingar.

Bostads- och arbetsmarknaden i Stockholms län är regional. Bostadspriser, efterfrågan och resmöjligheter påverkar hela länet, vilket kräver samordnad planering. Exempelvis bygger vissa kommuner fler bostäder medan andra har fler arbetsplatser, vilket skapar en regional dynamik där bostadsförsörjning måste planeras över kommungränserna. I den bemärkelsen är kommunerna beroende av varandra. Hela länet påverkas av bostadsbrist, trångboddhet och behovet av fler bostäder för olika grupper (ungdomar, äldre, nyanlända). Dessa utmaningar kräver samordning och strategisk planering på regional nivå, inte bara i enskilda kommuner.

Målet med bostadsförsörjningen är att alla ska ha möjlighet att leva i goda bostäder. Kommunerna ska genom planering skapa förutsättningar för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet som främjar hela befolkningen. Särskild hänsyn ska tas till bostadsbehov för grupper med särskilda behov, exempelvis äldre, unga och personer med funktionsnedsättning.

Bostadsförsörjning handlar både om nyproduktion och om att utveckla det befintliga beståndet. Utöver att tillföra nya bostäder för att möta kommande behov är det en utmaning att invånare i länet idag har svårt att klara sina boendekostnader, eller av olika skäl inte kan efterfråga de bostäder som finns tillgängliga. För att möta det krävs mer än bostadsbyggande. Det kan till exempel också handla om att få till en större rörlighet inom bostadsbeståndet eller att i de äldre delarna av bostadsbeståndet göra anpassningar för att förbättra tillgängligheten.

Till följd av en förändrad förväntad befolkningsutveckling samt att den nya regionala utvecklingsplanen har ett nytt horisontår, 2060, har det demografiska bostadsbehovet setts över. Syftet med denna bilaga är att redovisa det demografiska bostadsbehovet fram till år 2040 respektive 2060 i Stockholms län. Dessa beräkningar kan därefter ligga till grund för det bostadstillskott som kommunerna i länet bör ha en mark- och planberedskap för.

Bostadsbehov och bostadsefterfrågan

Begreppen ”bostadsefterfrågan” och ”bostadsbehov” har flera och delvis olika innebörder. Bostadsefterfrågan kan dels beräknas teoretiskt utifrån befolkningsutvecklingen och hushållens sammansättning, dels från marknadsperspektivet ”vad som kan säljas” eller vad hushållen har för förutsättningar att efterfråga bostäder på en marknad. Bostadsbehovet har många definitioner och kan utgå från normer om trångboddhet, kommuners bostadsförsörjningsansvar med mera. I tidigare bedömningar och i detta arbete använder Region Stockholm begreppet ”behov”, trots att en demografisk efterfrågan ligger till grund för bedömningarna. Orsaken till att begreppet behov används är att bedömningarna utgår från ett växande behov av bostäder på grund av befolkningsökningen och inte omfattar vad som är bygg- och säljbart.

För att få en bättre förståelse för hushållens förutsättningar att efterfråga godtagbara bostäder är det viktigt att komplettera denna analys. Det kan göras genom studier som undersöker hushållens finansiella förutsättningar och vilja att efterfråga olika typer av bostäder.[3] Region Stockholm publicerade 2025 en studie av efterfrågan på nya bostäder i Stockholms län.[4]

Läsanvisning

I följande avsnitt görs en tillbakablick på hur bostadstillskottet i länet har sett ut de senaste åren. Därefter beskrivs den metod som använts för att beräkna bostadsbehovet. I avsnitten därpå följer först en kort redogörelse av de nya framskrivningarna samt modellresultaten. Avslutningsvis redovisas ett förslag till fördelning av bostadsbehovet per kommun, det vill säga det tillskott av bostäder respektive kommun bör planera för om Stockholmsregionen ska kunna möta det tillkommande regionala demografiska bostadsbehovet.



[3] För exempel, se Bostadsförsörjning - Region Stockholm

[4] Studie av efterfrågan på nya bostäder i Stockholms län finns tillgänglig på Region Stockholms webbsida.

Metod för att beräkna bostadsbehov

För att beräkna bostadsbehovet används hushållskvoter, en metod som hjälper till att förutse hur många hushåll som bildas. Boverket har länge använt denna metod för att göra prognoser om framtida bostadsbehov.[5] Hushållskvotmetoden[6] ger en uppfattning om hushållsbildningen antalsmässigt och ger ett underlag för en bedömning av det kvantitativa behovet av bostäder. Metoden ger däremot ingen information om vilken typ av bostäder som efterfrågas. Det pågår ett utvecklingsarbete inom Region Stockholm om hur behoven ser ut fördelat på olika bostadsstorlekar. Detta kommer framöver att kunna fördjupa kunskaperna om bostadsbehoven.

Hushållskvoten anger antalet hushåll per 1 000 personer, efter kön och ålder. Till exempel innebär en kvot på 300 för 25-åriga kvinnor att 300 av 1 000 personer i den gruppen ger upphov till ett hushåll, som består av personen själv och eventuellt fler personer. Det är den som är äldst i hushållet som enligt den här beräkningsmetoden anses ”ge upphov till” hushållet.

Metoden fungerar genom att multiplicera den förväntade befolkningen i varje åldersgrupp med en specifik hushållskvot. Hushållskvoten visar hur många hushåll det i genomsnitt finns per person inom en viss åldersgrupp. På så sätt går det att uppskatta hur många bostäder som behövs i framtiden baserat på befolkningens sammansättning och förändringar över tid. Ett grundläggande antagande i de beräkningar som har genomförts är att värderingar och drivkrafter bakom hushållsbildningen innebär att varje nytt hushåll har behov av en bostad.

Boverket har studerat om antalet hushåll påverkas av bostadspriser samt av hushållens inkomster. Det visade sig att inkomst- och priselasticiteten, det vill säga hur efterfrågan förändras i förhållande till inkomster och priser, var lika med noll för samtliga åldersgrupper.[7] Vid en prognos antas det därför att de länsspecifika hushållskvoterna hålls konstanta under prognosperioden. Detta förhållningssätt kan också ses som ett antagande att inkomster och priser påverkar bostadsefterfrågan på ett oförändrat sätt framöver. En fördel med metoden är att den är lättöverskådlig, pedagogisk och inte kräver en stor mängd indata. En nackdel är att den endast ger antalet hushåll men inte någon fördelning på hushållstyp eller hushållsstorlek.

[5] Boverket (2007), Regional byggbehovsanalys 2003–2020 – en resultatrapport, samt Boverket (2015), Behov av bostadsbyggande – Teori och metod samt en analys av behovet av bostäder till 2025 (Rapport 2015:18).

[6] Boverket, Hushållskvotmetoden, 2023 (hämtad 24-02-06)

[7] Boverket (2007), Regional byggbehovsanalys 2003–2020 – en resultatrapport.

Avgränsningar

Följande avgränsningar har gjorts:

- Underlaget redovisar det regionala bostadsbehovet i relation till förväntad befolkningstillväxt utifrån de demografiska framskrivningar Region Stockholm tar fram i samverkan mellan regionerna i östra Mellansverige och Mälardalsrådet[8].
- Tillskottet av bostäder i länet har under lång tid inte har varit i balans med befolkningsutvecklingen och det finns ett så kallat underskott av bostäder i länet. Underskottet redovisas som en totalsumma för länet och för respektive kommun.
- Underlaget tar inte upp hushållens ekonomiska möjlighet att efterfråga bostäder möjligheter att tillgodogöra sig en godtagbar bostad. Region Stockholm har i rapporten Studie av efterfrågan på nya bostäder - Stockholms län 2024 studerat hur många hushåll som har möjlighet att efterfråga nyproduktion.
- Underlaget tittar inte på vilken typ av bostäder, upplåtelseform, bostadstyp eller storlek som bör tillkomma eller efterfrågas.



[8] Region Stockholm, 2023, Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige.

Rivningar, lediga bostäder och bostadsbuffert

I Boverkets metod för att beräkna det totala behovet ingår rivningar, lediga bostäder och en så kallad bostadsbuffert i ekvationen. För Stockholms län har rivningar och lediga lägenheter en mycket liten inverkan på analysen på grund av att det låga antalet utgör en mycket liten andel av det totala bostadsbeståndet. Enligt SCB har totalt 714 bostäder i flerfamiljshus rivits i länet 2012–2022. Det ger ett genomsnitt på 65 bostäder per år.

Antalet lediga lägenheter i länet har varierat mellan 600 och 1 100 per år den senaste tioårs-perioden. I genomsnitt ger det runt 435 lediga lägenheter. Samtidigt finns en felmarginal i statistiken på i genomsnitt 135 lediga lägenheter. I jämförelse med det demografiska bostadsbehovet på 11 700–16 400 bostäder per år fram till år 2040 är antalet rivningar och lediga lägenheter i länet försumbara och ger ingen synbar effekt på beräkningarna av det regionala bostadsbehovet.

I Boverkets modell ska även en bostadsbuffert med lediga lägenheter vägas in. Enligt statistiken över lediga bostäder finns det ingen sådan bostadsreserv i länet i nuläget. Att bygga upp en bostadsbuffert är endast ett mindre steg mot en bättre fungerande bostadsmarknad. Ett kanske viktigare steg är att få till en större rörlighet i det befintliga beståndet. Till följd av osäkerheterna med en bostadsbuffert har en sådan inte ingått i beräkningarna. I kommande studier kan analyser av vad en bostadsbuffert eller omfattningen av lediga bostäder är eller bör vara bli aktuella att titta närmare på.

Ingående underskott av bostäder

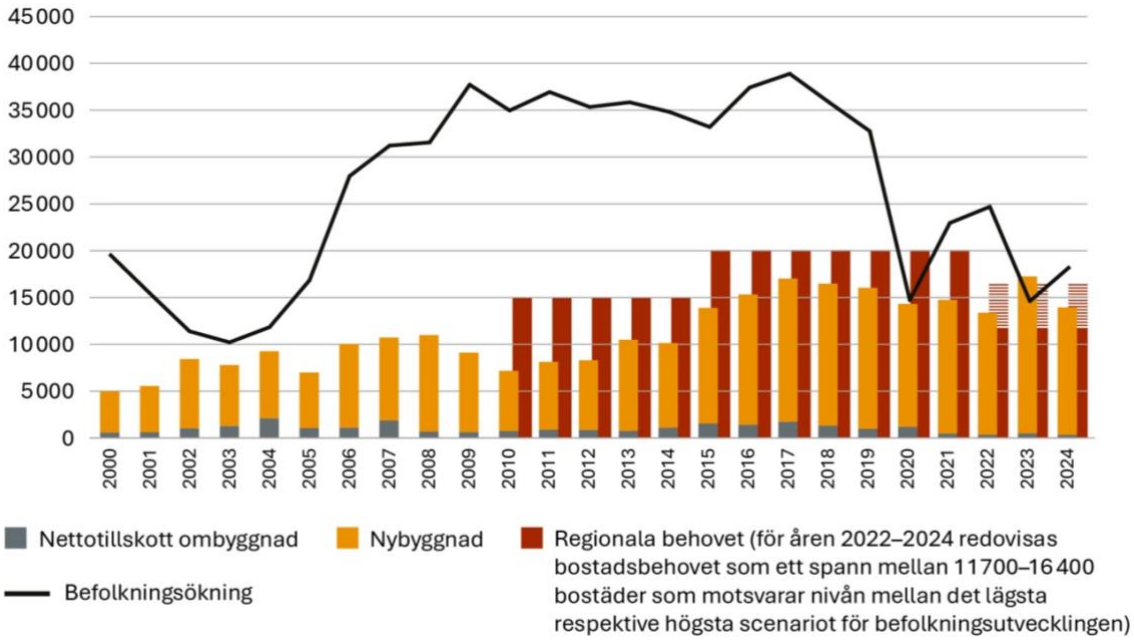
Antalet bostäder som byggs och hur många nya hushåll som tillkommer påverkar bostadsbehovet över tid. Om det byggs färre bostäder än vad som behövs, ökar bostadsbristen och adderar till framtida bedömningar av bostadsbehovet. Om bostadsbyggandet är för lågt ett år, ökar behovet året därpå, och tvärtom. Det totala ingående underskottet adderas till det demografiskt drivna bostadsbehov som hushållens utveckling ger upphov till.



Tillbakablick på bostadstillskottet i länet

Länsstyrelsen i Stockholms län[9] följer varje år upp tillskottet av bostäder. Mellan åren 2015 och 2022 tillkom 15 000 bostäder per år, se figur 1. Totalt tillkom 121 100 bostäder fördelat på 112 200 i nyproduktion och 8 900 i ombyggnation. Antalet nytillkomna bostäder ligger i linje med vad hushållen har möjligheter att efterfråga.

Figur 1. **Tillskott av bostäder i Stockholms län 2015–2022**



Källa: Läget i länet 2023. Data från SCB, Länsstyrelsen och Region Stockholm

Sett till åren 2015–2022 har en majoritet av kommunerna haft en planeringsberedskap i linje med vad Region Stockholm bedömer behöver tillkomma för att Stockholmsregionen över tid ska klara en bostadsförsörjning enligt lågscenariot i RUFS 2050, se Tabell 1. Sett till kommunernas faktiska bostadstillskott, se Tabell 2, så följer det inte fullt ut kommunernas bostadsmål. Bostadstillskottet har ändå i hög utsträckning legat i linje med det lägre scenariot, Låg, i RUFS 2050.

[9] Länsstyrelsen i Stockholms län, 2023 (Rapport 2023:17).

Tabell 2. **Stockholmsregionens behov av årligt bostadstillskott och kommunernas mål.**

Kommun	Antal bostäder 2022	Årligt tillskott 2022–2040 (avrundat 100-tal)
Botkyrka	650	650
Danderyd	300	100
Ekerö	200	Saknar mål
Haninge	700	750
Huddinge	1 050	975
Järfälla	1 000	1 000
Lidingö	200	Saknar mål
Nacka	1 200	800
Norrtälje	600	Saknar mål
Nykvarn	100	100
Nynäshamn	200	Saknar mål
Salem	100	Saknar mål
Sigtuna	400	166
Sollentuna	650	500
Solna	800	800
Stockholm	7 500	6 000
Sundbyberg	1 000	Saknar mål
Södertälje	800	Saknar mål
Tyresö	300	300
Täby	950	Saknar mål
Upplands-Bro	300	400
Upplands Väsby	350	400
Vallentuna	400	400
Vaxholm	100	75
Värmdö	500	150-250
Österåker	350	300
Summa	**20 700**	**13 900**

Källa: Region Stockholm och länets kommuner. Insamlat av Länsstyrelsen 2024.

Tabell 3. **Tillskott av bostäder i Stockholms län 2015–2022.**

Kommun	Totalt tillskott under perioden 2015–2022	Snitt under perioden 2015–2022	Årligt behov enligt RUFS 2050 2015–2030
Botkyrka	3 657	407	650
Danderyd	459	51	300
Ekerö	1 081	121	200
Haninge	7 368	819	700
Huddinge	4 446	494	1 050
Järfälla	8 828	981	1 000
Lidingö	1 472	164	200
Nacka	8 658	962	1 200
Norrtälje	2 621	291	600
Nykvarn	1 282	142	100
Nynäshamn	1 499	166	200
Salem	750	83	100
Sigtuna	3 194	355	400
Sollentuna	4 905	545	650
Solna	6 370	708	800
Stockholm	48 282	5 365	7 500
Sundbyberg	6 281	698	1 000
Södertälje	4 126	458	800
Tyresö	2 596	288	300
Täby	6 486	721	950
Upplands-Bro	2 813	313	300
Upplands Väsby	3 283	365	350
Vallentuna	1 503	162	400
Vaxholm	834	93	100
Värmdö	2 284	254	500
Österåker	3 301	367	350
Länet	**138 379**	**15 373**	**20 700**

Källa: Läget i länet - Bo-stadsmarknaden i Stockholms län 2023 (Länsstyrelsen rapport 2023:17)

Framskrivningar av länets befolkningsutveckling till 2040 och 2060

Framskrivningar av befolkning och sysselsättning har tagits fram av konsultföretaget WSP på uppdrag av regionerna i östra Mellansverige (ÖMS) samt Mälardalsrådet inom ramen för ÖMS-samarbetet. Eftersom ändrade omvärldsförutsättningar och nya befolknings-prognoser är föränderliga uppdateras och revideras framskrivningarna löpande för att vara ett aktuellt planeringsunderlag. Genom att ha en gemensam bild för utvecklingen i länet underlättas samverkan mellan olika planeringsprocesser.

Framskrivningarna ska kunna användas i olika planeringsprocesser i regionen och kommunerna. För Region Stockholm är de viktiga underlag för framtagandet av den regionala utvecklingsplanen. Till exempel ligger de till grund för strukturanalyser och för uppdateringar av beräkningar av bostadsbehovet i Stockholms län. En nedbrytning av framskrivningarna på låg geografisk nivå används även som ett av flera underlag för långsiktig strategisk planering, till exempel i kollektivtrafikplanering. Framskrivningarna redovisar tre alternativa scenarier – låg, bas och hög – som utgår från alternativa framskrivningar av rikets befolkning. Dessa spänner upp en realistisk ram för rikets flyttnetto och folkmängd.

Befolkningen växer, men inte lika kraftigt som tidigare

Befolkningsutvecklingen fortsätter enligt framskrivningarna att vara starkare i Stockholms län jämfört med de övriga länen i östra Mellansverige. Befolkningstillväxten i samtliga alternativ – Låg, Bas och Hög – beräknas vara svagare än den tillväxt som rådde under 2010-talet. Det beror främst på att det utrikes migrationsnettot antas vara lägre framöver jämfört med tidigare. I Bas-alternativet beräknas folkmängden i Stockholms län år 2060 uppgå till 3,3 miljoner.

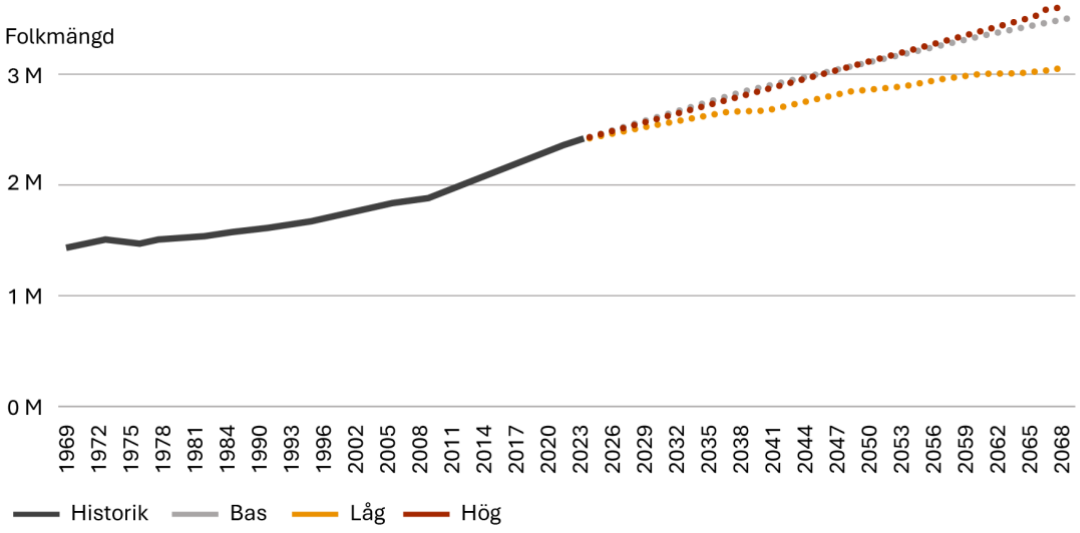
För Stockholms län ger framskrivningarna att folkmängden ökar från 2,4 miljoner personer år 2021 till mellan 2,7 och 2,86 miljoner personer år 2040, samt mellan 2,96 och 3,35 miljoner personer år 2060. Tabell 3 visar länets folkmängd år 2021 samt framskrivningar för 2040 och 2060 enligt alternativen Låg, Bas och Hög. Figur 2 visar befolknings-utvecklingen i Stockholms län 1968–2021 samt 2022–2070 enligt de tre alternativen.

Den mindre skillnaden mellan bas- och högscenariot beror på att skillnaden i riksprognosen inte är så stor i dessa två scenarier, men på sikt så ökar skillnaderna. Just nu ligger den demografiska utvecklingen mer i linje med lågscenariot. Detta kan ändras, om till exempel invandringen ökar.

Tabell 4. **Folkmängd i Stockholms län år 2022 samt framskrivningar för 2040 och 2060.**

År	Folkmängd	Folkökning sedan 2022
2022	2 415 000	
2040 LÅG	2 702 000	287 000
2040 BAS	2 882 000	467 000
2040 HÖG	2 857 000[10]	442 000
2060 LÅG	2 965 000	550 000
2060 BAS	3 297 000	882 000
2060 HÖG	3 350 000	935 000

Figur 2. **Befolkningsutveckling i Stockholms län år 1968–2070 enligt tre alternativ**[11]



[10] Den mindre skillnaden mellan bas- och högscenariot beror på att skillnaden i riksprognosen inte är så stor i dessa två scenarier, men på sikt så ökar skillnaderna. Just nu ligger den demografiska utvecklingen mer i linje med lågscenariot. Detta kan ändras, om till exempel invandringen ökar.

[11] Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige, Region Stockholm (KRN 2023–0115).

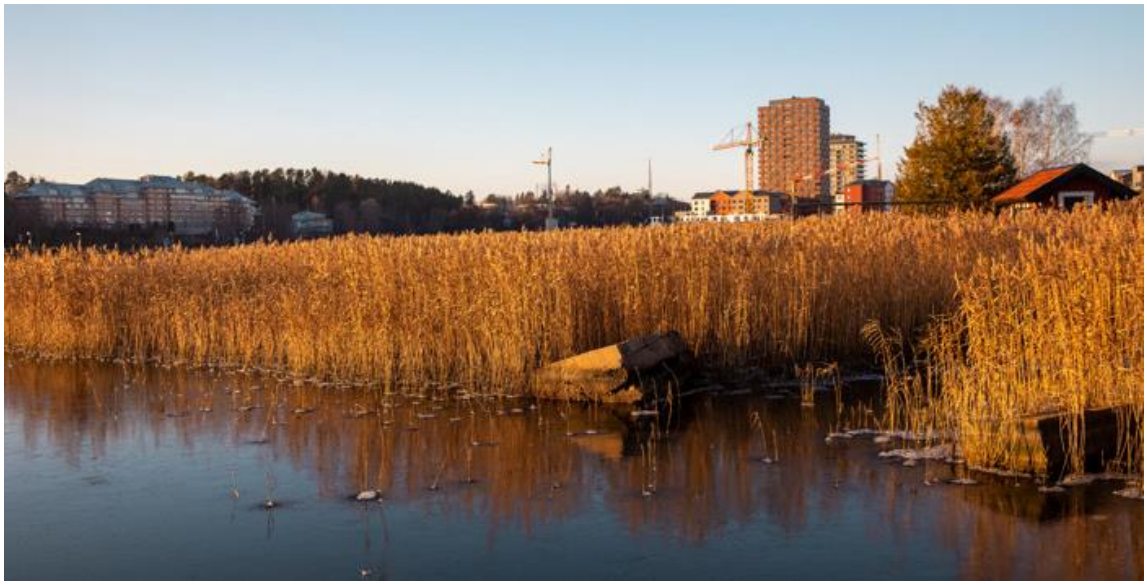
Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen

Av Tabell 4 framgår det demografiskt drivna bostadsbehovet i länet för 2040 och 2060, utifrån de olika scenarierna för befolkningsutvecklingen. Varje tillkommande hushåll antas ha behov av en bostad. För år 2021 beräknas behovet till cirka 1 179 000 bostäder. Fram till år 2040 växer behovet till mellan 1 396 000 och 1 489 000 bostäder beroende på scenario. År 2060 beräknas behovet vara mellan 1 559 000 och 1 761 000 bostäder.

År 2021 fanns det enligt SCB:s statistik över bostadsbestånd 1 126 000 bostäder i Stockholms län. Resultatet visar att behovet är cirka 53 000 bostäder större än det faktiska antalet bostäder. Detta kan vara ett uttryck för en befintlig bostadsbrist i länet.

Tabell 5. **Beräknat demografiskt bostadsbehov, totalt år 2021, 2040 och 2060.**

År	Demografiskt bostadsbehov
2021	1 179 000
2040 LÅG	1 396 000
2040 BAS	1 489 000
2040 HÖG	1 476 000[12]
2060 LÅG	1 559 000
2060 BAS	1 733 000
2060 HÖG	1 761 000

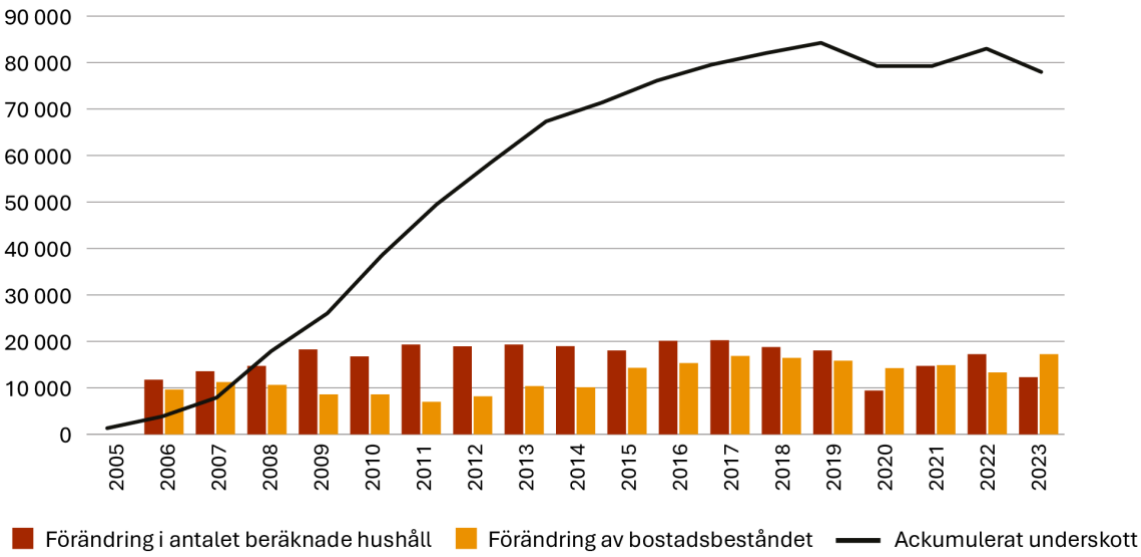


[12] Den mindre skillnaden mellan bas- och högscenariot beror på att skillnaden i riksprognosen inte är så stor i dessa två scenarier, men på sikt så ökar skillnaderna. Just nu ligger den demografiska utvecklingen mer i linje med lågscenariot. Detta kan ändras, om till exempel invandringen ökar.

Ingående ackumulerat underskott av bostäder i Stockholmsregionen

Med Boverkets metod[13] för att beräkna ingående ackumulerat underskott ger beräkningar för Stockholms län att det finns ett ingående underskott på 77 700 bostäder, se Figur 3. Det innebär att det ”borde” ha byggts ytterligare 77 700 bostäder i länet sedan 2005[14] (basåret för beräkningen) utifrån hur länets befolkning då bodde.

Figur 3. **Beräknat antal tillkommande hushåll, nyproducerade lägenheter och nettoförändring i ombyggda lägenheter samt ackumulerat underskott 2006–2023.**



Källa: Region Stockholms beräkningar.

Boverket har också utvecklat ett mått på bostadsbrist och presenterar siffror på regional nivå. Även dessa siffror indikerar en befintlig brist på bostäder i Stockholmsregionen som varierar beroende på vilket mått som väljs.[15] Region Stockholm har tidigare studerat hushållens tillgång till godtagbara bostäder och fann att cirka 61 000 hushåll i länet inte anses ha en godtagbar boendesituation.[16] Även detta kan ses som ett mått på bostadsbrist som vittnar om ett befintligt underskott på bostadsmarknaden, men också att det finns en skillnad mellan hushållens behov och bostadsutbudet.

[13] Boverket (2017). En metod för bedömning av bostadsbyggnadsbehovet. https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2016/en-metod-for-bedomning-av-bostadsbyggnadsbehovet/ Hämtad 2025-02-17

[14] Att 2005 används som basår har att göra med att Boverket har tittat på hur bostadsunderskottet har sett ut bakåt i tiden och att underskottet började byggas upp under 2006. För mer information se, Behov av bostadsbyggande 2024–2033 - Boverket

[15] Boverket, Mått på bostadsbrist

[16] Region Stockholm, 2020, Hushållens tillgång till godtagbara bostäder i Stockholmsregionen (TRN 2020-0127)

Årligt behov av tillkommande bostäder

Hur många fler bostäder som behövs till följd av de demografiska förändringarna i länet fram till 2040 och 2060, redovisas i Tabell 5.

Tabell 6. **Årligt behov av tillkommande bostäder.**

År	Bostadsbehov per år	Bostadsbehov totalt
2022–2040 LÅG–HÖG	11 700–16 400	
2041–2060 LÅG–HÖG	8 400–14 100	
2022–2060 LÅG–HÖG		379 000–582 000

Utifrån beräkningarna av det demografiska bostadsbehovet behövs det i länet under perioden 2022 till 2040 ett årligt tillskott på mellan 11 700 och 16 400 bostäder. Behovet fram till 2040 är ungefär lika högt som det genomsnittliga bostadsbyggandet varit de senaste åren. För perioden 2041 till 2060 behövs ett årligt tillskott på mellan 8 400 och 14 100 bostäder. Det beräknade bostadsbehovet kan jämföras med det faktiska, genomsnittliga, tillskottet som de senaste åren har legat på runt 13 000 bostäder.[17]

Jämfört med de framskrivningar som låg till grund för RUFS 2050 har det beräknade bostadsbehovet en lägre spridning mellan scenario låg och hög. Samtidigt ligger de senaste framskrivningarna i linje med alternativ låg i de förra. Till år 2060 beräknas det demografiska bostadsbehovet i länet vara mellan 379 000 och 582 000 nya bostäder. Även om befolkningsutvecklingen i länet skrivits ned är det fortsatt tydligt att länets befolkning kommer att öka över tid.

Bostadstillskott per kommun

Parallellt med att beräkna det totala demografiska bostadsbehovet i Stockholms län har en uppskattning gjorts över vilket bostadstillskott som behöver tillkomma i länets kommuner för att möta det totala regionala bostadsbehovet. Fördelningen utgår ifrån de regionala planeringsstrategierna i den regionala utvecklingsplanen, den kommun-fördelning som återfinns i den nu gällande regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 och kommunernas egna mål och planeringsramar.

Fördelningen av bostäder per kommun för perioden 2022–2040–2060 redovisas i Tabell 6, som ett intervall mellan det lägsta och högsta scenariot. Tabellen kan utläsas som den planberedskap kommunerna bör ha för tillkommande bostäder för att möta det regionala bostadsbehovet.

På längre sikt minskar träffsäkerheten kring bostadsbehovet, bland annat till följd av osäkerheter om den demografiska utvecklingen längre fram i tiden och hur värderingar och boendepreferenser kommer att se ut. Efter 2030 antas de regionala stadskärnorna ha uppnått en högre mognadsgrad och efterfrågan på bostäder i centrala lägen förstärks. Lokaliseringen efter 2030 antas i hög grad drivas av den tillgänglighet som det framtida

[17] Länsstyrelsen i Stockholms län (Rapport 2023:17)

transportsystemet skapar och preferenserna för boende i centrala lägen med hög tillgänglighet förstärks ytterligare. Detta är ett lokaliseringsmönster som bidrar till att uppfylla de regionala målen och är i linje med de regionala planeringsstrategierna.

Tabell 7. **Kommunfördelning av det bostadstillskott som årligen behöver tillkomma för att möta det demografiskt drivna regionala bostadsbehovet. Därtill redovisas ingående ackumulerat underskott av bostäder (se även Figur 3).**

Kommun	Antal bostäder 2022	Årligt tillskott 2022–2040 (avrundat 100-tal)	Årligt tillskott 2041–2060 (avrundat 100-tal)	Totalt tillskott 2060 (avrundat 1000-tal)		Antal bostäder 2060		Ingående ackumulerat underskott[18]
				Låg	Hög	Låg	Hög	
Botkyrka	37 200	400-500	300-400	12 000	18 000	48 900	55 200	2 400
Danderyd	13 600	100-150	50-100	5 000	8 000	18 900	21 700	1 100
Ekerö	10 700	100-200	50-100	4 000	6 000	14 500	16 500	800
Haninge	40 100	400-600	300-500	13 000	20 000	53 000	59 900	2 600
Huddinge	46 700	700-900	500-800	19 000	29 000	65 600	75 700	3 900
Järfälla	37 700	600-800	400-700	19 000	29 000	56 600	66 700	3 800
Lidingö	22 600	100-200	50-100	4 000	6 000	26 400	28 400	800
Nacka	46 600	600-700	450-700	22 000	34 000	68 600	80 300	4 500
Norrtälje	33 800	300-500	200-400	11 000	17 000	44 800	50 700	2 250
Nykvarn	4 500	50-100	50-100	2 000	3 000	6 400	7 400	400
Nynäshamn	13 700	100-200	50-100	4 000	6 000	17 500	19 600	800
Salem	6 900	50-100	50-100	2 000	3 000	8 800	9 800	400
Sigtuna	20 700	200-300	200-300	7 000	11 000	27 900	31 700	1 500
Sollentuna	32 400	400-500	300-400	12 000	18 000	44 100	50 400	2 400
Solna	45 400	600-800	400-600	15 000	23 000	60 200	68 100	3 050
Stockholm	511 100	4 200-5 800	3 000-5 200	137 000	209 000	647 700	720 600	28 000
Sundbyberg	27 100	550-700	400-700	19 000	29 000	46 100	56 200	3 900
Södertälje	44 000	400-600	300-500	15 000	23 000	58 800	66 700	3 050
Tyresö	20 600	150-250	100-200	5 000	8 000	26 000	28 800	1 100
Täby	32 800	500-700	400-700	17 000	27 000	50 300	59 600	3 550
Upplands-Bro	13 100	150-250	100-200	5 000	8 000	18 400	21 300	1 300
Upplands-Väsby	21 400	250-350	100-200	6 000	10 000	27 900	31 300	1 100
Vallentuna	14 500	200-300	200-300	7 000	11 000	21 700	25 500	1 500
Vaxholm	5 200	50-100	50-100	2 000	3 000	7 100	8 100	400
Värmdö	19 900	250-400	200-300	9 000	14 000	29 100	33 900	1 800
Österåker	19 600	300-400	200-300	6 000	10 000	26 000	29 500	1 300
Stockholms län	**1 142 100**	**11 700–16 400**	**8 400–14 100**	**379 000**	**582 000**	**1 521 300**	**1 723 600**	**77 700**

[18] Det ingående ackumulerade underskottet är beräknat utifrån 2005 som basår.





Bilaga till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Region Stockholm

Region Stockholm
Regionledningskontoret
Box 30215, 104 25 Stockholm
Besöksadress:
Lindhagensgatan 98
Telefon: 08-123 100 00
registrator.rlk@regionstockholm.se
www.regionstockholm.se

Hållbarhetsbedömningen är genomförd av WSP Sverige

Dnr: 2025-0095

Samlad bedömning

Region Stockholms nya regionala utvecklingsplan är en övergripande och vägledande plan. Den gäller för Stockholmsregionen och är ett verktyg för att Stockholmsregionens aktörer, tillsammans och var och en för sig, ska kunna jobba mot en gemensam vision och mot övergripande mål som syftar till en långsiktig och hållbar utveckling av hela Stockholmsregionen.

För alla nya regionala utvecklingsplaner ska en strategisk miljöbedömning genomföras, i syfte att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Region Stockholm har valt att utöka den strategiska miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning vilken även omfattar ekonomiska och sociala perspektiv. Hållbarhetsbedömningen har genomförts parallellt med, och delvis integrerat i, planprocessen. Detta avsnitt sammanfattar konsekvensbeskrivningen för Region Stockholms nya regionala utvecklingsplan inför granskning. Texten utgör en *icke-teknisk sammanfattning* av arbetet.

Under processen har löpande avstämningsmöten och arbetsmöten genomförts mellan projektgruppen för den regionala utvecklingsplanen och projektgruppen för hållbarhetsbedömningen. Den iterativa processen har resulterat i flera förändringar av den regionala utvecklingsplanen som har höjt hållbarhetsprestandan.

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner där invånarantalet beräknas öka till 3,3 miljoner år 2060. För att möta den ökade befolkningstillväxten behöver Stockholmsregionens utbud av bland annat bostäder, infrastruktur och transporter att öka. Den regionala utvecklingsplanen föreslår främst att utveckla ny bebyggelse inom den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen och planera för ett effektivt markutnyttjande genom att bygga i kollektivtrafiknära lägen. Samtidigt ska invånarnas livsvillkor förbättras och livsmiljöer samt vatten- och grönområden stärkas.

I jämförelse med nollalternativet innebär den regionala utvecklingsplanen att mindre mark tas i anspråk. Planen bedöms i större utsträckning än nollalternativet bidra till måluppfyllelse för nationella miljömål genom de förhållningssätt som presenteras. Den regionala utvecklingsplanen bedöms medföra något mindre negativa konsekvenser och effekter för miljöaspekter jämfört med nollalternativet.

Samtliga bedömningar av miljökonsekvenserna är gjorda i jämförelse med nuläget och tar sikte på horisontåren. Årtalen 2040 avser kort- och medellång sikt, år 2060 avser lång sikt. Klimatpåverkan och jordbruksmark som långsiktig resurs bedöms med en längre tidshorisont till år 2100. Sociala och ekonomiska konsekvenser som bedöms uppstå av den regionala utvecklingsplanen är bedömda utifrån en målledd ansats.

Den regionala utvecklingsplanen redogör för höga ambitioner bland annat för Stockholmsregionens grön- och blåstruktur samt för klimatet. I planen lyfts vikten av hanteringen av flertalet miljöaspekter i kommande planering. Till följd av planens övergripande karaktär är dock effekter och konsekvenser svårbedömda. En samlad bebyggelse och förtätning innebär att områden med natur- och kulturvärden och känslig

vattenkvalitet kan komma att påverkas, även hälsa och livsmiljö kan påverkas med avseende på buller och luft, framför allt från trafik. Byggandet av bostäder och infrastruktur medför i sin tur ökade utsläpp av växthusgaser trots högt ställda klimatambitioner i den regionala utvecklingsplanen. Avseende miljörelaterade konsekvenser bedöms planen sammantaget medföra risk för negativa konsekvenser för flertalet aspekter bortsett från vatten och hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt där planen bedöms kunna medföra positiva konsekvenser.

Avseende sociala konsekvenser bedöms den regionala utvecklingsplanen i stort bidra till god måluppfyllelse. Bedömningskriterier som berör vardagsliv, levande samhällen, mobilitet, tillgänglighet, inkludering, trygghet och social sammanhållning överensstämmer väl med målsättningar och inriktningar i planen. Utvecklingen är dock i hög grad beroende av hur regionens aktörer förväntas agera, vilket gör det svårt att bedöma hur väl planen kan väntas bidra till den önskade utvecklingen.

Avseende ekonomiska konsekvenser bedöms den regionala utvecklingsplanen i stort bidra till god måluppfyllelse. Bedömningsgrunderna för näringslivets förutsättningar och effektivt nyttjande av bebyggd miljö överensstämmer i stort med planens rumsliga prioriteringar av bebyggelseutveckling på platser med god tillgänglighet, liksom planens mål om stärkt attraktivitet och internationell tillgänglighet. Dessa bidrar i viss utsträckning även till måluppfyllelse av långsiktig balans i offentlig ekonomi. Dock kan avsaknad av förhållningssätt för avvägning och prioritering av ekonomiska åtaganden i planen innebära en risk för att målet om långsiktig balans i offentlig ekonomi motverkas.

Miljökonsekvenser

Vatten

Avsnitt 4.1



Planen medför en ökad exploatering inom avrinningsområdena för regionens vattenförekomster. Den utbyggnad som sker till följd av planen påverkar ytvatten genom risk för utsläpp av föroreningar och ökade flöden av dagvatten till vattendrag och recipienter. I den regionala utvecklingsplanen redogörs för blåstrukturens vikt för Stockholmsregionen. Utöver det finns även ett separat avsnitt som kort beskriver regionens förutsättningar kopplat till vattenkvalitet och kvantitet. Det finns ett antal förhållningssätt som ska följas för att uppnå miljökvalitetsnormerna. Mycket av arbetet kring vattenkvalitet och kvantitet kommer ske på kommunal nivå i kommande skeden. Planen bedöms ge god vägledning för kommunerna och leda till att miljökvalitets-normerna uppnås på sikt i regionens vattenförekomster. Planen bedöms sammantaget medföra positiva konsekvenser för miljöaspekten vatten.

Naturmiljö

Avsnitt 4.2



Det är positivt att det i planen är ett stort fokus på grönstrukturen. Det framgår även av planen att kommande planering ska verka för att värna om den biologiska mångfalden. Vidare är det positivt att det i planen pekas ut en grönstruktur där ekologiska funktioner ska bevaras och där bebyggelse i första hand ska undvikas. Risken är dock stor att naturmark kan behöva tas i anspråk när regionen växer och konkurrensen om marken ökar. Främst i anslutning till de utpekade bebyggelseområdena är risken stor för förlust av lokala naturvärden, vilket kan leda till att den regionala grönstrukturen och de gröna sambanden försvagas. Sammantaget bedöms planen medföra viss risk för negativa konsekvenser för naturmiljö.

Kulturmiljö, landskap och bebyggelse

Avsnitt 4.3



I planen presenteras flera förhållningssätt som behandlar kulturmiljö. I planen pekas dock inte särskilda värdefulla kulturmiljöer ut. I planen redogörs inte heller för utmaningar som

regionen har att möta gällande bevarandet av kulturhistoriska värden. Det medför att det är det svårt att veta vad som ska värnas om och bevaras samt på vilket sätt. Planen medför även förtätning av flera orter vilket kan leda till en negativ påverkan på kulturhistoriska kvaliteter. Sammantaget bedöms planen till viss del medföra risk för negativa konsekvenser för kulturmiljö.

Klimatpåverkan

Avsnitt 4.4



De målsättningar som presenteras i planen ligger i linje med nationella mål och åtaganden. Förhållningssätt för efterföljande planering finns formulerade för att ge vägledning som bedöms bidra till målen. För att minska utsläppen och nå klimatmålen behövs även andra åtgärder. Beslut som fattas av EU, riksdag och regering om styrmedel för till exempel energi och bränslen, utveckling av teknik och minska de konsumtionsbaserade utsläppen är av stor betydelse för att klara omställningen. Det kommer vara svårt att uppnå regionens klimatmål om netto-noll till 2045 trots regionens höga klimatambitioner som presenteras i planen. Den regionala utvecklingen som presenteras i planen bedöms påverka utsläppen i både positiv och negativ riktning. Sammantaget och avseende olika utsläppskällor bedöms planen medföra varken positiva eller negativa konsekvenser avseende klimatpåverkan.

Hälsa och livsmiljö

Avsnitt 4.5



I det övergripande förhållningssättet för Stockholmsregionens bebyggelse framgår att Region Stockholm ska planera för hälsosamma miljöer avseende buller, luftkvalitet och förorenad mark vilket är positivt. I den regionala utvecklingsplanen tydliggörs att miljökvalitetsnormer för luft och riktvärden för buller behöver hanteras i den kommande planeringen, men det framgår inte hur miljökvalitetsnormer eller riktvärden ska kunna följas i efterföljande planering. Det kommer att vara en utmaning att bygga sammanhållet i kollektivtrafiknära lägen och samtidigt främja hälsosamma miljöer avseende på buller och luft i dessa områden. Planen bedöms medföra risk för negativa konsekvenser för den lokala grönstrukturen och tillgång till rekreation i bebyggelseområden. Planen bedöms sammantaget medföra risk för negativa konsekvenser med avseende på buller och luft, framför allt från trafik.

Risk och klimatanpassning

Avsnitt 4.6



Planen innebär förtätning och utökning av infrastruktur vilket medför ökade risker i ett förändrat klimat. Genom att klimatrisker lyfts i de övergripande förhållningssätten bedöms planen styra mot att hänsyn tas till dessa risker i kommande planering. Vägledning ges främst för risker kopplat till översvämning och ökade flöden men saknas för andra klimatrelaterade risker. Sammantaget bedöms planen medföra risk för negativa konsekvenser för miljöaspekten risk och klimatanpassning.

Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt

Avsnitt 4.7



Planen kan medföra ianspråktagande av både skogsbruksmark och till viss del jordbruksmark, vilket sannolikt innebär irreversibla effekter för markens produktivitet. Sett till regionen som helhet är det en liten andel av skogs- och jordbruksmarken som påverkas av bebyggelse. Huvudinriktningen för planeringen inom regionen är att tillgodose tillväxten genom förtätning i befintliga tätorter, vilket kan leda till ett effektivt nyttjande av marken och begränsa ianspråktagandet av mark som är bättre lämpad för annan användning. Det finns bra övergripande intentioner och ställningstaganden kopplat till hushållning med naturresurser, bland annat vatten, berg- och grusmaterial, samt om effektivt nyttjande av resurser genom cirkularitet. Sammantaget bedöms planen medföra positiva konsekvenser.

Sociala konsekvenser

Vardagsliv och levande samhällen

Avsnitt 5.1



Den regionala utvecklingsplanen bedöms bidra till måluppfyllelse kopplat till regionalpolitiska mål, landsbygdspolitiska mål, stadsutvecklingspolitiska mål och folkhälsopolitiska mål. Däremot är formuleringar generellt hållna och i hög grad beroende av hur regionens aktörer, framför allt kommunerna, väljer att agera. Detta gör det svårt att bedöma vilka konsekvenser som kan väntas uppstå. Det är i sammanhanget positivt att planen innehåller ett kapitel med förslag på hur regionens aktörer ska samverka, vilket förstärker möjligheter att förverkliga planens intentioner.

Mobilitet och tillgänglighet

Avsnitt 5.2



Den regionala utvecklingsplanen bedöms bidra till måluppfyllelse kopplat till för regionalpolitiska mål, transportpolitiska mål och landsbygdspolitiska mål. Det är särskilt positivt att Region Stockholm har mandat över länstransportplaneringen, vilket stärker förutsättningarna att direkt stödja planens intentioner. Däremot kan planen stärka perspektiv kopplat till jämställdhet, personer med funktionsnedsättning samt barn och unga, för att säkerställa god mobilitet och tillgänglighet för olika grupper.

Inkludering, trygghet och social sammanhållning

Avsnitt 5.3



Den regionala utvecklingsplanen bedöms bidra till måluppfyllelse kopplat till regionalpolitiska mål, stadsutvecklingspolitiska mål och folkhälsopolitiska mål. Området bedöms dock kantas av särskild stor komplexitet och i hög grad vara beroende av samverkan mellan ett brett nätverk av aktörer. Därför blir det särskilt viktigt att tydliggöra vilka aktörer som behöver samverka och hur. Den breda representationen i inkomna remissvar och samrådsaktiviteter bedöms kunna stärka förutsättningarna för att många aktörer i länet ställer sig bakom de intentioner som planen beskriver.

Ekonomiska konsekvenser

Förutsättningar för näringslivet

Avsnitt 6.1



I planen finns en tydlig prioritering av lägen med god tillgänglighet till arbetsplatser och bostäder, stärkt attraktivitet för regionen, förbättring av matchningen på arbetsmarknaden och den internationella tillgängligheten. Det bedöms bidra till måluppfyllelse, men samtidigt motverkas måluppfyllelsen av otydlighet kring möjliga lokaliseringar av nya godsterminaler och anläggningar. Sammantaget bedöms den regionala utvecklingsplanen bidra till måluppfyllelse för regeringens mål för närings- och tillväxtpolitiken samt transportpolitikens funktionsmål.

Långsiktig balans i offentlig ekonomi

Avsnitt 6.2



Planen bedöms i viss utsträckning kunna bidra till måluppfyllelse genom ökade framtida skatteintäkter från ny arbetskraft och genom att prioritera bebyggelse i utpekade strategiska bebyggelselägen där befintlig infrastruktur kan nyttjas. Sammantaget bedöms det dock finnas risk för att den regionala utvecklingsplanen motverkar målet om balans i offentlig ekonomi på grund av avsaknad av förhållningssätt för avvägning och prioritering av investeringar.

Effektivt nyttjande av bebyggd miljö

Avsnitt 6.3



Planen bedöms gå i linje med effektivt nyttjande av bebyggd miljö genom förhållningssättet att vid bebyggelseutveckling planera utbud av service, bostäder och arbetsplatser i lägen med god kollektivtrafik och att vidareutveckla de regionala kärnorna. Dels genom prioritering av bebyggelseutveckling i lägen med utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik, dels genom prioritering av utveckling av befintlig bebyggelse och återbruk samt genom att värna energiförsörjning och säkerställande av god elkapacitet. Måluppfyllelsen kan dock motverkas av att ett ökat tryck på mark i redan bebyggda miljöer genom risk för att gröna områden i befintlig bebyggelse försvinner och att prioriteringen av cirkularitet inte kommer till stånd på grund av avsaknad av distributionssystem för återbruk av byggmaterial. Sammantaget bedöms den regionala utvecklingsplanen bidra till måluppfyllelse om effektivt nyttjande av bebyggd miljö.

Innehållsförteckning

Samlad bedömning 3
Miljökonsekvenser 5
Sociala konsekvenser 8
Ekonomiska konsekvenser 9
Innehållsförteckning 10
1. Inledning 12
1.1 Läsanvisning 12
1.2 Planens förhållande till andra planer och program 12
2. Sammanfattning av förslag till regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 13
3. Metod och avgränsning 16
3.1 Syfte med hållbarhetsbedömningen 16
3.2 Avgränsning 16
3.3 Generella bedömningsgrunder 18
3.4 Bedömningsmetodik 22
3.5 Osäkerheter 26
4. Miljökonsekvenser 27
4.1 Vatten 27
4.2 Naturmiljö 30
4.3 Kulturmiljö, landskap och bebyggelse 34
4.4 Klimatpåverkan 37
4.5 Hälsa och livsmiljö 41
4.6 Risk och klimatanpassning 44
4.7 Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt 47
5. Sociala konsekvenser 51
5.1 Vardagsliv och levande samhällen 51
5.2 Mobilitet och tillgänglighet 54
5.3 Inkludering, trygghet och social sammanhållning 57
6. Ekonomiska konsekvenser 60
6.1 Förutsättningar för näringslivet 60
6.2 Långsiktig balans i offentlig ekonomi 63
6.3 Effektivt nyttjande av bebyggd miljö 65

7. Kumulativa effekter 67
7.1 Klimat 67
7.2 Miljö 68
7.3 Befolkning och hälsa 68
8. Alternativ 70
8.1 Nollalternativ 70
8.2 Alternativ 75
9. Utvärdering nationella och globala mål 77
10. Referenser 81

1. Inledning

Region Stockholm reviderar och uppdaterar den regionala utvecklingsplanen som är både en regional utvecklingsstrategi (RUS), enligt lagen om regionalt utvecklingsansvar (2010:630) och en regionplan, enligt plan- och bygglagen (2010:900) (PBL).

Enligt 2 § miljöbedömningsförordningen (2017:966) samt 6 kap. 3 § miljöbalken (MB) ska en strategisk miljöbedömning göras för en regionplan. Miljöbedömningsarbetet ska dokumenteras i en konsekvensbeskrivning. Förevarande dokument utgör miljökonsekvensbeskrivningen för Region Stockholms nya regionala utvecklingsstrategi och regionplan.

I syfte att skapa ett bredare beslutsunderlag har Region Stockholm valt att genomföra den strategiska miljöbedömningen som en del av en bredare *hållbarhetsbedömning*. I denna rapport redovisas därför planens konsekvenser i termer av hållbar utveckling (miljömässiga, sociala och ekonomiska) samlat, med de delar som utgör miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalkens krav tydligt markerade.

1.1 Läsanvisning

Rapporten har följande delar: Kapitel 1 redovisar en inledning med förutsättningarna. I kapitel 2 beskrivs kortfattat planens huvudsakliga innehåll. Kapitel 3 redovisar syfte, avgränsning, generella bedömningsgrunder samt bedömningsmetodik. Den regionala utvecklingsplanens konsekvenser redovisas i kapitel 4–6. Kapitel 7 redogör för de kumulativa effekter mellan miljöaspekter som bedöms uppstå av den regionala utvecklingsplanen. Alternativ och miljöns sannolika utveckling om planen inte antas redovisas i kapitel 8. I kapitel 9 redovisas en utvärdering i form av en riktningsanalys om hur den regionala utvecklingsplanen bedöms bidra till eller motverka uppfyllnad av relevanta globala hållbarhetsmål och nationella miljökvalitetsmål.

1.2 Planens förhållande till andra planer och program

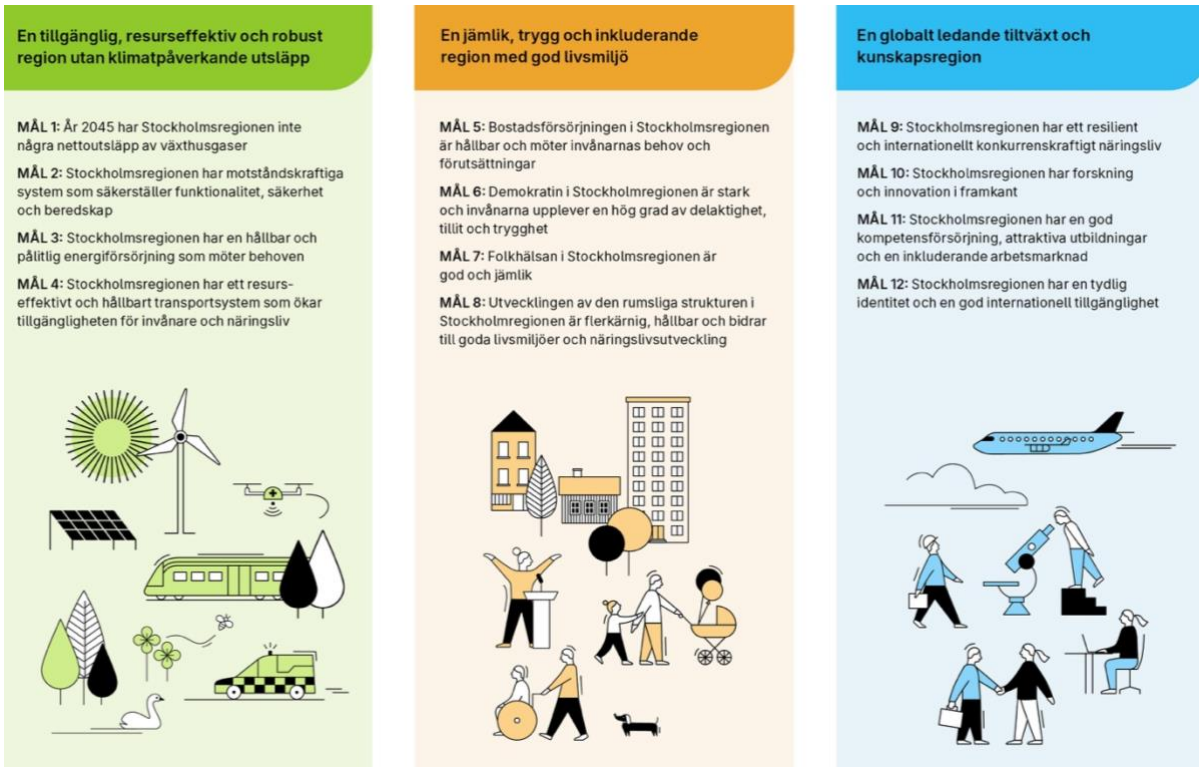
Den regionala utvecklingsplanen följs av ett antal strategier och handlingsplaner. Den regionala utvecklingsplanen är ett övergripande dokument som samlar och visar visionen och de övergripande målen och inriktningarna för regionens utveckling utifrån en lång sikt och ett helhetsperspektiv. Det är i underliggande dokument som de övergripande målen bryts ner och konkretiseras i ett kortare tidsperspektiv genom mer detaljerade mål, viljeinriktningar och insatsområden.

2. Sammanfattning av förslag till regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Utvecklingsplanen är omfattande och täcker många områden. Den utgår från visionen att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i. Visionen konkretiseras i tre visionsmål: *En tillgänglig, resurseffektiv och robust region utan klimatpåverkande utsläpp, En jämlik trygg och inkluderande region med god livsmiljö, En globalt ledande tillväxt- och kunskapsregion*.

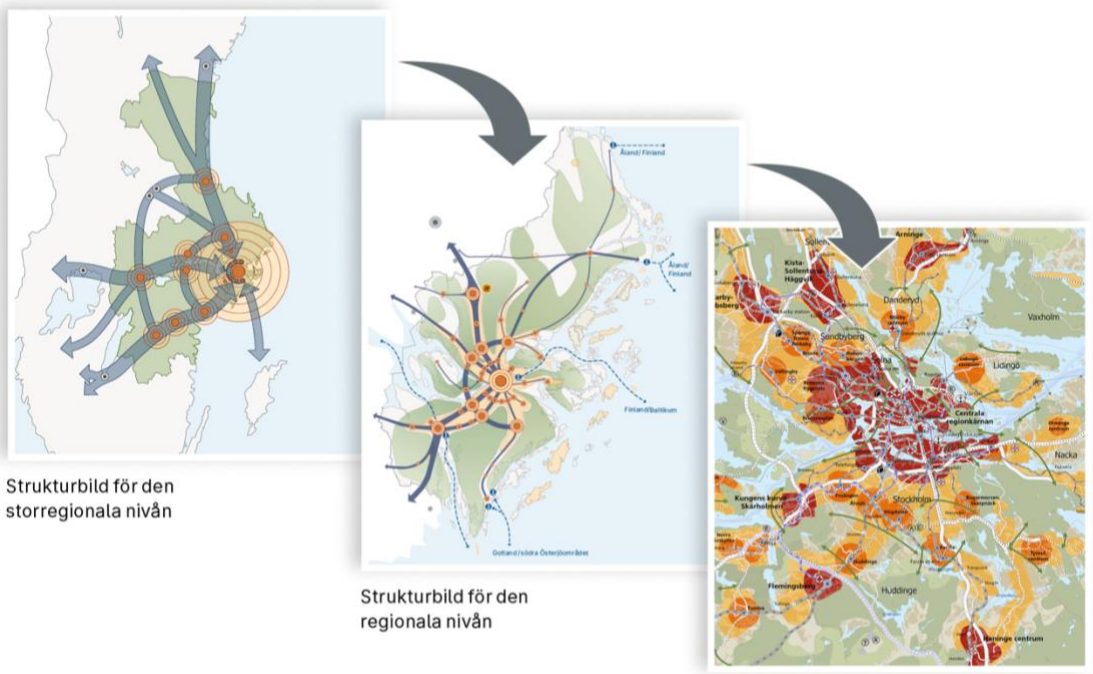
Den regionala utvecklingsplanen sätter upp ett antal mål som är särskilt viktiga för regionens utveckling och för att uppnå visionen. Målen går in i varandra och bildar tillsammans en helhet, se Figur 1. Målen är uppdelade i två olika tidsperspektiv, mål på lång sikt respektive mål på kortare sikt. De långsiktiga målen är utformade för att visa vilken effekt Stockholmsregionen ska uppnå på lång sikt, bortom år 2040 mot år 2060. De mer kortsiktiga målen är resultatinriktade och ska tydliggöra vad som behöver uppnås för att nå dit. Dessa mål siktar mot 2035–2040.

Figur 1. **Mål för Stockholmsregionen på lång och kort sikt.**



Den regionala utvecklingsplanens målsättningar översätts i rumsliga principer och strategier för Stockholmsregionens fysiska utveckling. De rumsliga principerna är i sin tur bärande för vägledningen om hur mark- och vattenområden bör utvecklas. Den rumsliga inriktningen för Stockholmsregionen redovisas i tre skalnivåer enligt Figur 2 på nästa sida.

Figur 2. **De olika skalnivåerna för den rumsliga inriktningen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen.**



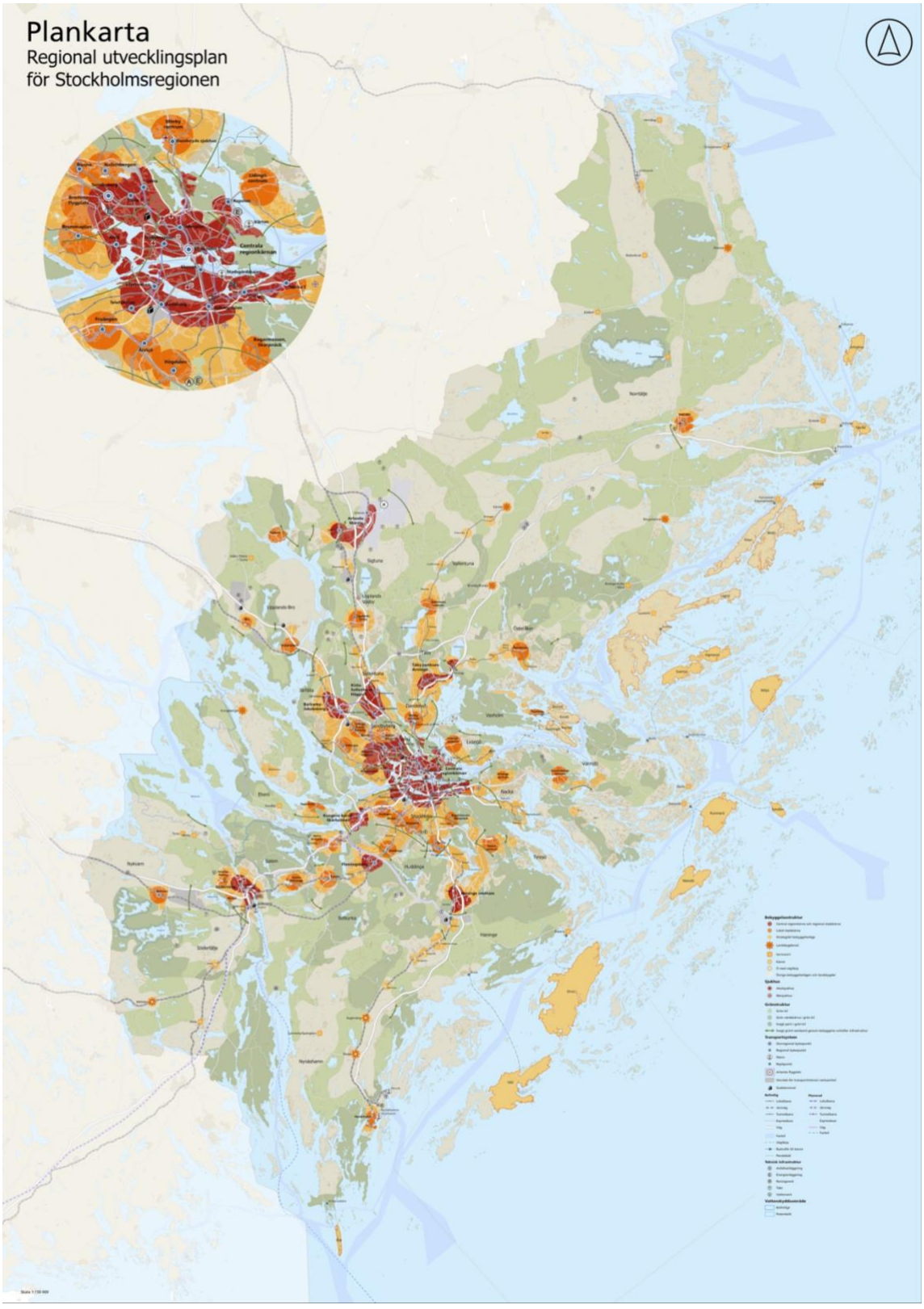
Den rumsliga regionala inriktningen för Stockholmsregionen, nivå 2 enligt Figur 2, är en flerkärnig, sammanhängande bebyggelsestruktur som stöttas av ett transportsystem som knyter ihop regionens olika delar. Bebyggelsestrukturen samspelar även med grönstrukturen som utgörs av större sammanhängande områden som sträcker sig från regionens yttre delar in mot de mer centrala delarna. Den rumsliga inriktningen sammanfattas i en strukturkarta och fem rumsliga principer:

- En bebyggelse med närhet och tillgänglighet i fokus
- En flerkärnig Stockholmsregion, i stad, på landsbygd och i skärgården
- En region med goda kopplingar till stad, land och omland
- En sammanhängande och robust grön- och blåstruktur
- En smart användning av regionens obebyggda mark

Plankartan, se Figur 3 och dess tillhörande förhållningssätt ger vägledning i regionala frågor av mellankommunal karaktär som har betydelse för användningen av mark- och vattenområden i Stockholmsregionen. Plankartan och förhållningssätten ska vara ett stöd för kommuner och andra aktörer i den fortsatta planeringen och i andra beslut som rör mark- och vattenanvändning. Plankartan är schematisk och ger en översiktlig bild av markanvändningen utan att visa en detaljerad avgränsning av olika områdens prioriterade användning. Inriktningen kring mark- och vattenanvändningen har delats upp i fyra tematiska områden och fysiska strukturer av regional betydelse:

- Regional bebyggelsestruktur
- Regional transportinfrastruktur
- Regional grön- och blåstruktur
- Tekniska försörjningssystem

Figur 3. **Den regionala utvecklingsplanens mark-och vattenanvändningskarta.**



3. Metod och avgränsning

3.1 Syfte med hållbarhetsbedömningen

Syftet med hållbarhetsbedömningen är att bidra till helhetssyn och kvalitetssäkring i framtagandet av den regionala utvecklingsplanen. Hållbarhetsbedömningen utgör även en strategisk miljöbedömning enligt miljöbalkens krav. En strategisk miljöbedömning är ett förfarande som består av ett antal processteg som bland annat omfattar avgränsning och samråd. Inom ramen för en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas, vilket motsvarar detta dokument. MKB är utökad med att även inkludera ekonomiska och sociala aspekter vilket gör det till en hållbarhetsbedömning och detta dokument till en hållbarhetskonsekvensbeskrivning (HKB). Det ställs inga krav i miljöbalken eller plan- och bygglagen på en HKB, till skillnad från en MKB.

Syftet med att genomföra en miljöbedömning är enligt miljöbalkens 6 kap. 1 § andra stycket miljöbalken *”att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas”*. Miljöbedömningen ska fungera som stöd för, och ge underlag till, arbetet med att hitta en lämplig utformning av planen. Den ska främja ökad miljöhänsyn och göra det möjligt att redan i planarbetet väga miljökonsekvenser mot andra faktorer.

3.2 Avgränsning

En MKB ska enligt miljöbalken innehålla de uppgifter som är rimliga med hänsyn till:

- Bedömningsmetoder och aktuell kunskap
- Planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad
- Allmänhetens intresse
- Att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder.

Regionen ska samråda om omfattningen av och detaljeringsgraden i en MKB med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som kan antas bli berörda av planen. Ett samråd om avgränsningen genomfördes med länsstyrelsen och kommunerna genom remissförfarande under maj–juni 2023. Remissvaren har bidragit till ytterligare avgränsning. Avgränsningen redovisas nedan.

Avgränsning i tid

Avgränsningen i tid utgår från flera tidshorisonter där två årtal är tongivande: År 2040 för kort och medellång sikt, samt år 2060 för lång sikt. Däremot har konsekvensbedömningen i vissa avseenden en längre tidshorisont, till år 2100, för att kunna bedöma exempelvis klimatförändringarnas framtida konsekvenser och jordbruksmark som långsiktig resurs.

Avgränsning i rum

Den geografiska avgränsningen utgörs i huvudsak av regiongränsen. Det är inom regiongränsen som direkta markanspråk kommer att ske. För flera av miljöaspekterna, exempelvis kulturmiljö och landskapsbild, buller, klimatpåverkan och vattenkvalitet kan dock konsekvenser uppstå även utanför planområdet. Den geografiska avgränsningen för

hållbarhetsbedömningens bedömningar varierar således beroende på vilken aspekt som studeras.

Avgränsning i sak

Betydande miljöaspekter

Nedan listade *miljöaspekter* har bedömts vara betydande och bedöms därmed inom ramen för hållbarhetsbedömningen. Motiv till varför övriga miljöaspekter inte bedömts vara betydande och avgränsats bort finns i underlaget för avgränsningssamrådet[1].
I Tabell 1 redovisas de betydande miljöaspekterna i relation till miljöbalken.

Tabell 1. **Redovisning av betydande miljöaspekter som konsekvensbedömts i miljöbedömningen i relation till listade miljöaspekter i miljöbalken.**

6 kap. 2 § miljöbalken	Konsekvensbedömd betydande miljöaspekt
1. **Befolkning och människors hälsa**	Risk och klimatanpassning Hälsa och livsmiljö (inkl. rekreation, buller och luftkvalitet)
2. **djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,**	Naturmiljö
3. **mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,**	Vatten (yt- och grundvatten) Kulturmiljö, landskap och bebyggelse Klimatpåverkan Risk och klimatanpassning
4. **hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,**	Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt
5. **annan hushållning med material, råvaror och energi, eller**	Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt
6. **andra delar av miljön**	Ej aktuellt

På samma sätt som de delar som regleras av miljöbalken har avgränsats i samråd med länsstyrelsen, så har en avsmalning och prioritering gjorts av vilka sociala och ekonomiska perspektiv som ska hanteras i hållbarhetsbedömningen, utifrån planens syfte och inriktning. Dessa beskrivs nedan.

Sociala aspekter

De sociala konsekvenserna ringar bland annat in frågor som rör social sammanhållning, trygghet, förutsättningar för ett hållbart vardagsliv, möjligheten till en rik fritid. Följande aspekter med avseende på social hållbarhet har valts ut i samråd med Region Stockholm med ledning av de globala Agenda 2030-målen, nationella mål och Region Stockholms bedömningsgrunder.

[1] Region Stockholm, 2023-04-26. Avgränsningssamråd för MKB avseende ny regional utvecklingsplan för Stockholms-regionen. Länsstyrelsen, 2023-06-13. Yttrande över avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning avseende ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

- Vardagsliv och levande samhällen
- Mobilitet och tillgänglighet
- Inkludering, trygghet och social sammanhållning

Ekonomiska aspekter
Under de ekonomiska konsekvenserna samlas och beskrivs planens vägledande påverkan och konsekvenser på ekonomiska faktorer som har bäring på de ekonomiska aspekterna. Följande aspekter med avseende på den ekonomiska dimensionen har valts ut i samråd med Region Stockholm med ledning av de globala Agenda 2030-målen, nationella mål och Region Stockholms bedömningsgrunder.

- Förutsättningar för näringslivet
- Långsiktig balans i offentlig ekonomi
- Effektivt nyttjande av bebyggd miljö

3.3 Generella bedömningsgrunder

Relevant lagstiftning

I både plan- och bygglagen och miljöbalken finns formella krav som är viktiga för den fysiska planeringen. I respektive lagstiftning finns även återkommande referenser till den andra lagen. Det medför att båda lagarna oftast är aktuella att tillämpa parallellt. Det är dock viktigt att särskilja lagarnas syften. I plan- och bygglagen finns bestämmelser om vad som ska redovisas i en regionplan och hur processen att ta fram eller ändra en plan ska genomföras. I miljöbalken finns formella krav på vad den strategiska miljöbedömningen ska omfatta. Vid regional planering ska den strategiska miljöbedömningen integreras i processen med framtagandet av planen, och miljökonsekvenserna ska redovisas i regionplanen. Både miljöbalken och plan- och bygglagen innehåller flera ekonomiska och sociala dimensioner som syftar till att främja en hållbar utveckling.

Kommunallagen, barnkonventionen och diskrimineringslagen är del av de generella bedömningsgrunderna i relation till bedömning av ekonomiska och sociala konsekvenser.

Miljöbalken
Portalparagrafen till miljöbalken (1 kap. 1§) anger miljöbalkens övergripande syfte och mål, och fastslår att miljöbalken ska främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Vidare betonas i punkt 4 att ”mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från *ekologisk, social*, kulturell och *samhällsekonomisk* synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas”.

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en strategisk miljöbedömning genomföras om planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En regionplan medför per automatik alltid betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning ska enligt miljöbalken identifiera och värdera de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra med avseende på:

1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap miljöbalken och biologisk mångfald i övrigt,

3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön.

Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen (PBL) styr planläggning av mark, vatten och byggande.

1 kap. Syfte, innehåll och definitioner. Bestämmelserna syftar till att med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

2 kap. Allmänna och enskilda intressen. Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

Enligt 7 kap. 2§ ska en regionplan ange de grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet. Planen ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. *Lag (2018:1732)*.

Enligt 7 kap. 3§ första punkten PBL ska det av regionplanen framgå hur hänsyn har tagits till allmänna intressen enligt 2 kap., hur riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken har tillgodosetts och på vilket sätt miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken har följts.

Nedan listade riksintressen hanteras inom ramen för miljöbedömningen i samband med att konsekvenser och effekter bedöms för relevant miljöaspekt. Riksintressets värden som beskrivs i miljöbalken utgör en del av de generella bedömningsgrunderna för dessa miljöaspekter. De riksintressen som hanteras i detta dokument är sådana som har bäring på bedömningar för de betydande miljöaspekterna. Riksintresse för totalförsvaret och kommunikation är inte relevanta för bedömning av en miljöaspekts konsekvenser varför dessa inte hanteras här. För mer utförlig beskrivning av samtliga riksintressen som berörs av den regionala utvecklingsplanen hänvisas till planens bilaga om hantering av riksintressen.

Tabell 2. **Riksintressen som hanteras inom ramen för miljöbedömningen.**

Riksintresse 3 kap. miljöbalken	**Riksintresse 4 kap. miljöbalken**
Riksintresse kulturmiljövård 6§	Riksintresse rörliga friluftslivet och turismen 2§
Riksintresse naturmiljövård 6§	Riksintresse Kungliga nationalstadsparken (Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården) 1 och 7§
Riksintresse friluftsliv 6§	Riksintresse Stockholms läns kust- och skärgårdsområden 2§
Riksintresse yrkesfiske 5§	
Riksintresse energiproduktion 8§	
Riksintresse vattenförsörjning 8§	

Kommunallagen
11 kap. 1§ kommunallagen anger att kommuner och regioner ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet och 11 kap. 5§ anger att budgeten ska upprättas så att intäkterna överstiger kostnaderna. Kravet på en ekonomi i balans syftar till att säkerställa en hållbar ekonomisk förvaltning och förhindra att kommuner och regioner hamnar i ekonomiska svårigheter.

Barnkonventionen
FN:s konvention om barnens rättigheter antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989, Sverige var ett av de första länderna att ratificera den och den trädde i kraft i Sverige år 1990. Sedan 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Vid samhällsplanering och bedömning av sociala konsekvenser är det i huvudsak följande artiklar som bedöms tillämpbara.

- **Artikel 3** anger att *barnets bästa* ska beaktas vid alla beslut som rör barn.
- **Artikel 12** anger att barn har rätt att *uttrycka sina åsikter* i frågor som rör dem och att dessa åsikter ska beaktas.
- **Artikel 24** anger att barn har rätt till bästa möjliga *hälsa* och tillgång till sjukvård.
- **Artikel 27** anger att barn har rätt till en skälig *levnadsstandard*.
- **Artikel 31** anger att barn har rätt till *vila och fritid, till lek och rekreation* anpassad till barnets ålder och rätt att fritt delta i det kulturella och konstnärliga livet.

Diskrimineringslagen
Diskrimineringslagen (2008:567) innehåller flera bestämmelser som är relevanta för samhällsplanering ur ett regionalt perspektiv främst med fokus på de sociala konsekvenserna. Dessa bestämmelser spelar en viktig roll i samhällsplaneringen för att säkerställa att diskriminering förebyggs och att lika rättigheter och möjligheter främjas.

Relevanta nationella och globala mål

Agenda 2030
År 2015 antog FN:s medlemsstater Agenda 2030 för hållbar utveckling. Syftet var att medlemsstater åtog sig att fram till år 2030 leda världen mot en hållbar och rättvis framtid genom att utrota fattigdom och hunger överallt, bekämpa ojämlikheter inom och mellan länder, bygga fredliga, rättvisa och inkluderande samhällen, att alla ska kunna åtnjuta de mänskliga rättigheterna, att främja jämställdhet och kvinnors och flickors egenmakt, att vidta ansträngningar för att nå dem som är mest utsatta först samt att säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser.

Agenda 2030 är en handlingsplan med 17 mål för omställning till ett hållbart samhälle för människorna, planeten och välståndet. Agenda 2030:s mål och delmål omfattar samtliga tre dimensioner av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. De mål som bedöms vara relevanta för hållbarhetsbedömningen kan ses i Figur 4.

Figur 4. **Relevanta globala miljömål.**



Riksdagens miljökvalitetsmål

Det så kallade generationsmålet i den svenska miljöpolitiken är att *”… till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.”* Arbetet tar stöd i 16 miljökvalitetsmål som är antagna av riksdagen. Arbetet med att nå miljökvalitetsmålen och generationsmålet utgör grunden för den nationella miljöpolitiken. Miljökvalitetsmålen med preciseringar ska ge en långsiktig målbild för miljöarbetet och fungerar som vägledning för hela samhällets miljöarbete, såväl myndigheters, länsstyrelsers, kommuners som näringslivets och andra aktörers. Av dessa 16 miljökvalitetsmål bedöms fem inte vara relevanta för regionplanen, då planens mål och föreslagen mark- och vattenanvändning endast i begränsad omfattning kan påverka om målen nås. Dessa mål är: Skyddande ozonskikt, Säker strålmiljö, Storslagen fjällmiljö, Giftfri miljö och Myllrande våtmarker. Figur 5 redovisar de nationella miljökvalitetsmål som bedöms vara relevanta för hållbarhetsbedömningen av den regionala utvecklingsplanen.

Figur 5. **De relevanta miljökvalitetsmålen.**



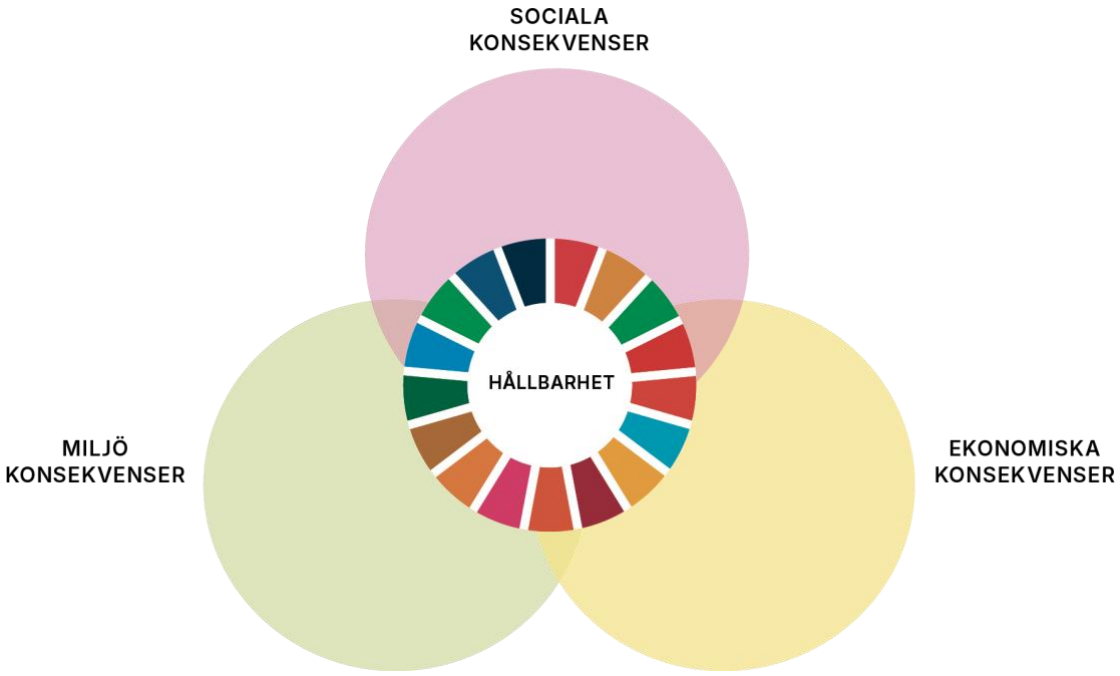
3.4 Bedömningsmetodik

Arbetssätt

Genom att integrera mål för hållbarhet i den översiktliga fysiska planeringen ökar förutsättningarna för ett framgångsrikt arbete med hållbar utveckling. Arbetet med hållbarhetsbedömningen har samordnats och integrerats med planarbetet på flera sätt. Genom processens gång har löpande avstämnings- och arbetsmöten genomförts mellan projektgruppen för den regionala utvecklingsplanen och projektgruppen för hållbarhets-bedömningen. Det tidiga arbetet har innefattat inspel kring hur väl planen omhändertar miljöaspekter och förbättringsförslag för att öka hållbarhetsprestandan i planen.

Till granskningsskedet av planen har Region Stockholm valt att fördjupa bedömningarna kopplat till ekonomisk och social hållbarhet och därmed utökat bedömningen från en strategisk miljöbedömning till en hållbarhetsbedömning. Hållbarhetsbedömningen har genomförts med ett holistiskt angreppsätt och arbetet är baserat på de tre hållbarhets-dimensionerna miljömässig-, social- och ekonomisk hållbarhet. Figur 6 redovisar att de tre dimensionerna överlappar varandra i många avseenden och att hållbarhet uppnås när dessa tre möts och hänsyn samtidigt tas till balanserad ekonomisk tillväxt, social välfärd och miljöskydd. Utifrån dessa tre dimensioner har aspekter tagits fram som ligger till grund för strukturen i denna hållbarhetsbedömning, se även avsnitt 3.2.

Figur 6. **Illustration över de tre dimensionerna av hållbarhet. De tre dimensionerna överlappar varandra i många avseenden och hållbarhet uppnås där samtliga tre möts.**



Då den regionala utvecklingsplanen är en plan av övergripande karaktär har hållbarhetsbedömningen genomförts och rapporten upprättats på en motsvarande, övergripande nivå. Det har inte varit möjligt att genomföra en kvantitativ eller detaljerad bedömning på denna strategiska nivå. Därmed har bedömningar genomförts genom kvalitativa analyser och resonemang. En bedömning har gjorts mot ett nollalternativ i avsnitt 8.1 på en övergripande nivå. Nollalternativet är baserat på den strukturanalys som genomfördes inför arbetet med den nya regionala utvecklingsplanen (Region Stockholm, 2023).

Beskrivningar och bedömningar har gjorts av WSP:s konsultgrupp med särskild kunskap om strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning. Bedömningarna för konsekvenserna har övervägande gjorts i jämförelse med nuläget om inget annat anges. Nuläget för bedömningarna har tagits fram med hjälp av allmänt tillgängligt material från regionen och olika myndigheter.

Bedömningsmodell

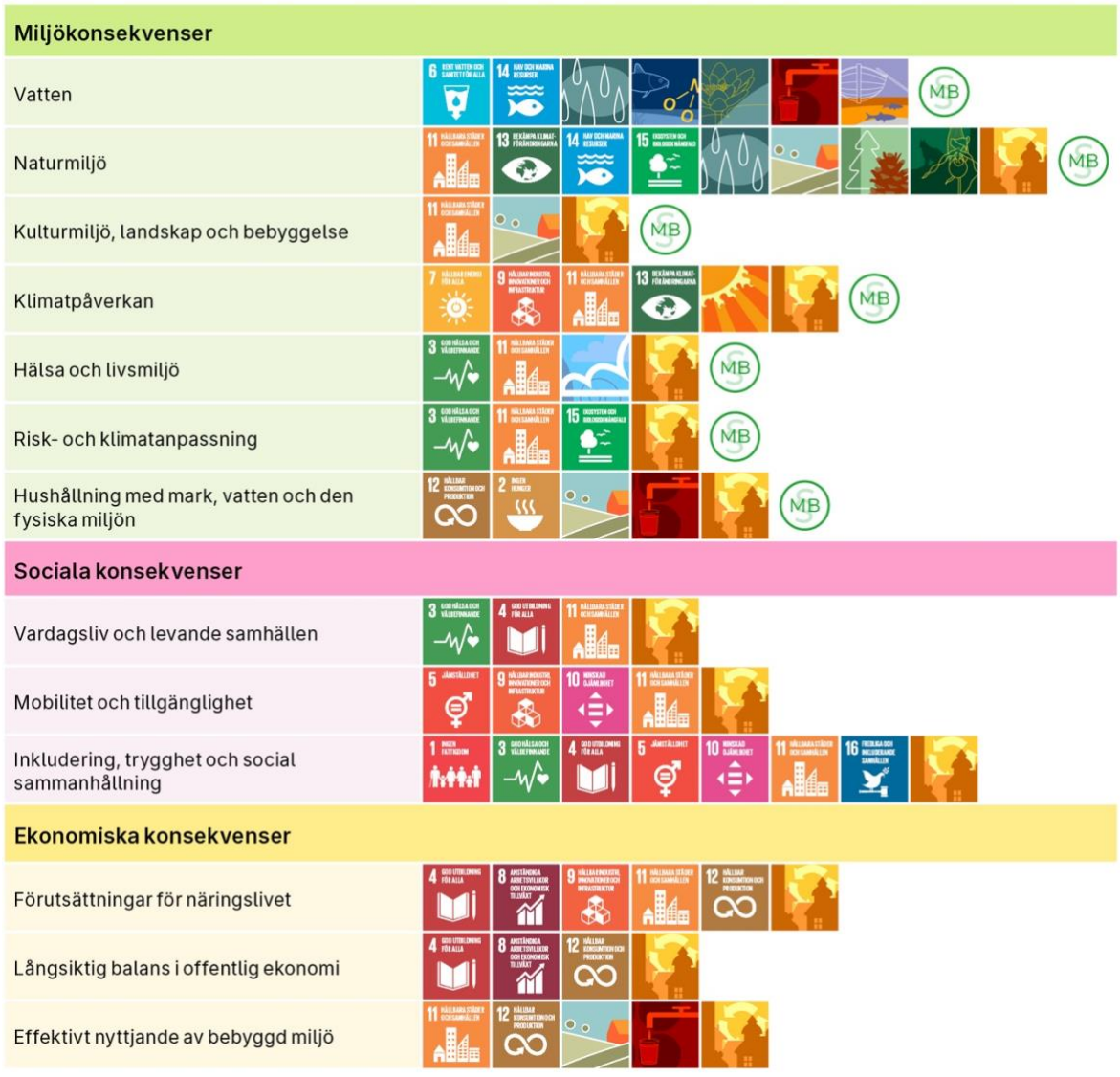
Arbetet med hållbarhetsbedömningen görs utifrån de generella bedömningsgrunderna som presenteras i avsnitt 3.3 och baseras på relevant lagstiftning samt globala och nationella mål. Utifrån detta har en struktur för hållbarhetsbedömningen tagits fram med preciserade rubriker, se Figur 7 på nästa sida. De globala och nationella miljömål som bedömts relevanta för respektive aspekt illustreras i figuren. För varje aspekt finns bedömningsgrunder som grundar sig på såväl lagkrav, allmänna råd och riktlinjer samt framtagna indikatorer. De avsnitt av konsekvensbeskrivningen som motiveras av krav i miljöbalken och som är en del av den strategiska miljöbedömningen är markerade med ”MB” i respektive avsnittsrubrik. Samtliga av dessa aspekter ingår under kategorin miljökonsekvenser.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är ett samlingsbegrepp för de funktioner hos naturen som ger människan nyttor som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Det handlar bland annat om förmågan att rena vatten, reglera vattenflöden, rena luft och bilda bördiga jordar som ger oss nyttor som exempelvis vatten att dricka, mat att äta och ren luft att andas. Ekosystemtjänster är beroende av levande organismer och fungerande ekosystem. Tjänsterna delas vanligtvis in i kategorierna försörjande, reglerande, kulturella och stödjande. Ekosystemtjänster berör flertalet av hållbarhetsaspekterna som bedöms i detta dokument. För att undvika upprepning bedöms inte ekosystemtjänsterna separat utan de ingår i andra rubriker i hållbarhetsbedömningen. Till exempel hanteras ekosystemtjänsterna:

- *biologisk mångfald* i avsnittet naturmiljö (4.2)
- *rekreation* i avsnittet hälsa och livsmiljö (4.5), och
- *klimatanpassning* (skyfall och värmeöar) i avsnittet risk och klimatanpassning (4.6)

Figur 7. **WSP:s bedömningsmodell för hållbarhetsbedömning.**



Värdering av konsekvenser

Det finns två huvudsakliga typer av bedömningar som kan användas vid framtagande av en HKB/MKB: *mål-ledda* respektive *traditionella* (*baseline-ledda*). De mål-ledda bedömningsgrunderna tillämpas vanligen på planer av en mer strategisk nivå (nationella och regionala planer, länstransportplaner och översiktsplaner) medan de traditionella används i till exempel infrastruktur- eller stadsutvecklingsprojekt. I vissa fall kan det vara lämpligt att tillämpa båda typerna av bedömning. Traditionell strategisk miljöbedömning görs utifrån ett nuläge och bedömer konsekvenserna i relation till nuläget – den svarar på frågan ”hur stor blir förändringen?” Mål-ledd strategisk miljöbedömning utgår i stället från för planen relevanta mål och vad som krävs för att nå målen – den svarar på frågan ”gör vi tillräckligt för att nå målen, och vad kan vi göra bättre?”

Bedömningarna i denna hållbarhetsbedömning har genomförts som en kombinerad *mål-ledd* och *traditionell* strategisk miljöbedömning. De ekonomiska och sociala konsekvenserna har hanterats utifrån en mål-ledd bedömningsgrund medan de miljömässiga konsekvenserna har hanterats utifrån en traditionell bedömning i kombination med en mål-ledd riktningsanalys för de nationella miljökvalitetsmålen och de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

Vid bedömning av den regionala utvecklingsplanens konsekvenser analyseras i huvudsak planens mål med strategiska prioriteringar och den rumsliga utvecklingen med vägledning och plankarta. Hur Stockholmsregionen utvecklas i ett rumsligt perspektiv har stor betydelse för möjligheten att nå den regionala utvecklingsplanens mål och prioriteringar som tillsammans ska bidra till en hållbar utveckling. Hållbarhetsbedömningen syftar till att synliggöra om planen bidrar till eller motverkar en hållbar utveckling. För att kunna besvara frågan bedöms huruvida planen ger tydlig vägledning för den fortsatta planeringen. För att ge tillräcklig vägledning måste mål, prioriteringar och den rumsliga utvecklingen med vägledning och plankarta vara samstämmiga och eventuella målkonflikter behöver hanterats.

I en hållbarhetsbedömning ska omfattning och detaljeringsgrad anpassas till den aktuella planens innehåll och detaljeringsgrad, var i beslutsprocessen planen befinner sig, samt att vissa frågor bättre bedöms i samband med prövningen av andra planer och program. Regionplanens övergripande karaktär och det tidiga planeringsstadiet speglas i aktuell hållbarhetsbedömning och innebär att befintliga förhållanden, liksom effekter och konsekvenser, beskrivs på en generell nivå. En regional utvecklingsplans konsekvenser uppstår i första hand genom att mål och förhållningssätt ger avtryck i efterföljande byggande och planering, i andra hand på kommunal nivå. Planens konsekvenser beror därför både på vilka förhållningssätt som anges för kommande planering och eventuell brist eller frånvaro av förhållningssätt.

För att beskriva planens konsekvenser används ofta begreppen *påverkan*, *effekt* och *konsekvens*.

- **Påverkan** är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som planens genomförande medför.
- **Effekt** är den förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av värdefulla naturmiljöer, buller eller luftföroreningar.
- **Konsekvens** är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse, till exempel människors hälsa eller biologisk mångfald.

För att beskriva konsekvenserna används följande skala:

- Negativa konsekvenser
- Varken positiva eller negativa konsekvenser
- Positiva konsekvenser

En regionplan är ett planeringssteg som ligger tidigt i planprocessen och det är därför inte alltid möjligt att dra slutsatser gällande omfattningen av de konsekvenser som planen kommer att medföra. Till följd av tillgängligt underlag och detaljeringsgraden i planen görs därför ingen gradering av konsekvensernas storlek för vissa aspekter och bedömningarna har delvis karaktären av riktningsanalyser som tydliggör om det bedöms finnas *risk för negativa konsekvenser* eller *kan leda till positiva konsekvenser*. För vissa aspekter är det inte möjligt att dra slutsatser om konsekvenserna. I de fallen beskrivs främst den påverkan och de effekter som planen kan medföra.

3.5 Osäkerheter

Hållbarhets- och miljöbedömningar är alltid förknippade med osäkerheter. Det finns dels genuina osäkerheter i alla antaganden om framtiden, dels finns det osäkerheter förknippade med analytisk kvalitet och kunskapsläge. Osäkerheter ligger exempelvis i att de underlag och källor som använts för bedömningen kan vara behäftade med olika brister. Flera av de aspekter som bedöms påverkas även av andra faktorer som inte kan styras av planen till exempel politiska beslut, styrmedel och händelser i världen. I de bedömningar som görs har särskild hänsyn tagits till eventuella osäkerheter i underlag och kunskapsläget kopplat till nuvarande regional utvecklingsplan. Detta i enlighet med försiktighetsprincipen i 3 § 2 kap. miljöbalken. I de fall det finns kunskapsluckor eller andra osäkerheter antas därför konsekvenserna bli negativa fram till dess att osäkerheten kan avskrivas.

4. Miljökonsekvenser

4.1 Vatten



Ytvattnet är det vatten som finns i hav, sjöar och vattendrag. Dagvatten är det vatten som tillfälligt ansamlas på markytan till följd av nederbörd, is/snösmältning eller uppträngande grundvatten. Via ytavrinning eller dagvattensystem kan dagvattnet nå våra ytvatten. Grundvatten bildas när nederbörd tränger ner i marken. Gränsen där samtliga hålrum, sprickor och porer i marken är vattenfyllda kallas för grundvattennivån. Inom ett avrinningsområde styrs grundvattennivån av ett antal olika faktorer såsom marknivåns höjdskillnader, väderleksförhållanden, närliggande vattendrag samt lokala berg- och jordarter. I urbana miljöer påverkas grundvattenförhållandena även av hårdgjorda ytor, ledningar i mark med mera.

Yt- och grundvatten ingår som en integrerad del av det hydrologiska kretsloppet och det sker också ett ständigt utbyte mellan yt- och grundvatten. Avgörande för de olika vattnens kvalitet är deras naturliga egenskaper samt den omgivningspåverkan de utsätts eller tidigare utsatts för. Påverkan på yt- och grundvatten är starkt beroende av mark-användning. En ökad andel hårdgjorda ytor såsom asfalt minskar infiltrationen till grundvattnet och ökar mängden dagvatten. Föroreningsmängden i dag- och grundvatten påverkas av vilka verksamheter som finns.

Bedömningsgrunder

Miljökvalitetsnormer (MKN) för landets vattenförekomster är juridiskt bindande enligt 5 kap. miljöbalken och anger den kvalitet som en vattenförekomst ska ha till ett visst år.

Plan- och bygglagen samt miljöbalken

I en regionplan ska enligt plan- och bygglagen framgå på vilket sätt miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken har följts. Den regionala fysiska planeringen ska utformas så att den skapar förutsättningar för en långsiktigt hållbar vattenanvändning och skydd av vattenresurserna. Miljökvalitetsnormerna (MKN) beskriver ett tillstånd i vilket människors hälsa och miljön anses vara varaktigt skyddade. För att MKN ska kunna följas krävs därför ett långsiktigt och strategiskt arbete där flera olika åtgärder och insatser koordineras. Det handlar både om åtgärder som ska förbättra miljön och om att se till att andra åtgärder inte gör det svårare att följa MKN.

EU:s vattendirektiv

Enligt EU:s vattendirektiv ska medlemsstaterna skydda, förbättra och återställa alla ytvattenförekomster. Det finns alltså en skyldighet att bidra till en förbättring av recipientens status (det s.k. förbättringskravet). Vid alla planer eller projekt ska det redovisas om möjligheten att uppnå MKN äventyras eller om det finns risk för statusförsämring.

Nuläge

I regionen finns många sjöar, vattendrag, våtmarker, hav och grundvatten. Alla vattendrag hänger ihop i en sammanhängande blåstruktur. Mälaren försörjer mer än två miljoner människor i Mälardalen med dricksvatten. Stockholmsregionen ligger i den nedre delen av Mälarens avrinningsområde och vattenkvaliteten påverkas därför av mark- och vattenanvändningen uppströms.

Enligt Vatteninformation Sverige (VISS, 2023) finns det i Stockholms län 547 vattenförekomster som utgörs av 117 sjöar, 97 vattendrag, 199 grundvattenförekomster, 130 kustvatten och fyra utsjövatten. Av regionens ytvattenförekomster (sjöar, vattendrag, kustvatten och utsjövatten) uppnår 19 procent god ekologisk status, 64 procent uppnår måttlig status, 9 procent otillfredsställande status och 5 procent uppnår ej god status. Ingen av ytvattenförekomsterna uppnår god kemisk status. Samtliga grundvatten-förekomster har god kvantitativ status och 96 procent av grundvattenförekomsterna uppnår god kemisk status.

En stor del av påverkan på regionens sjöar och vattendrag kommer i nuläget från den bebyggda miljön. En större andel hårdgjord yta ökar risken för dagvattenproblem så som exempelvis översvämningar. En annan utmaning är att utbyggnad av väg- och järnvägsinfrastruktur och transporter leder till ökade utsläpp av föroreningar.

I skogs-och jordbruksmarkslandskapet är det vanligt med fysiska förändringar av de naturliga vattensystemen, exempelvis dikning och uträtning av vattendrag, som stör ekosystemen och ökar risken för höga flöden. I kustnära områden består utmaningarna av att bevara känsliga marina områden, minska påverkan från småbåtar och hantera utsläpp från enskilda avlopp.

Stockholms län hör till de mest övergödda regionerna i Sverige, starkt kopplat till jordbruks- och avloppsfrågor samt dagvatten från tätorter. Övergödningen av länets sjöar, vattendrag och kustvatten är det mest utbredda och åtgärdskrävande miljöproblemet i länet. Närmare 80 procent av länets ytvattenförekomster som tas upp i VISS bedöms vara övergödda. Uppdelat per kategori är denna siffra omkring 60 procent för sjöar, 70 procent för vattendrag och 100 procent för kustvatten.

Det är länsstyrelsen i Västmanland som är vattenmyndighet i Norra Östersjöns vattendistrikt, där Stockholmsregionen ingår. Vattenmyndigheterna samordnar bland annat Länsstyrelsens vattenförvaltningsarbete, och beslutar om förvaltningsplan, åtgärdsprogram och miljökvalitetsnormer för vatten i distriktet. I Norra Östersjöns vattendistrikt finns både en förvaltnings- och åtgärdsplan från 2022.

Effekter och konsekvenser

Planen pekar ut områden för bebyggelseutveckling och en ökad exploatering inom avrinningsområdena för regionens vattenförekomster, vilka många är känsliga för förändringar och ytterligare belastning. Den utbyggnad som kan komma att ske till följd av planen kan påverka ytvatten genom utsläpp av föroreningar och större dagvattenflöden till vattendrag och recipienter. Detta sker bland annat till följd av exploatering där mark hårdgörs.

Påverkanskällor i form av trafik har redan idag en betydande påverkan på den ekologiska statusen i regionens vattenförekomster. Med fler invånare i regionen och fler arbetstillfällen följer även fler trafikrörelser. Sammantaget kan denna utveckling bidra till negativ påverkan på vattenförekomsterna. För att undvika en ökad belastning och påverkan behöver därför dagvatten från utvecklingsområden och vägar fördröjas och renas innan det når recipienterna. Fördröjningsåtgärder och lösningar för rening av dagvatten måste studeras vidare och säkerställas i den kommunala planeringen.

Den regionala utvecklingsplanen har ett övergripande mål om att utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmregionen ska vara hållbar och bidra till goda livsmiljöer och näringslivsutveckling. Till det målet finns ett resultatmål som anger att det ekologiska tillståndet för Stockholmsregionens grön- och blåstruktur ska ha förbättrats till målåret. Vidare lyfts att målsättningen i regionen ska vara att samtliga delar av blåstrukturen ska ha en god vattenkvalitet. Blåstrukturen är en prioriterad fråga i den regionala utvecklingsplanen vilket framgår tydligt då det genomsyras både i målsättning samt i övergripande och specifika förhållningssätt kopplat till förbättrad vattenkvalitet i regionen. Den regionala utvecklingsplanen har en viktig roll i vattenförvaltningsarbetet genom att ge vägledning kring samverkan och samordning i vattenförvaltningsarbetet.

I planen finns ett flertal förhållningssätt som syftar till att upprätthålla och förbättra vattenkvaliteten enligt miljökvalitetsnormerna. Bland annat lyfts att åtgärder för att upprätthålla och förbättra vattenkvaliteten enligt miljökvalitetsnormerna bör prioriteras inom avrinningsområden med ett högt exploateringstryck. Vid planering av ny bebyggelse eller annan förändrad markanvändning ska behovet av mark säkerställas för åtgärder inom avrinningsområdet. Vidare lyfts att i de fall avrinningsområdet berör flera kommuner behöver arbetet med att identifiera åtgärderna ske i samverkan. Givet den övergripande karaktären av den regionala utvecklingsplanen är det svårt att göra en bedömning av huruvida planen bidrar eller motverkar till att miljökvalitetsnormerna uppnås för regionens vattenförekomster. Den regionala utvecklingsplanens konsekvenser uppstår främst genom att problembeskrivningar och förslag på mål ger avtryck i efterföljande byggande och planering, i första hand på kommunal nivå. Planen bedöms dock ge god vägledning till kommunerna för att möjliggöra att miljökvalitetsnormerna uppnås på sikt. I planen finns dock ingen hänvisning till att Vattenmyndighetens förvaltnings- och åtgärdsplan bör ligga till grund för den kommande planeringen.

Det förändrade klimatet med ökad nederbörd tillsammans med utbyggnad av både bebyggelse och infrastruktur kan leda till mer hårdgjorda ytor. Det kan få till följd att tekniska försörjningssystem måste kunna hantera ökat dagvatten och tillskottsvatten som annars kan påverka både vattenkvaliteten och -kvantiteten. Vatten- och avloppsystemen är en förutsättning för att Stockholmsregionen ska fungera och utvecklas. Systemen behöver vara kapacitetsstarka, resurseffektiva och robusta, något som kräver både underhåll och utveckling för att möta länets växande behov. I planen anges att befintliga reningsverk av regional betydelse säkerställas och behovet av ökad kapacitet ska beaktas. Utöver det lyfts att behov av mellankommunal samverkan ska identifieras samt att cirkulära lösningar ska främjas.

I den regionala utvecklingsplanen förs ett resonemang kring blåstrukturens vikt för Stockholmsregionen. Utöver det finns även ett separat avsnitt som kort beskriver

regionens förutsättningar kopplat till vattenkvalitet och kvantitet, och det finns ett antal förhållningssätt kopplat till hur miljökvalitetsnormerna ska uppnås. Mycket av arbetet kring vattenkvalitet och kvantitet kommer att ske på kommunal nivå i kommande planeringsskeden. Den regionala utvecklingsplanen bedöms ge god vägledning för kommunerna och under förutsättning att angivna förhållningssätt efterföljs kan det leda till att miljökvalitetsnormerna uppnås på sikt i regionens vattenförekomster. Planen bedöms sammantaget medföra positiva konsekvenser för miljöaspekten vatten.

Rekommendationer till efterföljande planering

- Den kommande fysiska planeringen bör utgå från vattenmyndighetens förvaltnings- och åtgärdsplan samt kommunernas åtgärdsarbeten.
- För att uppnå god status är det av stor vikt att efterföljande planering även tar höjd för åtgärder i befintliga miljöer och inte enbart befintliga.

4.2 Naturmiljö



Skyddet och vårdandet av naturmiljöer är en förutsättning för att kunna bevara den biologiska mångfalden och i förlängningen allt biologiskt liv, likaså de funktioner och processer som är viktiga för att ekosystem och livsmiljöer ska bestå och utvecklas. Robusta ekosystem är en förutsättning för de tjänster och produkter – ekosystemtjänster – som naturen bidrar med.

Den gröna infrastrukturen är det nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människors välbefinnande. En fungerande grön infrastruktur ökar också motståndskraften mot negativa förändringar, exempelvis klimatförändringar.

Bedömningsgrunder

Plan- och bygglagen

I plan- och bygglagen anges bland annat att man i planeringen ska ta hänsyn till naturvärden. I 3 och 4 kap. miljöbalken finns bestämmelser om en god hushållning med mark- och vattenområden. I 7 och 8 kap. i samma lag finns bestämmelser om skydd av områden och djur- och växtarter.

Miljöbalken

I 3 och 4 kap. miljöbalken finns bestämmelser om en god hushållning med mark- och vattenområden. Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga ur ekologisk synpunkt skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Särskilda skrivningar om just ekologiska spridningssamband saknas.

Konventionen om biologisk mångfald (CBD) och EU: strategi för biologisk mångfald 2030
Ramverket innehåller totalt fyra tillståndsmål som ska uppnås till 2050 och 23 åtgärdsmål. Ett av de viktigaste målen handlar om att skydda 30 procent av jordens yta till havs och på land till 2030.

Naturvårdsverket slutredovisade i november 2023 sitt regeringsuppdrag med ett förslag till nationell strategi och handlingsplan kopplat till konventionen om biologisk mångfald (CBD). Förslaget innehåller ett övergripande mål och tre strategiska temaområden. Målet är att Sverige har stoppat och vänt förlusten av biologisk mångfald senast år 2030. De strategiska temaområdena är att minska hoten mot biologisk mångfald genom bevarande, restaurering och samhällsplanering, hållbart samhälle och nyttodelning av biologisk mångfald och kunskap, bred delaktighet och gemensamt genomförande.

EU-kommissionen strategi för biologisk mångfald till 2030 är en del av den europeiska gröna given. Investeringar i skydd och återställande av naturen inkluderas, och en målsättning är att rättsligt skydda minst 30 procent av EU:s landyta samt 30 procent av havsområdet. En milstolpe för strategin är att säkerställa att Europas biologiska mångfald senast 2030 ska vara på väg att återhämta sig till nytta för människor, planeten, klimatet och ekonomin.

Etappmål för Ekosystemtjänster och Stadsgrönska
En majoritet av kommunerna ska senast år 2025 ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter.

Aldrig långt till naturen – skydd av tätortsnära natur i Stockholmsregionen
Region Stockholm har tillsammans med Länsstyrelsen Stockholm och 23 av länets kommuner tagit fram programmet. Programmet föreslår ett 70-tal områden som långsiktigt bör skyddas i form av kultur- eller naturreservat för att ge varaktigt skydd för de mest värdefulla tätortsnära naturområdena i regionen.

Regional handlingsplan för grön infrastruktur
Länsstyrelsen Stockholm har tagit fram en regional handlingsplan för grön infrastruktur. Planen föreslår åtgärder som behövs för att bibehålla och utveckla biologisk mångfald och ekosystemtjänster och gäller åren 2019 - 2025.

Nuläge
Den största delen av länets yta består av hav, därefter kommer skogsmark. Av landarealen utgör skogen 57 procent. Åkermark utgör 17 procent och öppen mark 7 procent. Våtmarker (sumpskog och våtmarker) utgör tillsammans 3 procent. Den totala land-arealen är nästan 7 000 km^2, sjöar cirka 600 km^2 och hav 9 500 km^2.

De skyddade områdena i länet täcker knappt 200 000 hektar varav cirka 60 000 hektar är land. Av landarealen i länet omfattas cirka 9 procent av formellt skydd, och av vatten-miljöerna cirka 14 procent. Skogsmark utgör en stor del av den skyddade arealen, den omfattar dessutom betydande delar av skärgården. Miljöer som i mindre utsträckning ingår i skyddade områden är till exempel naturbetesmarker och sötvatten.

Riksintressen för naturvård och friluftsliv representerar huvuddragen i svensk natur med de mest värdefulla områdena i ett nationellt perspektiv och finns utpekade i länet. Cirka 486 000 hektar av länets natur bedöms som riksintressant. Stockholms ytterskärgård utgör en mycket stor del av riksintressearealen (395 000 ha). Större områden pekas ut direkt i miljöbalken som riksintressanta på grund av sina samlade natur- och kulturvärden. I Stockholms län är det länets kust- och skärgårdsområde, Mälaren med öar och strandområden, Kungliga nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården och Natura 2000-områden.

Stockholms län är idag en av Europas snabbast växande storstadsregioner, vilket innebär både förtätning och utbyggnad av bebyggelse. Den nya bebyggelsen läggs till ett landskap där bebyggelse och vägar, samt annan ”grå” infrastruktur redan utgör en stor del, jämfört med andra delar av Sverige. Länet har även en betydande del landsbygd, som ytmässigt utgör den största delen av länet. På landsbygden sker också en betydande påverkan från ny bebyggelse och vägnät, men den största påverkan sker här genom areella näringar (främst jord- och skogsbruk). Klimatförändringarna förväntas också få en mycket stor påverkan på den gröna infrastrukturen. Den gröna infrastrukturen har idag en mycket viktig funktion som kolsänka och för klimatanpassning.

I den regionala uppföljningen som länsstyrelsen gjorde 2022 konstaterades att det pågår en långsam men kontinuerlig förlust av biologisk mångfald i länet. Utvecklingen beror bland annat på att Stockholm är en expansiv region, där olika typer av exploatering isolerar naturområden med höga värden. Rationella brukningsformer i lant- och skogsbruk påverkar också utvecklingen negativt. Följden av detta är att livsmiljöer och arter knutna till skogs- och odlingslandskapet minskar, till exempel insekter och blommor som är beroende av naturbetesmarker och slåtterängar. Genom reservatsbildning och skötsel kan de mest värdefulla naturkärnorna sparas och utvecklas. Samtidigt sker fortlöpande förändringar i landskapet däremellan, som gör att områdena blir alltmer isolerade (Länsstyrelsen, 2022).

Effekter och konsekvenser

I den regionala utvecklingsplanen lyfts den regionala blå- och grönstrukturen som ett av fyra tematiska områden. Vidare anges att det är av stor vikt att värna om och utveckla de kvaliteter som naturen erbjuder. Större delen av den bebyggelse och infrastruktur som pekas ut ligger utanför befintliga naturmiljöer. Det bedöms positivt att ställningstaganden kopplat till naturmiljö tydligt prioriterats i planen.

Ett av förhållningssätten för den regionala blå- och grönstrukturen anger att vidare planering ska verka för en utveckling som bevarar och stärker den biologiska mångfalden. Beroende på hur tolkning görs i den kommande planeringen finns det möjlighet att det förhållningssättet bidrar till att negativ påverkan på naturmiljön undviks, vilket är positivt.

I planen pekas tio gröna kilar ut med sammanhängande grön- och blåstruktur som innehar särskilt stora värden för naturmiljön. I förhållningssätten anges att skadelindringshierarkin ska tillämpas i de fall där negativ påverkan på dessa riskeras. Detta ses som positivt då det i fortsatt planering kommer styra mot att negativ påverkan på dessa miljöer i första hand undviks, och i andra hand hanteras genom minimering eller utjämning.

Skyddade områden och många av riksintresseområdena för naturvård ingår i de gröna kilarna och bedöms inte påverkas negativt av planen. Endast ett fåtal riksintresse-områden för naturvård sammanfaller med den regionalt utpekade bebyggelsestrukturen. Den regionala grönstrukturen består också av områden med höga värden som i dag inte har något formellt skydd. Ett förhållningssätt för de gröna kilarna är att i områden med särskilt höga värden bör ett långsiktigt skydd övervägas. Om planens förhållningssätt följs finns det goda möjligheter att fortsatt skydda och stärka viktiga värden för naturmiljön. Det bedöms dock finnas en stor risk för målkonflikter mellan att bevara den regionala grönstrukturen och att hitta platser för bostäder, anläggningar och teknisk- och transportinfrastruktur.

Planen medger förtätning och utveckling av infrastruktur i många befintliga bebyggelseområden. Det medför risk för målkonflikter mellan bevarande och stärkande av lokala naturmiljöer och utveckling av bebyggelse och infrastruktur. I planen saknas förhållningssätt om att utveckling av bebyggelse och infrastruktur ska undvikas i isolerade naturområden och lokal grön infrastruktur. Detta riskerar att medföra negativa konsekvenser för tätortsnära naturmiljöer.

Grönstrukturen är av stor betydelse även i regionens yttre delar som inte ingår en de gröna kilarna. Baserat på en översiktlig analys pekar planen ut ett landskapssamband genom mellanskärgården. I förhållningssätten för kärnöar och öar med vägfärja medges en varsam utveckling med hänsyn till platsens naturvärden. Det bedöms positivt då det styr mot hänsyn till landskapssambandet och andra naturvärden.

Planen saknar förhållningsätt om att de gröna kilarna och grön- och blåstrukturen ska redovisas i kommunernas översiktsplaner tillsammans med riktlinjer. Detta kan medföra en risk att grön infrastruktur inte uppmärksammas i tid i den kommande planeringen.

Mot bakgrund av den övergripande karaktären på den regionala utvecklingsplanen är det svårt att bedöma konsekvenserna för naturmiljö och ekosystemtjänster. Det är positivt att den regionala utvecklingsplanen har stort fokus på grönstrukturen och pekar ut en särskilt värdefull grönstruktur där ekologiska funktioner ska bevaras och där bebyggelse i första hand ska undvikas. Inriktningen på att bevara och utveckla de gröna stråken och värdekärnorna, stärka de svaga sambanden och koncentrera bebyggelse till kollektiv-trafiknära lägen ger generellt sett en bra grund att stå på. Det bedöms dock finnas en risk för att naturmark tas i anspråk när regionen växer och konkurrensen om marken ökar. Det medför i sin tur en risk för förlust av naturvärden. Risken bedöms främst som stor inom och i anslutning till de utpekade bebyggelseområdena. Förlust av naturvärden i dessa områden kan riskera att försvaga lokala gröna samband och i förlängningen kan detta även påverka den regionala grönstrukturen Sammantaget bedöms planen medföra viss risk för negativa konsekvenser på miljöaspekten naturmiljö.

Rekommendationer till efterföljande planering

Inga rekommendationer eller åtgärdsförslag.

4.3 Kulturmiljö, landskap och bebyggelse



Kulturmiljö är miljöer som människan påverkat genom tiderna och som därför vittnar om historiska och geografiska sammanhang. Det kan gälla allt från enskilda byggnader eller objekt till stora landskapsavsnitt.

Tidsmässigt kan kulturmiljöer vara allt från förhistoriska lämningar till dagens bebyggelsemiljöer. Kulturmiljön är en viktig del av vårt kulturarv som vi medvetet eller omedvetet förmedlar i form av traditioner, idéer och värden mellan generationer. Kulturarvet bidrar till en stimulerande livsmiljö och är en viktig resurs för rekreation, friluftsliv, turism- och besöksnäring. För att kulturmiljövärden ska bestå är det viktigt att kontinuiteten i miljön upprätthålls, till exempel genom att kulturmiljöers ursprung är fortsatt tydliga och att kopplingar mellan olika tider bevaras. Begreppet kulturhistoriskt värde definieras i Riksantikvarieämbetets plattform för kulturhistorisk värdering och urval (2015) som ”de möjligheter materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang samt därigenom människors livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag.”

Bedömningsgrunder

Kulturpolitiska målen

Målen för kulturpolitiken är att kulturen ska vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft med yttrandefriheten som grund, att alla ska ha möjlighet att delta i kulturlivet och att kreativitet, mångfald och konstnärlig kvalitet ska prägla samhällets utveckling. Bedömningsgrunderna för kulturmiljö utgår från de kulturpolitiska målen som syftar till att bevara och bruka vårt kulturarv.

Kulturmiljölagen

Värdefulla byggnader, fornlämningar och kyrkliga kulturminnen med mera är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950) (KML). Syftet med lagen är att tillförsäkra såväl nuvarande som kommande generationers tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. Lagen innehåller bland annat bestämmelser för skydd av värdefulla byggnader liksom fornlämningar, fornfynd, byggnadsminnen samt kyrkliga kulturminnen och vissa kulturföremål. Enligt 2 kap. 6 § KML krävs tillstånd för att ta bort eller på något annat sätt ändra en fornlämning.

Miljöbalken

Enligt miljöbalken 3 kap 6 § ska mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön.

Plan- och bygglagen
Enligt plan- och bygglagen ska särskilt värdefull kulturmiljö beaktas i den fysiska planeringen. I 2 kap 3 § anges att planering enligt PBL ska ske med hänsyn till bland annat kulturvärden. Om en väsentlig egenskap går förlorad eller om områdets särart eller karaktär väsentligt ändras sker en förvanskning.

Boverket
För att undvika en förvanskning måste därför bärande karaktärsdrag, egenskaper och särarter identifieras och pekas ut. Som ett allmänintresse är kulturmiljöperspektivet en central och ibland avgörande aspekt för lämpligheten i att bebygga ett markområde. Särskild hänsyn ska alltid tas till kulturvärdena på platsen. Centralt i den fysiska planeringen är begreppet ”särskilt värdefull”, som kan gälla enskilda byggnader, bebyggelseområden och allmänna platser. Råd för definition av särskilt värdefull byggnad/bebyggelse finns angivet Boverkets föreskrifter och råd (BFS 2016:6).

Landskaps- och stadsbild
Även om upplevelsen av landskapet till stor del är subjektiv finns vissa allmängiltiga bedömningsgrunder som variationsrikedom, skala och struktur. Upplevelsen av ett landskap kan påverkas av ny bebyggelse bland annat genom att landskapsrum och helhetsmiljöer fragmenteras, utblickar avskärmas eller nya utblickar skapas. Nya landmärken kan också berika och stärka upplevelsen av landskapet. God läsbarhet av landskapets form, funktion och historia påverkar upplevelsen av landskapsbilden positivt. Förändringar i landskapsbilden kan tas emot på olika sätt, varför det många gånger är svårt att värdera huruvida förändringarna är positiva eller negativa.

Nuläge
I regionen finns en mångfald av landskap och kulturmiljöer som rymmer stora kulturhistoriska värden. Bland annat finns det flera omfattande historiska lämningar från mänsklig verksamhet från olika epoker, allt från stenåldersboplatser, monumentala bronsåldersrösen och järnålderns bygravfält intill historiska by- och gårdstomter, till storstadsnära slott, herrgårdar med underlydande torp, byggnader från industrialiseringen och modern bebyggelse.

I de stadspräglade landskapen finns mångfalden av olika epokers arkitektoniska avtryck. Ett antal riksintresseområden utgör stöd för att tillvarata kulturhistoriska värden av nationellt intresse. I Stockholms län finns mer än hundra områden av riksintresse för kulturmiljövård. Stockholms innerstad utgör ett samlat riksintresse i egenskap av politiskt, administrativt och kulturellt centrum sedan medeltiden. Ett 30-tal av länets riksintressanta kulturmiljöer består av slotts- och herrgårdsmiljöer, ofta med ett kontinuerligt brukande av marken sedan forntiden, men även mer sentida miljöer som industrier, egnahems- och sommarstugeområden.

I regionen finns två kulturreservat, Brottö och Igelbäcken. Kulturreservat är skyddade helhetsmiljöer där marker, bebyggelse, lämningar och spår är uttryck för historiska skeenden och verksamheter. Det finns fler än 18 000 fornlämningar i länet. Det finns 3 områden som utgörs av Världsarv, Birka och Hovgården, Drottningholm samt Skogskyrkogården. Utöver ovan lagskyddade områden finns även lokala och regionala värden som har ett allmänt intresse.

Effekter och konsekvenser

Enligt den regionala utvecklingsplanen ska tillväxten i regionen hanteras genom att främja en sammanhållen bebyggelse. Många av regionens attraktiva miljöer är kulturmiljöer som bidrar till Stockholmsregionens identitet och attraktivitet. I planens mål lyfts att stockholmsregionens kulturmiljöer ska bevaras, användas och utvecklas varsamt och hållbart. De kulturhistoriska värden som ligger inom den regionala grön- och blåstrukturen omfattas delvis av de förhållningssätt som finns kopplat till att upprätthålla och stärka den regionala grön- och blåstrukturens funktioner och värden.

Planens inriktning med en samlad bebyggelsestruktur kan påverka kulturmiljövärden negativt då detta kan innebära att ursprungliga stadskvaliteter med bebyggelse i samspel med landskapet försvinner vid förtätningar. Landskapet inkluderar även ett stort antal fornlämningar, vilket ofta är en förklaring till att marken inte tidigare bebyggts. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som saknar estetiska kvaliteter riskerar att rivas eller förstöras. Även bebyggelse med särskilda kulturhistoriska och arkitektoniska värden kan väljas bort, om marknadstrycket är tillräckligt starkt. Förtätningens omfattning och höjd kan få konsekvenser för centrala områden i form av störningar av siluettverkan samt vattenrummets kulturmiljöer. Planen pekar inte ut värdefulla regionala kulturmiljöer och det saknas avsnitt som beskriver kulturmiljöns förutsättningar i regionen. Detta leder till att det finns risk att värden går förlorade när det inte är tydligt vad som ska värnas.

Den regionala utvecklingsplanen redovisar förhållningsätt för all bebyggelseutveckling där det framgår att bebyggelse ska planeras så att befintliga kulturhistoriska värden bevaras och ursprungliga stadsplanekvaliteter bevaras. Vidare lyfts att förtätning och förändring av stads- och landskapsbild ska göras på ett sätt som tar till vara utformning, skala, siluett-verkan och gröna kulturhistoriska värden. För varje bebyggelsestruktur och underkategori finns det även specifika förhållningssätt. I avsnittet om de primära bebyggselslägena fångas kulturmiljö upp genom att täthet och utformning av bebyggelse ska anpassas utifrån platsens förutsättningar samt att bebyggelse ska planeras med varsamhet om befintliga kulturvärden. Det bedöms som positivt att kulturmiljö genomsyrar både den övergripande vägledningen samt de mer specifika förhållningssätten till respektive bebyggelsestruktur och underkategori. Förhållningssätten bedöms dock delvis som vaga och säkerställer inte att negativ påverkan på regionens kulturmiljövärden undviks.

Den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen berör på olika sätt flera av länets områden av riksintresse för kulturmiljövården. Ny bebyggelse kan också påverka riksintressen utanför den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen. Då den regionala utvecklingsplanen inte inkluderar ställningstaganden kring specifik lokalisering av ny bebyggelse eller vilken typ av utformning eller täthet den nya bebyggelsen bör ha är det inte möjligt att göra en fullständig bedömning av planens konsekvenser för riksintresset. Den regionala utvecklingsplanen bedöms dock kunna medföra en risk för negativa effekter på berörda områden av riksintresse för kulturmiljövården till följd av målkonflikter mellan behovet av exploatering och förtätning och behovet av att skydda specifika värden i ett område av riksintresse för kulturmiljövård.

I planen finns flera förhållningssätt som behandlar kulturmiljö, både på övergripande nivå och specifikt i olika bebyggelsestrukturer, vilket är positivt. Samtidigt finns inga ställningstaganden kring vilka kulturmiljöer som är särskilda värdefulla. Planen medför

även förtätning av flera orter vilket kan leda till en negativ påverkan på kulturhistoriska kvaliteter både lokalt och kumulativt i regionen i stort. En successiv bebyggelseutveckling kan även medföra kumulativa effekter på landskapsbilden, då landskap och siluett förändras i varierande grad beroende på framtida exploateringar. Sammantaget bedöms planen till viss del kunna leda till risk för negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Rekommendationer till efterföljande planering

Inga rekommendationer eller åtgärdsförslag.

4.4 Klimatpåverkan



Utsläpp av växthusgaser till atmosfären ger upphov till negativ klimatpåverkan som påverkar hela vår planet. Ny bebyggelse medför vanligen ökade transporter, materialproduktion, energianvändning och kan påverka kolsänkor i form av att naturmark tas i anspråk. Detta medför utsläpp av växthusgaser som påverkar klimatet. Hur omfattande utvecklingen är och var den sker är viktiga faktorer att ta hänsyn till vid bedömningen av planens klimatpåverkan. Det finns nationella och internationella mål som påverkar det regionala utvecklingsarbetet liksom regionens och kommunernas egna målsättningar.

Bedömningsgrunder

Plan- och bygglagen

I plan- och bygglagen står att hänsyn ska tas till miljö- och klimataspekter i planeringen.

Sveriges klimatpolitiska mål

Sveriges övergripande klimatmål är att nå noll nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045, och att därefter ha negativa nettoutsläpp. Att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser betyder i det här fallet att utsläppen av växthusgaser från verksamheter i Sverige ska vara minst 85 procent lägre år 2045 än utsläppen år 1990. För transporterna gäller det nationella etappmålet att minska utsläppen med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010.

Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Klimatfärdplanen vägleder Stockholmsregionen i omställningen mot netto-noll klimatutsläpp. Den bidrar till att stärka genomförandet av RUFS 2050 på klimatområdet.

Stockholmsregionen ska nå netto-noll-utsläpp senast år 2045, och både direkta och indirekta utsläpp per invånare ska i princip halveras till 2030 jämfört med 2014. Samtidigt ska energianvändningen effektiviseras och energiproduktionen vara helt förnybar.

Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020–2045

Länsstyrelsen har i samverkan med andra aktörer i länet reviderat länets Klimat- och energistrategi. Det är inom områdena Transporter och resande, Energiförsörjning,

Samhällsplanering och bebyggelse samt Konsumtion som det finns störst potential att minska utsläppen. För att nå målet om nettonollutsläpp av växthusgaser år 2045 föreslår Länsstyrelsen till exempel att samverkan mellan länets aktörer stärks.

Nuläge

De territoriella[2] utsläppen av växthusgaser i Stockholms län år 2021 motsvarar cirka 4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. I Stockholms län har utsläppen sjunkit med 45 procent sedan 1990 (Region Stockholm, 2022). Delvis beror det på att ett alltmer tjänstebaserat näringsliv i Stockholmsregionen. Det beror också på att alltmer av energianvändningen bygger på el och biobränslen i stället för fossila bränslen.

Den största utsläppssektorn inom länet är transportsektorn, som står för mer än hälften av utsläppen av växthusgaser. Av dessa står personbilar för en betydande andel (36 procent). Den näst största utsläppssektorn är el och fjärrvärme (17 procent) (SMHI, 2022). En stor del av utsläppen från el- och fjärrvärmesektorn kommer från restavfall som förbränns, där cirka 30 procent består av fossila material. Det fossila materialet är främst olika plaster som inte har sorterats ut från restavfallet (Region Stockholm, 2022).

Ett delmål i Klimatfärdplan 2050 är att utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras. De mätningar som finns indikerar att utsläppen från konsumtion är på runt 25 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år för Stockholmsregionen och är därmed långt större än de direkta utsläppen på runt 4 miljoner ton per år.

Under 2022 genomfördes en studie om klimatarbetet i Stockholms läns 26 kommuner. Studien visar att nästan alla kommuner i Stockholms län har en klimatstrategi. Att uppnå netto-noll växthusgasutsläpp är ett vanligt förekommande mål hos kommunerna. För att uppnå klimatneutralitet presenterar många kommuner strategier och åtgärder inom framför allt transport, bebyggelse och konsumtion.

Under 2022 tog Region Stockholm och Länsstyrelsen Stockholms län fram en koldioxidbudget för Stockholms län. Budgeten visar att utsläppen i Stockholmsregionen behöver minska med minst 12 procent per år från och med 2022 om länet ska kunna bidra till att nå Parisavtalets mål. Den visar också länets budget är förbrukad redan inom sju år om den nuvarande utsläppstakten fortsätter. Det skulle betyda att utsläppen av klimatgaser helt måste upphöra efter 2028.

Effekter och konsekvenser

Inriktningen i den regionala utvecklingsplanens är att skapa en sammanhållen bebyggelsestruktur i kollektivtrafiknära lägen med ett effektivt och fossilfritt transportsystem. Detta bedöms som positivt ur klimatsynpunkt och är en viktig förutsättning för att klara klimatmålen. Allt byggande innebär ökade utsläpp av växthusgaser och en negativ påverkan på klimatet. I planen anges att utveckling av befintliga byggnader prioriteras framför att bygga nytt och att återbrukat byggmaterial ska användas i första hand, detta är

[2] Utsläpp av växthusgaser som uppstår inom länets gränser.

positivt och kan bidra till att begränsa utsläppen av växthusgaser och därmed minska klimatpåverkan.

Kollektivtrafik och cykel

Det är positivt att planen är inriktad mot hållbart resande och kollektivtrafiken som ryggrad i regionen. Det är en viktig förutsättning för att klara klimatmålen och att öka framkomligheten. Kollektivtrafik har regionen själv stor rådighet över. En förutsättning för att undvika negativ påverkan på klimatet och att nå klimatmålen är att investeringar i underhåll och ökad kapacitet görs. I den regionala utvecklingsplanen redogörs för redan genomförda eller beslutade investeringar i kollektivtrafiken vilka bedöms medföra en minskning av växthusgasutsläppen, men för att nå klimatmålen till 2045 behövs sannolikt fler investeringar i kollektivtrafiken och att fler reser kollektivt.

För utveckling av infrastruktur för cykeltrafikanter krävs samarbete med kommunerna i Stockholms län och Trafikverket. Utvecklingen av cykelvägar tas upp i planen som ett sätt att skapa förutsättningar för ett hållbart resande. I tematiska kartor till planen pekas regionala cykelstråk/cykelvägnät ut som är särskilt viktiga för att koppla samman länets olika delar och cykelinfrastruktur. Planen redogör för två förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla det regionala cykelvägnätet; att säkerställa tillgången till mark för att bygga ut det regionala cykelvägnätet samt att säkerställa utrymme för cykelparkeringar i anslutning till bytespunkter och stationer. För två av de regionalt prioriterade bebyggelsestrukturerna, central regionkärna och regional stadskärna, finns det förhållningssätt som syftar till att stärka infrastrukturen för cykel.

Tekniska försörjningssystem

Planen innehåller befintliga tekniska försörjningssystem. Enligt planens vägledning ska kommunerna säkerställa att det finns tillräckligt med utrymme för att utveckla och upprätthålla funktionen i de tekniska försörjningssystemen när bebyggelsen utvecklas och beakta behov av mark för stora framtida anläggningar (till exempel kraftstationer, energilager och avfallsanläggningar).

Planen bedöms kunna medföra negativ klimatpåverkan givet risken att målkonflikter uppstår om att den markanvändning som krävs för att bygga ut tekniska försörjningssystem inte beaktas eller byggs ut i den takt som krävs ur klimatsynpunkt. Bedömningen är att det kommer behövas en ökad kapacitet, en snabbare utbyggnad och mer mark avsatt för tekniska försörjningssystem för att klara befolkningsutvecklingen och samtidigt minska utsläppen av växthusgaser. Till exempel är elnätet centralt för Stockholmsregionens utveckling och det råder stor kapacitetsbrist redan idag som tar tid att åtgärda. Planens inriktning är att verka för att säkerställa mark och de tekniska försörjningssystemens funktion. Detta syftar på sikt till att säkra regionens elförsörjning och främja lösningar både för förnybar och planerbar energiproduktion, samt att verka för en större samsyn för att minska ledtiderna.

Kolinlagring

Till det övergripande visionsmålet *”En tillgänglig, resurseffektiv och robust region utan klimatpåverkan”* finns ett antal mål och resultatmål, bland annat att Stockholmsregionen år 2045 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser. För att nå detta beskrivs det bland annat i planen att en viktig kompletterande åtgärd är att upptag och avskiljning av

koldioxid behöver öka för att uppnå negativa utsläpp. I planen beskrivs att ett sätt att skapa negativa utsläpp är genom kolsänkor där upptaget av växthusgaser ökar i skog och mark. Även åtgärder inom skogs- och jordbrukssektorn tas upp samt att naturbaserade lösningar i den bebyggda miljön bidrar till detta. Ytterligare tekniska lösningar som redogörs för är koldioxidinfångning (CCS), vilket enligt planen kan ske genom avskiljning i fjärrvärmeverk där biobränslen används. Då Stockholmsregionen har en stor andel fjärrvärme anges att detta kan vara ett prioriterat område.

Konsumtion

En ökad cirkularitet med en omställning till cirkulär konsumtion lyfts fram i de övergripande målen. En omställning till mer cirkulär konsumtion är avgörande för att minska klimatpåverkan och nå klimatmålen. Utsläppen från konsumtion beräknas till runt 25 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år för Stockholmsregionen och är därmed långt större än de direkta utsläppen på cirka 4 miljoner ton per år. Med en ökning från 2,5 till 3,3 miljoner invånare i regionen är risken stor att utsläppen från konsumtion ökar om inte mer görs för att minska konsumtionen. Åtgärder för att minska konsumtionen är till stor del förändrade vanor, vilket inte kan styras med en regional utvecklingsplan. Det bedöms ändå som positivt att planen innehåller ambitioner om att göra det lätt att leva klimat-smart och ta fram metoder för att mäta konsumtion, vilket kan vara till stor nytta för kommunerna.

Masshantering

Enligt förhållningssätten för masshantering ska förutsättningar för hantering av massor utvecklas i nära anslutning till byggprojekten för att minska transporter och plats för infrastruktur. Detta bedöms som positivt ur klimatsynpunkt. Samtidigt bedöms risken för målkonflikter som stor med strategin om att förtäta i utpekade bebyggelseområden.

För att minska utsläppen och nå klimatmålen kommer det även att behövas andra åtgärder. Beslut som fattas av EU, riksdag och regering om styrmedel för till exempel energi och bränslen, utveckling av teknik och minska de konsumtionsbaserade utsläppen är av stor betydelse för att klara omställningen. Det kommer vara svårt att uppnå regionens klimatmål om netto-noll till 2045 trots de höga klimatambitioner som anges i den regionala utvecklingsplanen.

Planens målsättningar ligger i linje med nationella mål och åtaganden. Förhållningssätt för efterföljande planering finns formulerade för att ge vägledning som bedöms bidra till målen. Den utveckling som beskrivs i planen bedöms påverka utsläppen i både positiv och negativ riktning avseende olika utsläppskällor. Sammantaget bedöms planen medföra varken positiva eller negativa konsekvenser avseende klimatpåverkan.

Rekommendationer till efterföljande planering

- Lokalisering av ny teknisk infrastruktur kommer i efterföljande planering att behöva lösas i samsyn mellan kommunerna. Regionen kommer att ha en viktig roll för att dessa avgörande investeringar görs och att det reserveras mark.

4.5 Hälsa och livsmiljö



Viktiga aspekter som behandlas i detta avsnitt är främst rekreation och friluftsliv, luftkvalitet och ljudmiljö som alla är viktiga aspekter för människors hälsa. Tillgång till gröna rekreativa utomhusmiljöer är viktigt för folkhälsan eftersom de uppmuntrar till och möjliggör fysisk aktivitet, avkoppling och återhämtning samt ofta är viktiga mötesplatser för människor. Att utsättas för luftföroreningar kan öka risken för bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, luftvägssjukdomar cancer. Buller påverkar människans hälsa och välbefinnande och kan orsaka sömnstörningar och öka risken för att drabbas av exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar och diabetes.

Bedömningsgrunder

Vid planläggning ska områden och bostäder planeras så att de bildar en god livsmiljö samt främjar en god hälsa för människor som lever och verkar inom området.

Rekreation och friluftsliv – PBL, Folkhälsopolitiska mål, Regionens folkhälsopolicy, Sveriges friluftspolitiska mål och Länsstyrelsens Friluftsstrategi

Planens påverkan på rekreationsmöjligheter bedöms med stöd av hur väl förslaget förväntas bidra till PBL 1 kap 1 § och 2 kap 3 § p 2. Planens påverkan kopplas till att den ska bidra till att uppfylla folkhälsopolitiska mål med fokus på mål 5 (boende och närmiljö) och regionens folkhälsopolicy. Sveriges friluftlivspolitiska mål och Länsstyrelsens Friluftsstrategi är även grund för bedömningen. Syftet med de friluftspolitiska målen är att stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen och utöva friluftsliv där allemansrätten är en grund för friluftslivet. Alla människor ska ha möjlighet att få naturupplevelser, välbefinnande, social gemenskap och ökad kunskap om natur och miljö. Friluftsstrategins mål är att alla i Stockholms län ska ha möjlighet till upplevelser av och vistelse i natur- och kulturmiljöer, alla ska kunna utöva ett rikt och varierat friluftsliv på jämlika villkor, för välbefinnande och hälsa, utan att äventyra natur- och kulturmiljöers alla värden, natur- och kulturmiljöer ska tillgängliggöras baserat på ett hållbart nyttjande av naturen och friluftlivsstrategin ska främja dialog och samarbete mellan berörda aktörer.

Luftkvalitet – PBL och Miljöbalken, Miljökvalitetsnormen för luft

Enligt PBL 2 kap ska miljökvalitetsnormerna i 5 kap. miljöbalken eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 5 kap. miljöbalken följas vid planläggning.

Planens påverkan på luftkvalitet bedöms med stöd av hur väl förslaget förväntas bidra på ett övergripande till att miljökvalitetsnormen för luft uppfylls. Bedömningen kommer inte göras av om bebyggelseområden och infrastruktur innebär en risk för överskridande då en regionplan inte medger en bedömning på den detaljnivån.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft är antingen så kallade gränsvärdesnormer för föroreningsnivåer i utomhusluft som inte får överskridas, eller så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas. De flesta miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet är gränsvärden som ska följas och som inte får överskridas. Detta gäller till exempel partiklar och

kväveoxider. Ett åtgärdsprogram för kväveoxider och partiklar i Stockholms län finns och som tagits fram i dialog med berörda kommuner och Trafikverket (Länstyrelsen, 2023).

Buller – PBL, MB och Förordning och vägledning om trafikbuller och omgivningsbuller
Såväl PBL som MB utgår från behovet av en god livsmiljö. Människors hälsa har en central betydelse i båda lagarna. PBL medför möjlighet att ”förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller” (2 kap. 6a § PBL). De allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken innehåller grundläggande krav som gäller vid tillämpningen av miljöbalken.

Planens påverkan på ljudmiljön bedöms med stöd av hur väl förslaget förväntas bidra till att begränsa bullrets skadliga effekter på människors hälsa. Bedömningen kommer inte göras av om bebyggelseutvecklingen uppfyller rådande förordning om trafikbuller med riktvärden vid bostadsbyggnader, då en regionplan inte medger en bedömning på den detaljnivån. Kommuner med fler än 100 000 invånare och Trafikverket utför buller-kartläggningar och utarbetar åtgärdsprogram för att begränsa omgivningsbullrets skadliga effekter på människors hälsa. Detta regleras i förordningen om omgivningsbuller.

Nuläge

Rekreation och friluftsliv
Den regionala grönstrukturen består av tio gröna kilar. De gröna kilarna utgör en sammanhängande struktur av områden med värden för rekreation. De bildar stråk av grönska och vatten i anslutning till bebyggelsestrukturen och ger god tillgång till tätortsnära natur. Stränder längs länets sjöar, vattendrag och kuststräckor innehåller många olika värden och funktioner. De omfattar stora natur- och kulturvärden och erbjuder rekreationsmiljöer och aktiviteter såsom bad, båtliv, skridskoåkning och friluftsliv. De gröna kilarna kan långsiktigt förse invånarna och bebyggelseområdena med grönområden. Stora delar av kilarna är av riksintresse för friluftslivet.

Den lokala grönstrukturen består av trädgårdar, bostadsgårdar, större och mindre parker, tätortsnära skogar och gröna stråk. De är betydelsefulla för invånarnas hälsa och välmående genom att de ger möjlighet till bland annat vardagsmotion, återhämtning, mötesplatser samt som lekområden för barn.

Luftkvalitet
I Stockholms län är det vägtrafiken som är den största bidragande faktorn till höga halter av kvävedioxid och partiklar. Exponering för luftföroreningar påverkar folkhälsan negativt och beräknas leda till flera tusen förtida dödsfall i Sverige.

Luften i regionen påverkas både av lokala utsläppskällor och av långväga föroreningar. De luftföroreningar som är vanligast i tätorter är kväveoxider (NO2) och partiklar (PM10). Den långsiktiga trenden visar att luftkvaliteten i Stockholms län har blivit bättre. Kvävedioxidhalterna har minskat tack vare att äldre dieselbilar (personbilar) successivt fasas ut inom fordonsflottan. Sedan år 2020 klaras miljökvalitetsnormen för kvävedioxid på samtliga mätstationer i länet. Partikelhalterna (PM10) har också minskat tack vare minskad intransport från andra länder och med elektrifiering av fordon, hårdare avgaskrav och minskad dubbdäcksanvändning, men Länsstyrelsen bedömer att ett fortsatt åtgärdsarbete är en förutsättning för att undvika att gränsvärdena överskrids framöver. Minskad dubbdäcksandel och ett transporteffektivt samhälle med goda möjligheter till att

gå, cykla och åka kollektivt är viktiga åtgärder för att klara miljökvalitetsnormer för luft (Länsstyrelsen, 2024).

Buller

Stockholms län är en region som expanderar kraftigt, samtidigt spås efterfrågan på transporter öka. Utan åtgärder medför detta en ökning av ljudnivåerna i regionen och att antalet tysta och rekreativa områden reduceras. Enligt en uppskattning baserad på data från 2015 (2013 för flyg) utsätts nästan en femtedel av befolkningen i Stockholms län för buller från något av trafikslagen som överstiger 55 dB ekvivalent ljudnivå. Vägtrafiken är den dominerande källan, följt av spår- respektive flygtrafik. I alla beräkningar har hänsyn tagits till befintliga bullerskärmar vad gäller väg- och spårtrafik. (Region Stockholm, 2020)

Andelen som störs av trafikbuller i Stockholms län är högre än i landet som helhet. I den regionala miljöhälsoenkäten 2015 rapporterade 11 procent av befolkningen i Stockholms län att de besväras mycket eller väldigt mycket av väg-, tåg- eller flygbuller, jämfört med 8,0 procent sett till hela Sverige. Även andelen sömnstörda är högre i Stockholms län (4,6 procent) än i övriga Sverige (3,4 procent) (Region Stockholm, 2017).

Omgivningsbuller är en av de miljöfaktorer som påverkar flest människor i Stockholms län där flertalet lever i tätorter (Region Stockholm, 2021). Buller är ibland ett problem också utanför tätorterna, framför allt för boende nära motorvägar och andra stora vägar, järnvägar eller flygplatser. Exponeringen för buller riskerar att öka framöver på grund av ökad urbanisering, förtätning av bebyggelsen och ökande trafikmängder, men också på grund av att riktvärdena för trafikbuller lättats vid nybyggnation vilket innebär att bostadsbebyggelse tillåts i högre utsträckning i miljöer med höga ljudnivåer.

Effekter och konsekvenser

I den regionala utvecklingsplanen framgår att en sammanhållen bebyggelsestruktur ska främjas. Det medför att bebyggelseutveckling i första hand föreslås inom redan bebyggda områden som stöttas av kollektivtrafik. Att förtäta i kollektivtrafiknära lägen medför ofta ianspråktagande av grönområden som är viktiga ur hälsosynpunkt. En tätare bebyggelsestruktur kan även medföra att aspekter som buller, luftkvalitet och tätortsnära rekreation påverkas negativt.

I planen anges att den sammanhållna bebyggelsestrukturen ska vara utformad med närhet till rekreation och tätortsnära natur som uppmuntrar till rörelse och som fungerar som en buffert mot buller och luftföroreningar. I inledningen om hur plankartan ska användas anges att utförligare bedömning behöver göras i den fortsatta planeringen för att bland annat säkerställa att tilltänkt exploatering är lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt att miljökvalitetsnormer följs. I det övergripande förhållningssättet för regionens bebyggelse framgår att regionen ska planera för hälsosamma miljöer avseende buller, luftkvalitet och förorenad mark vilket är positivt. I den regionala utvecklingsplanen tydliggörs att miljökvalitetsnormer för luft och riktvärden för buller behöver hanteras i den kommande planeringen, men det framgår inte hur miljökvalitetsnormer eller riktvärden ska kunna följas i efterföljande planering. Det kommer att vara en utmaning att bygga sammanhållet i kollektivtrafiknära lägen och samtidigt främja hälsosamma miljöer avseende på buller och luft i dessa områden.

Det är positivt att den regionala utvecklingsplanen lyfter de gröna kilarna som viktiga för det regionala friluftslivet och människors hälsa. Detta kan leda till att stora sammanhängande områden bevaras och tillgängliggörs om planen följs. Den lokala grönstrukturen i bebyggelsen har stor betydelse för människors hälsa (rekreation). I planen saknas dock övergripande förhållningssätt för hänsyn till rekreativa värden och tillgång till lokala parker och grönområden. Om exploateringstrycket på mark ökar kan det medföra risk för att gröna miljöer i bebyggelsen försvinner vilket i sin tur påverkar lokala rekreationsvärden negativt.

Sammantaget bedöms den regionala utvecklingsplanen medföra risk för negativa konsekvenser med avseende på buller och luft, framför allt från trafik. Planen bedöms även innebära risk för negativa konsekvenser för den lokala grönstrukturen och tillgång till tätortsnära rekreation i bebyggelseområden.

Rekommendationer till efterföljande planering

Inga rekommendationer eller åtgärdsförslag.

4.6 Risk och klimatanpassning



Risk och säkerhet inom samhällsplanering är ett allmängiltigt begrepp som kan avse en lång rad händelser med mycket varierande allvarlighetsgrad. Begreppet risk avser i detta sammanhang kombinationen av sannolikheten för en händelse och dess konsekvenser.

Framtidens klimat kommer att skilja sig från dagens. Bland annat förutses ökade nederbördsmängder samt höjda medeltemperaturer. Värmeböljor och kraftig nederbörd förväntas inträffa allt oftare. Klimatanpassning innebär att minimera sårbarheten och förebygga skador som orsakas av ett förändrat klimat avseende skyfall, höjda havsnivåer, höga temperaturer, erosion och skred. Såväl nuvarande som tillkommande bostäder och infrastruktur behöver anpassas till klimatförändringens effekter. Utöver klimatrelaterade risker behöver även risker kopplat till exempelvis föroreningar och transporter av farligt gods hanteras i planeringen.

Bedömningsgrunder

PBL

Enligt plan- och bygglagen 2 kap 5 § ska risker för människors hälsa och säkerhet beaktas i all planering. Byggnadsverk ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion.

Regional handlingsplan för klimatanpassning

Länsstyrelsen i Stockholms län har under 2024 beslutat om en regional handlingsplan för klimatanpassning. Handlingsplanen innehåller en översiktlig genomgång av sårbarheter i länet och vilka utmaningar som särskilt bör prioriteras under handlingsplanens

programperiod 2024–2029. Planen innehåller också mål, effektmål samt åtgärder som ska bidra till att effektmålen nås.

Nuläge

SMHI:s klimatanalys för Stockholms län visar att årsmedelnederbörden och förekomsten av kraftiga regn och skyfall kommer att öka med 20–30 procent mot slutet av århundrandet (SMHI, 2015). Analysen visar även att årsmedeltemperaturen kommer att öka med 3–5 grader mot slutet av århundradet. Fler och längre värmeböljor kan ge konsekvenser för en stor andel av befolkningen, särskilt för äldre personer. Den fysiska planeringen erbjuder möjligheter till en långsiktig och förebyggande klimatanpassning av bebyggelse och infrastruktur. Samhällsviktiga funktioner som sjukhus, vårdhem, skolor och övergripande infrastruktur är extra viktiga att skydda inför risker som härrör från ett ändrat klimat. VA/avfallsanläggningar, el/telenätanläggningar samt industrier med stor miljöpåverkan är också viktiga att skydda mot översvämning, ras och skred.

Enligt Länsstyrelsens kartering av översvämningsrisk vid skyfall finns ett flertal riskområden inom länet. Det finns även flertalet lågpunkter som riskeras att översvämmas vid kraftiga regn. Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram en riskhanteringsplan i enlighet med EU:s översvämningsdirektiv som behandlar översvämning från Oxundaån, Tyresån, Bällstaån, Mälaren och Östersjön samt skyfall. Översvämningsrisker till följd av skyfall har gjorts för Botkyrka, Danderyd, Haninge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Sundbyberg, Täby, Upplands Väsby, Vallentuna och Vaxholm.

Länsstyrelsen i Stockholms län har även tagit fram en värmekartläggning baserad på satellitdata som visar högsta uppmätta yttemperatur. Påverkan av värme är som störst i tätorterna, medan den avtar ju längre ut från städer som man kommer i takt med att bebyggelsens täthet avtar. Om en utveckling planeras inom områden som i nuläget utgörs av naturmark påverkar det områdets värmereglerande funktion och markens infiltrations-kapacitet vilket kan öka risken för värmeöar och översvämning vid kraftiga skyfall.

Enligt MSB:s och SGI:s kartläggning av regionala riskområden[3] finns det risk för ras, skred, erosion och översvämning i flera kommuner i länet. Risk för erosion bedöms som störst längs med kusten och Mälaren, riskområden är särskilt där jorden utgörs av sand och silt.

Förorenade områden är platser som riskerar att skada eller skapa olägenhet för miljön eller människors hälsa. I Stockholms län finns det upp emot 12 000 områden som potentiellt kan vara förorenade. Dessa platser är utspridda i hela länet, men mer koncentrerat kring tätorterna.

Farligt gods transporteras i länet framför allt på väg men också via järnväg, sjöfart och flyg. På väg sker det framför allt på de större vägarna. Transport av farligt gods är lagstadgat. Inom länet finns det även flera verksamheter som klassas som farliga vilka ligger i anslutning till de rekommenderade vägarna för transport av farligt gods.

---

[3] Statens geotekniska institut Riskområden för ras, skred, erosion och översvämning Hämtat från MSB – Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Effekter och konsekvenser

Med den förändrade markanvändningen med tät bebyggelse som planen innebär bedöms de lokala negativa effekterna av klimatförändringarna öka. Täta och hårdgjorda stadsmiljöer ökar risken för översvämningar och att negativa hälsoeffekter uppstår till följd av höga temperaturer. Hur bebyggelse och infrastruktur utformas kommer ha stor betydelse för riskfrågorna. I den övergripande målbilden för Stockholmsregionens utveckling lyfts bland annat vikten av att arbeta med klimatanpassning av städer och samhällen genom naturbaserade lösningar i bebyggda miljöer, vilket är positivt. Dock bedöms den regionala utvecklingsplanen ge vag vägledning då det saknas mer specifika förhållningssätt som lyfter klimatanpassning och naturbaserade lösningar. Enbart underhåll och investeringar i teknisk infrastruktur lyfts som betydelsefulla åtgärder i klimatanpassningsarbetet för att hantera ökade risker med ökade regnmängder i dagvattensystem och avlopp.

I inledande text om hur plankartan ska användas anges att utförligare bedömning behöver göras i kommande planering för att bland annat säkerställa lämplighet med hänsyn till risk för olyckor, översvämningar och erosion.

De gröna kilarna lyfts som viktiga då de bland annat bidrar till länets klimatanpassning. De övergripande målen i planen är att dessa ska bevaras men förtätningen innebär att grönområden tas i anspråk vilket kan förvärra problematiken i många områden. Risken för negativa konsekvenser till följd av klimatförändringar är särskilt stor i bebyggda miljöer.

Det övergripande förhållningsättet för bebyggelsestrukturen är att hänsyn ska tas till översvämningsrisker och andra risker kopplat till förhöjda havsnivåer och nederbördsmönster vid planering av ny bebyggelse. Vid lokalisering av samhällsviktiga funktioner ska särskild hänsyn tas till risk för olyckor, översvämning, ras, skred och erosion. Dagvattenhantering som är anpassad till ett förändrat klimat ska säkerställas. Detta bedöms som positivt och kan leda till att frågor kopplade till risk och klimatanpassning uppmärksammas och hanteras tidigt i kommande planering. Detta kan främst mildra de ökade översvämningsrisker som utbyggnaden medför.

Tätare bebyggelse intill riskfyllda verksamheter och transportleder för farligt gods medför ökade olycksrisker. Transporter av farligt gods är en mellankommunal fråga men beslut om etablering av farlig verksamhet fattas av varje kommun. Samverkan mellan kommuner är således viktigt för att frågan hanteras på en rimlig nivå. I planen saknas vägledning kring hur detta ska hanteras i den kommande planeringen. Problematiken med att ökade temperaturer och perioder med ihållande värme medför ökade negativa hälsorisker lyfts ej i planen eller i förhållningssätten för bebyggelseutveckling. Detta kan medföra att frågan inte prioriteras vilket kan innebära ökade risker för människors hälsa.

Den regionala utvecklingsplanen innebär förtätning och utökning av infrastruktur vilket i sin tur medför ökade risker i ett förändrat klimat. Vägledning för klimatanpassning fokuseras främst till översvämning, ras, skred och erosion samt förhöjda havsnivåer men saknas för andra klimatrelaterade risker. Sammantaget bedöms planen medföra risk för negativa konsekvenser kopplat till risk och klimatanpassning.

Rekommendationer till efterföljande planering

- Tematiska kartor och hänvisningar till andra underlag kommer att bli viktiga för den fortsatta planeringen.
- Naturbaserade lösningar kommer att spela en viktig roll för klimatanpassning i samband med förtätning av bebyggda miljöer.

4.7 Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt



Vad som är god hushållning med mark och vatten baseras bland annat på miljöbalkens hushållningsbestämmelser i 3–4 kap. miljöbalken. Enligt 3 kap. 1 § ska företräde ges åt sådan markanvändning som medför en hushållning som är god ur allmän synpunkt. Bestämmelserna omfattar bland annat markområden som har värde eller betydelse för jord- och skogsbruk samt utvinning av värdefulla ämnen och material.

Hushållning med mark- och vatten samt den fysiska miljön i övrigt är ett av de perspektiv som ska uppmärksammas enligt miljöbalkens bestämmelser om miljöbedömningar. Naturresurser är de råvaror som vi människor kan nyttja från naturen. Dessa resurser kan vara ändliga eller förnyelsebara. Det är dock alltid viktigt att de nyttjas på ett effektivt och miljöanpassat sätt så att de kan nyttjas även av framtida generationer. Odlingsbar mark är en begränsad resurs som kan ge livsmedel, energi eller foder. Om jordbruksmarken förvaltas väl kan den generera resurser i tusentals år framöver.

Bedömningsgrunder

Miljöbalken

Miljöbalkens bestämmelser om hushållning med mark och vatten ska tillämpas i planeringen. Enligt 2 kap 6 § miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Jord- och skogsbruk är enligt 3 kap. 4 § miljöbalken av nationell betydelse. Enligt bestämmelserna i 3 kap. 4 § är markens brukningsvärde centralt för bevarandeintresset. Det är således jord- och skogsbruksnäringen som är av nationellt intresse, inte enbart marken. Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk för anläggningar som tillgodoser väsentliga samhällsintressen om detta behov inte kan tillgodoses tillfreds-ställande på annan plats. Skogsbruksmark ska så långt som det är möjligt skyddas från åtgärder som försvårar ett rationellt skogsbruk.

Nuläge

I Sverige minskar arealen jordbruksmark succesivt varje år[4]. Av Stockholms läns yta utgör drygt 13 procent (12 procent åkermark och drygt 1,6 procent ängs- och betesmark) jordbruksmark. De senaste 10 åren har jordbruksmarken i regionen minskat med drygt sex procent.

Drygt hälften av all landyta i länet består av skogsmark, varav drygt 85 procent utgörs av produktiv skogsmark.

Mälaren, kust- och skärgårdsområdena samt de större grundvattenförande grusåsarna har stor betydelse för regional vattentillgång och dricksvattenförsörjning. Vattentillgångar som är viktiga för vattenförsörjningen behöver skyddas. Alla allmänna vattentäkter och övriga större vattentäkter bör därför ha vattenskyddsområde. Syftet med vattenskyddsområden är att skydda vattentillgångarna mot verksamheter som kan påverka vattnets kvalitet och kvantitet negativt. För de allmänna vattentäkterna i Stockholms län finns idag vattenskyddsområden inrättade för 5 yt- respektive 36 grundvattentäkter. Det saknas fortfarande skydd för 1 yt- respektive 7 grundvattentäkter. Den totala andelen allmänna vattentäkter i Stockholms län som omfattas av vattenskyddsområden uppgår år 2023 till 83,7 procent. Av länets samlade allmänna vattenuttag kommer 99,5 procent från täkter som ligger inom ett vattenskyddsområde.

Sjöar och grusåsar med god grundvattentillgång är viktiga naturresurser och har stor betydelse för regionens vattenförsörjning. Delar av regionens grusåsar pekas ut som riksintressen för vattenförsörjningen.

Mälaren har av Fiskeriverket (numera Havs- och vattenmyndigheten) i sin helhet utsetts som riksintresseområde för fiskerinäringen. I skriften Områden av riksintresse för yrkesfisket (2006:1) anges att alla insjöar som hyser minst två yrkesverksamma fiskare bör klassas som riksintressen. De vattenområden som anses utgöra riksintressen är fångstplatser med omfattande fiskeaktivitet samt lek- och uppväxtområden för kommersiellt viktiga arter. Då det saknas information i tillräcklig grad angående fångstplatser i de stora insjöarna måste hela vattenområdet (i det här fallet Mälaren) anses vara ett riksintresse. Det finns även fem områden i Östersjön som utgör riksintresse för yrkesfisket.

Inom regionen finns det fem områden som utgör riksintresse för vattenförsörjning. Det finns även fem områden som utgör riksintresse för energiproduktion och som lämpar sig för vindbruk. Samtliga dessa områden ligger ute till havs.

Effekter och konsekvenser

Den planerade bebyggelseutvecklingen i regionen ska främst ske genom att bygga sammanhållet och förtäta bebyggelsen i närheten av befintliga områden eller i direkt anslutning till befintlig bebyggelse. Detta är positivt då det i vissa fall kan minska i

[4] Jordbruksmarkens värden. Jordbruksverket, 2020

ianspråktagandet av mark som är mer lämpad för andra ändamål. I planen tydliggörs att detta även ska följas i landsbygd och skärgård.

En god hushållning innebär att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till deras beskaffenhet och läge och utifrån de behov som finns. För varje ny exploatering krävs därför att den tänkta markanvändningen bedöms i sitt sammanhang. På regionplanenivå bör god hushållning i första hand handla om att det långsiktiga skyddet av omistliga värden säkerställs och att strukturskapande element och anläggningar ges en ändamålsenlig funktion och placering i ett lokalt, regionalt och storregionalt perspektiv.

Jord- och skogsbruksmark är av nationell betydelse vilket innebär att mark som har betydelse för jordbruk och skogsnäringen och som ger förutsättningar för rationell drift ska skyddas mot åtgärder som påverkar brukandet. I den regionala utvecklingsplanen finns både övergripande förhållningssätt samt för kategorin övriga bebyggelselägen och landsbygder utanför den prioriterade bebyggelsestrukturen, där både exploatering och fragmentering av jordbruksmark ska undvikas samt att de areella näringarnas behov av utrymme ska beaktas. Detta är positivt och bedöms ge god vägledning för kommunerna i kommande planering. Dock saknas motsvarande övergripande förhållningssätt eller vägledning kring eventuell bebyggelse på skogsbruksmark. Då planen inte pekar ut vilka av de regionalt prioriterade bebyggelseområdena som sammanfaller med jord- eller skogsbruksmark finns det risk att värden går förlorade när det inte är tydligt vad som ska värnas eller undvikas.

Den regionala utvecklingsplanen kommer att medföra målkonflikter i regionalt prioriterade bebyggelseområden och på landsbygden. Avvägningar mellan bebyggelse och jordbruksmark kommer behöva göras i kommande planering. En viss utveckling av bebyggelse kan antas ske på jordbruksmark. Omvandling av jordbruksmark för bebyggelse är inte endast en fråga om markanvändningens lämplighet, som den beskrivs i PBL. Enligt reglering i miljöbalken[5] måste kommunen även visa i vilken mån det finns väsentliga samhällsintressen som endast kan tillgodoses genom att ianspråkta jordbruksmarken.

Planen kommer medföra ett ökat behov av berg- och grusmaterial för konstruktions- och markförberedande arbeten i regionen. För att nå en god hushållning med naturresurser bör återanvändning av befintliga utvunna resurser möjliggöras och underlättas. Enligt planen ska lösningar som använder sig av befintlig bebyggelse i stället för att bygga med nya byggmaterial prioriteras. Vidare ska åtgärder för en cirkulär plan- och byggprocess där regionen använder återbrukade material utvecklas.

Regionen har i dag god tillgång till dricksvatten. Mälarens funktion som dricksvattentäkt är god och säkerställer regionens behov av dricksvatten. När fler förväntas bo i regionen i framtiden är det viktigt att säkerställa en god vattenförsörjning. Enligt planen ska lämpliga ytor för utbyggnad av produktion och distribution av dricksvatten säkerställas. Vidare lyfts

[5] Miljöbalken 3 kap, 4 §: Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

bland annat att befintliga vattenverk av regional betydelse ska behållas och utvecklas. Tillgången till dricksvatten i hälso- och sjukvården samt annan samhällsviktig verksamhet ska säkerställas vid höjd beredskap och krig. Inga ytor som är i behov av nya vatten-skyddsområden pekas ut i planen men förhållningssättet är att vid behov ska ytterligare vattenskyddsområden inrättas för att säkerställa den långsiktiga regionala och lokala vattenförsörjningen.

Ingen utveckling planeras i områdena som utgör riksintresse för yrkesfiske eller energiproduktion. Planen medger viss utveckling i nära anslutning till utpekade riksintressen för vattenförsörjning. Det bedöms därmed finnas viss risk för indirekt påverkan på anläggningarna beroende på vilken typ av bebyggelse som tillåts i kommande planeringsskeden. Förutsatt att de förhållningssätt som anges i den regionala utvecklingsplanen för att främja en robust vattenförsörjning följs i efterkommande planering, bedöms riksintresset för vattenförsörjning som helhet inte att påverkas.

Planen kan medföra ianspråktagande av både skogsbruksmark och till viss del jordbruksmark, vilket innebär irreversibla effekter för markens produktivitet. Sett till regionen som helhet är det en liten andel av skogs- och jordbruksmarken som bedöms kunna påverkas av ny bebyggelse. Huvudinriktningen för planeringen inom regionen är att tillgodose tillväxten genom förtätning i befintliga tätorter, vilket kan leda till ett effektivt nyttjande av marken och begränsa ianspråktagandet av mark som är bättre lämpad för annan användning. Det finns bra övergripande ställningstaganden kopplat till hushållning med naturresurser, bland annat för jordbruksmark, vatten, berg- och grusmaterial, samt om effektivt nyttjande av resurser genom cirkularitet. Sammantaget bedöms planen kunna medföra positiva konsekvenser för regionens hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt.

Rekommendationer till efterföljande planering

Inga rekommendationer eller åtgärdsförslag.

5. Sociala konsekvenser

Bedömningarna av sociala konsekvenser genomsyras av hänsyn till olika grupper, med särskild tyngdpunkt på jämlikhet[6] och barnperspektiv[7]. För dessa områden är särskilt barnkonventionen, diskrimineringslagen och jämställdhetspolitiska mål vägledande. Hänsyn till likvärdiga[8] villkor i olika geografier genomsyrar också bedömningarna, inklusive stad-land-perspektiv, stärkt lokal och regional utvecklingskraft. För dessa områden är särskilt landsbygdspolitiska mål och regionalpolitiska mål vägledande.

5.1 Vardagsliv och levande samhällen



I detta avsnitt bedöms hur väl den regionala utvecklingsplanen förväntas bidra till en utveckling som skapar goda livsmiljöer, med jämlik och likvärdig tillgång till vardagliga målpunkter och service samt ett varierat utbud av bostäder. Hänsyn till goda livsmiljöer för barn och unga inkluderas i detta. Äldre utgör också en viktig grupp att ta hänsyn till, inte minst avseende tillgång till service. Vardagliga målpunkter inkluderar exempelvis utbildning, arbete, sociala mötesplatser och fritids- och rekreationsområden. Service omfattar välfärdstjänster som hälso- och sjukvård, omsorg, socialtjänst och offentliga kultur- och idrottsaktiviteter. Det omfattar också samhällsservice som polis, kollektivtrafik, kommunal service, kommersiell service samt kommersiella kultur- och idrottsaktiviteter. Bedömningarna fokuserar på områden där människor bor och lever sina vardagliga liv, vilket innebär en mer lokal geografisk skala.

Bedömningsgrunder

Regionalpolitiska mål, Landsbygdspolitiska mål, Stadsutvecklingspolitiska mål och Folkhälsopolitiska mål

Bedömningsgrunderna inom vardagsliv och levande samhällen tar stöd av mål inom den regionala utvecklingspolitiken, landsbygdspolitiken, stadsutvecklingspolitiken och folkhälsopolitiken. För den regionala utvecklingspolitiken är det strategiska området *Likvärdiga möjligheter till boende, arbete och välfärd i hela landet* särskilt relevant. Det innefattar att skapa hög livskvalitet med goda och attraktiva livsmiljöer, med god samhällsplanering och tillgång till kommersiell och offentlig service. För landsbygds-politiken är särskilt delmålet *Likvärdiga förutsättningar* relevant, som säger att människor ska ha likvärdiga förutsättningar att arbeta, bo och leva i landsbygderna, vilket innefattar tillgång till kommersiell och offentlig service, utbildning och infrastruktur. Mål för

[6] Jämlikhet innebär att alla individer ska ha samma rättigheter och möjligheter, oavsett faktorer som kön, ålder, etnisk tillhörighet, religion, sexuell läggning, funktionsnedsättning, ekonomisk status, med mera.

[7] Barnrättsperspektiv innebär att alla barn, utifrån differentierade behov och förutsättningar, har rättigheter som skyddas av barnkonventionen.

[8] Likvärdiga villkor syftar här till att beakta att olika geografier har olika förutsättningar, utmaningar, möjligheter och behov.

stadsutvecklingspolitiken beskriver att städer utifrån sina förutsättningar ska utvecklas till levande, trygga och robusta livsmiljöer där människor trivs och vill vistas. I detta ingår att skapa närhet som gör det enkelt att leva sitt vardagsliv och ta sig fram med hållbara transporter. En hållbar stad har också goda kopplingar till kringliggande områden och landsbygder, vilket är viktigt för utvecklingen i ett regionalt perspektiv. Målområde 5 inom folkhälsopolitiken tar slutligen sikte på att skapa tillgång till fullgoda och ekonomiskt överkomliga bostäder, med socialt hållbara bostadsområden och sunda boendemiljöer på jämlika villkor.

Nuläge

Stockholmsregionen fortsätter växa, vilket innebär en ökad efterfrågan på bostäder, välfärdstjänster, samhällsservice, kultur och andra nödvändiga strukturer för goda livsmiljöer. I takt med att regionen växer behöver tillgång till vardagliga målpunkter såsom utbildning, arbete, sociala mötesplatser och fritids- och rekreationsområden möjliggöras, oavsett var invånare bor. En central utmaning är att tillgången till bostäder inte ökar i samma takt som befolkningen, samtidigt som konkurrens om mark ökar och olika intressen behöver vägas mot varandra i takt med att regionen förtätas.

De områden där människor bor och lever sina vardagliga liv påverkas i hög grad av kommunernas planering. Samtidigt är det regionala perspektivet viktigt för att lyfta fram utvecklingsbehov som bidrar till mer jämlika och likvärdiga förutsättningar i hela regionen, inklusive för barn och unga.

Effekter och konsekvenser

En del av den regionala utvecklingsplanens vision är att skapa en jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö. Flera intentioner bakom visionen överensstämmer väl med målsättningar för vardagsliv och levande samhällen. Bland annat att livsmiljöer ska vara goda och möjligheterna jämlika och jämställda. Det ska också finnas goda möjligheter att få en bostad i attraktiva boendemiljöer, med likvärdig tillgång till samhällsservice, kollektivtrafik, parker, idrott och kultur. Det är positivt att barnperspektiv och stad-land-relationer lyfts fram.

Två mål är särskilt relevanta. Det första är målet om att bostadsförsörjningen i Stockholmsregionen ska möta invånarnas behov och förutsättningar. Det andra målet är att utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmregionen ska vara hållbar och bidra till goda livsmiljöer och näringslivsutveckling.

Under målet för bostadsförsörjningen beskrivs att en god bostad är en grundläggande förutsättning för människors välmående och att olika storlekar, upplåtelseformer och prisnivåer behövs för att möta olika behov och livssituationer. Vidare beskrivs att regionens aktörer behöver arbeta för att det demografiska behovet av tillkommande bostäder säkerställs och att bostadsbristen minskar. Det är positivt att flera jämlikhets- och barnperspektiv lyfts fram, såsom att möjliggöra för unga att flytta hemifrån och att beakta skillnader mellan kvinnors och mäns inkomstnivåer. Det är också positivt att en beräkning av demografiskt bostadsbehov finns att tillgå i bilaga, som förtydligar förutsättningar och behov i olika kommuner. Infriandet av målsättningarna är i hög grad beroende av hur framför allt kommunerna och aktörerna på bostadsmarknaden väljer att agera i den efterföljande planeringen och genomförandet.

Under målet för utveckling av den rumsliga strukturen framhävs behov av att möjliggöra närhet för alla invånare till välfärdstjänster, service, kultur, idrott, rekreation och väl gestaltade miljöer. Det framhävs också behov av att stärka förutsättningar för levande landsbygder och skärgårdsmiljöer, genom att skapa underlag för kollektivtrafik och utveckling av lokalt näringsliv och samhällsservice. Det är positivt att likvärdig tillgång till vardagliga målpunkter och service lyfts fram, inklusive stad-land-perspektiv. Hänsyn till jämlikhets- och barnperspektiv skulle dock kunna stärkas genomgående – exempelvis genom att peka på behov av tillgång till olika typer av målpunkter och service hos olika målgrupper.

Den kollektivtrafiknära stadsutvecklingen som föreslås kan medföra förtätning inom flera befintliga bostadsområden. Detta kan visserligen förbättra tillgången till vardagliga målpunkter och service, vilket är positivt, men det kan också leda till mindre ytor och sämre förutsättningar för sociala mötesplatser och områden för fritid och rekreation. Barn och unga utgör en särskilt känslig grupp i detta sammanhang. Det är dock positivt att planen belyser behovet av att hantera målkonflikter likt dessa i samverkan mellan kommuner, regioner, kollektivtrafikoperatörer och fastighetsutvecklare.

Stockholmsregionens rumsliga inriktning, med tillhörande förhållningssätt och plankarta, ger ytterligare vägledning för att skapa goda förutsättningar för vardagsliv och levande samhällen. Framför allt utveckling av den regionala bebyggelsestrukturen. Övergripande förhållningssätt tar bland annat hänsyn till att planera för ett blandat bostadsbestånd och att tillämpa barnperspektivet vid all planering av ny bebyggelse, vilket är positivt. Bebyggelselägena lokala stadskärnor, landsbygdsnoder, serviceorter och kärnöar bedöms vara särskilt relevanta för vardagsliv och levande samhällen.

Planens förhållningssätt för de olika bebyggelselägena bedöms bidra till måluppfyllelse kopplat till att stärka likvärdig tillgång till vardagliga målpunkter och service. Detta eftersom en utveckling i dessa lägen skapar större närhet till viktiga funktioner för fler människor. Jämlikhets- och barnperspektiv skulle dock kunna stärkas. Bostäder benämns genomgående men övergripande, och framför allt kopplat till lokalisering av bostäder. Däremot lyfts jämlikhets- och barnperspektiv tydligare i övergripande förhållningssätt och mål för bostadsförsörjningen, som tidigare nämnt.

Det är positivt att förhållningssätten för bebyggelseutvecklingen pekar på behovet av att planera och bygga utifrån olika platsers karaktärer. Detta kan stärka lokala värden och bidra till goda livsmiljöer utifrån varierade förutsättningar och behov. I praktiken innebär det samtidigt att planeringen i hög grad förverkligas i efterföljande led, där framför allt kommunerna har mandat. Detta medför att konsekvenser i mångt och mycket är beroende av hur kommunerna väljer att agera.

Sammantaget bedöms den regionala utvecklingsplanen i stort bidra till måluppfyllelse för aspekten ”Vardagsliv och levande samhällen”. Planens intentioner är däremot i hög grad beroende av hur regionens aktörer väljer att agera, vilket gör det svårt att bedöma hur väl planen kan förväntas bidra till den eftersträvansvärda utvecklingen. Nivån anses dock vara lämplig, eftersom utvecklingen behöver förverkligas i efterföljande planering och anpassas till lokala förutsättningar och behov. Det är i detta sammanhang positivt att planen innehåller ett kapitel med förslag på hur regionens aktörer ska samverka, eftersom

tydliga och systematiska arbetssätt och forum ökar möjligheterna att förverkliga den regionala utvecklingsplanens intentioner.

Rekommendationer till efterföljande planering

- I den efterföljande planeringen är det viktigt att tydliggöra vad som utgör viktiga målpunkter och service för olika grupper. Detta för att stärka hänsyn till jämlikhets- och barnperspektiv. Exempelvis är det viktigt att säkerställa tillgång till viktig service för äldre.
- I den efterföljande planeringen är det viktigt att balansera behov av förtätning av befintliga bostadsområden i kollektivtrafiknära lägen med tillräckliga ytor för sociala möten, fritid och rekreation. Särskilt med hänsyn till barn och unga, som utgör en känslig grupp i sammanhanget.

5.2 Mobilitet och tillgänglighet



I detta avsnitt bedöms hur väl den regionala utvecklingsplanen förväntas bidra till en utveckling som skapar jämlika och likvärdiga möjligheter för människor (inklusive barn och unga) att förflytta sig mellan olika platser och nå viktiga målpunkter både inom och utanför regionen. Tillgänglighet bedöms i detta sammanhang med hänsyn till att alla ska ha en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet, med särskilt hänsyn till jämställdhet, personer med funktionsnedsättning samt barn och unga. Bedömningen tar vidare hänsyn till planens bidrag till att stärka funktionella samband och överbrygga rumsliga barriärer. Funktionella samband avser hur människor rör sig mellan viktiga funktioner såsom boende, arbete och skola. Rumsliga barriärer avser byggda eller naturliga fysiska element som större vägar, järnvägar och vatten.

Bedömningsgrunder

Regionalpolitiska mål, Transportpolitiska mål och Landsbygdspolitiska mål

Bedömningsgrunderna inom mobilitet och tillgänglighet tar stöd av mål inom den regionala utvecklingspolitiken, transportpolitiken och landsbygdspolitiken. För den regionala utvecklingspolitiken är det strategiska området *Tillgänglighet i hela landet genom digital kommunikation och transportsystemet* särskilt relevant. Det inkluderar att skapa tillgänglighet genom hållbara transportsystem, där utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Detta i linje med transportpolitikens funktionsmål, som också beskriver att särskild hänsyn ska tas till jämställdhet och möjligheter för personer med funktionsnedsättning och barn att använda transportsystemet på ett säkert sätt. Funktionsmålet innefattar även att skapa förutsättningar för resenärer att välja kollektivtrafik, gång och cykel. Landsbygdspolitikens delmål *Likvärdiga förutsättningar* är också relevant för bedömning av mobilitet och tillgänglighet, utifrån regional och storregional tillgänglighet och tillgång till infrastruktur i landsbygderna.

Nuläge

Länen i östra Mellansverige utgör i flera avseenden en sammanlänkad enhet i form av väl integrerade arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader. Många invånare i Stockholmsregionen förflyttar sig regelbundet över kommun- och länsgränser för att nå viktiga funktioner. För att detta ska vara möjligt utgör transportinfrastrukturen en grundläggande förutsättning. Placeringen av ny infrastruktur samt underhållet och utvecklingen av befintlig infrastruktur påverkar hur invånarna rör sig och möts. Det skapar också förutsättningar för utveckling i olika geografiska områden.

Tidigare och nuvarande regionala utvecklingsplan bygger på en flerkärnig struktur med en central regionkärna och åtta regionala stadskärnor. Syftet med den flerkärniga strukturen är att avlasta och komplettera den centrala regionkärnan, för att bidra till en bättre regional balans. De olika kärnorna fungerar som nav för viktiga funktioner som större arbetsplatser, utbildning, vård, samhällsservice, kultur och idrott, och är placerade vid några av regionens större knutpunkter i transportsystemet.

Effekter och konsekvenser

Visionen att skapa en jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö är relevant även för aspekten mobilitet och tillgänglighet. Särskilt utifrån att skapa goda möjligheter till utbildning, arbete, vidareutbildning och företagande. Visionen om en tillgänglig, resurseffektiv och robust region utan klimatpåverkande utsläpp är också relevant. Detta inkluderar att Stockholmsregionen ska ha hög tillgänglighet både inom och utanför regionen, med ett robust och effektivt transportsystem som gör det enkelt och smidigt att resa.

Två mål är särskilt relevanta. Det första är målet om att utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmsregionen ska vara hållbar och bidra till goda livsmiljöer och näringslivsutveckling. Det andra målet är att Stockholmsregionen ska ha ett resurseffektivt och hållbart transportsystem som ökar tillgängligheten för invånare och näringsliv.

Under målet för utveckling av den rumsliga strukturen framhålls att en sammanhållen och flerkärnig struktur ökar närheten till arbetsplatser, utbildning, vård, kultur, natur och rekreation. Vidare beskrivs att samplanering av bebyggelse och kollektivtrafik ska främjas, där de regionala stadskärnorna utgör nav för viktiga funktioner och möjliggör ett mer hållbart resande. Det lyfts också att landsbygder och skärgårdsmiljöer är viktiga för Stockholmsregionens attraktionskraft och att stad-land-kopplingar behöver stärkas. Det är positivt att den flerkärniga strukturen tar sikte på att öka närhet till viktiga funktioner för invånare. Detta kan stärka funktionella samband inom och utanför regionen och bidra till ökad mobilitet och tillgänglighet för fler människor. Det är också positivt att ett hållbart resande förordas. Däremot kan hänsyn till jämlikhets- och barnperspektiv stärkas.

Under målet för ett resurseffektivt och hållbart transportsystem framhålls att transportsystemet kopplar ihop regionen och möjliggör för invånare att ta sig till arbete, uträtta ärenden och utöva fritidsintressen. Vidare tar målet sikte på att öka andelen kollektiva och hållbara transporter samt att förbättra tillgängligheten i transportsystemet. Det är positivt att planen pekar ut behovet av att öka resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det är också positivt att planen identifierar behov av tillgänglighetsförbättringar,

även om dessa inte specificeras. Hänsyn till jämställdhet och personer med funktionsnedsättning samt barn och unga kan stärkas i detta avseende.

Stockholmsregionens rumsliga inriktning, med tillhörande förhållningssätt och plankarta, ger ytterligare vägledning för att skapa goda förutsättningar för mobilitet och tillgänglighet. Detta gäller både utvecklingen av den regionala bebyggelsestrukturen och det regionala transportsystemet.

För den regionala bebyggelsestrukturen är bebyggelselägena inom den centrala regionkärnan och de regionala stadskärnorna särskilt relevanta. Förhållningssätten tar sikte på att skapa bättre regional tillgänglighet till viktiga funktioner inom och utanför länet. Det är positivt att viktiga regionala funktioner konkretiseras, såsom högre utbildning, specialistvård, sjukhus, kultur och idrott. Det är också positivt att de olika kärnornas identiteter och profiler lyfts fram som viktiga i utvecklingen, vilket stärker lokal och regional utvecklingskraft.

För det regionala transportsystemet visar plankartan befintlig infrastruktur samt planerad utveckling av transportsystemet på medellång sikt. Det beskrivs att planerad utveckling kommer att tillföra ett betydande tillskott till länets transportsystem, vilket ökar tillgängligheten inom och utanför länet. Det är positivt att de övergripande förhållningssätten lyfter behovet av att samplanera transportsystemets utveckling med bebyggelsestruktur och annan markanvändning samt behovet av att motverka och bygga bort barriärer för att förbättra den fysiska integrationen mellan olika områden.

Förhållningssätt kopplat till de specifika kategorierna inom det regionala transportsystemet konkretiserar och utvecklar behov och inriktningar som kan bidra till likvärdiga möjligheter för invånare att förflytta sig och nå viktiga målpunkter. De tar också sikte på att skapa förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång och cykel samt att minska barriärer mellan områden. Detta är positivt. Förhållningssätten skulle dock kunna stärka perspektiv kopplat till jämställdhet och möjligheter för personer med funktionsnedsättning samt barn och unga att använda transportsystemet på ett säkert sätt.

Det är positivt att Region Stockholm har mandat över länstransportplaneringen, vilket stärker förutsättningarna att direkt stödja planens intentioner. Fokuset i planen är att ge *alla* invånare en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användarbarhet, vilket är positivt. Däremot skulle planen kunna belysa behovet av särskild hänsyn kopplat till jämställdhet och möjligheter för personer med funktionsnedsättning och barn att använda transportsystemet på ett säkert sätt – i linje med transportpolitikens funktionsmål. Dessa perspektiv är viktiga för att uppnå en högre grad av mobilitet och tillgänglighet för vissa grupper. Sammantaget bedöms den regionala utvecklingsplanen dock i stort bidra till måluppfyllelse för mobilitet och tillgänglighet.

Rekommendationer till efterföljande planering

- I den efterföljande planeringen är det viktigt att beakta förutsättningar och behov hos olika grupper gällande transportsystemets utformning, funktion och användning. Detta kan inkludera skillnader i resmönster mellan män och kvinnor samt behov hos personer med funktionsnedsättning samt barn och unga. Äldre utgör också en viktig grupp att ta hänsyn till.

5.3 Inkludering, trygghet och social sammanhållning



I detta avsnitt bedöms hur väl den regionala utvecklingsplanen förväntas bidra till en utveckling som främjar inkludering och delaktighet i samhället samt ökar trygghet och social sammanhållning. Detta innefattar att bedöma representation i inkomna remissvar och samrådsaktiviteter kopplat till framtagandet av planen, inklusive inkludering av olika sektorer, aktörer och grupper. Det innefattar också att bedöma om innehållet i planen skapar bättre förutsättningar för arenor som möjliggör inflytande och delaktighet samt utformning av offentliga miljöer som ökar trygghet, säkerhet och social sammanhållning.

Bedömningsgrunder

Regionalpolitiska mål, Stadsutvecklingspolitiska mål och Folkhälsopolitiska mål

Bedömningsgrunderna inom inkludering, trygghet och social sammanhållning tar stöd av mål inom den regionala utvecklingspolitiken, stadsutvecklingspolitiken och folkhälsopolitiken. För den regionala utvecklingspolitiken lyfter det strategiska området *Likvärdiga möjligheter till boende, arbete och välfärd i hela landet* att alla människor ska ha likvärdiga förutsättningar att forma sitt liv efter egen förmåga och vilja, goda förutsättningar att nå inflytande och att samhällen ska vara demokratiska och inkluderande. Stadsutvecklingspolitiska mål lyfter att städer ska vara inkluderande och tillgängliga för alla, oavsett bakgrund, kön, ålder eller funktionsnedsättning. Vidare ska stadsmiljöer utformas för att bidra till ökad trygghet, säkerhet och social sammanhållning. Folkhälsopolitikens målområde 7 tar slutligen sikte på att skapa ett jämlikt deltagande i demokratin och det civila samhället, samt att öka kontroll, inflytande och delaktighet för vissa individer och grupper.

Nuläge

Människorna är Stockholmsregionens främsta tillgång och goda livsvillkor är grunden för en positiv utveckling i hela länet. Idag finns stora skillnader mellan olika områden, där var fjärde invånare lever under sårbara förhållanden som påverkar hälsa och förutsättningar. Goda livsvillkor gör att fler kan ta del av regionens utbud av kultur, natur- och kulturmiljöer, vilket gynnar sammanhållning, tillit, öppenhet, trygghet och samhällsutveckling i stort.

Under det senaste decenniet har Stockholmsregionen utmanats av en ny och mer organiserad brottslighet med en ökad upplevelse av otrygghet som följd. Det kan få konsekvenser i form av minskat förtroende för de demokratiska institutionerna, och på sikt påverka Stockholmsregionens attraktivitet. Tillit till varandra och samhället i stort är viktigt för att öka trygghet. Alla människors möjligheter att se sig själva som en del av, och delta i, samhället utgör viktiga förutsättningar för demokratin. Det är också viktigt att barn och unga har möjligheter att göra sina röster hörda.

Effekter och konsekvenser

Framtagandet av den regionala utvecklingsplanen bygger på en rad dialoger, möten, samråd och intervjuer med olika aktörer, grupper och sektorer, vilket är positivt för ökad

inkludering och delaktighet. Den breda representationen skapar också bättre förutsättningar för att fler aktörer ställer sig bakom den utveckling som planen förespråkar. Det är positivt att en särskild samrådsaktivitet anordnades för unga i regionen genom initiativet ”Unga Regionutvecklare”, eftersom denna grupp traditionellt inte deltar i ordinarie samråds- och remissaktiviteter i hög utsträckning.

Inom ramen för samrådsaktiviteten med unga intervjuades 31 ungdomar i åldern 15–18 år bosatta i länet. Även om antalet intervjuade är begränsat, ger intervjuresultaten en indikation om särskilt viktiga frågor för gruppen. Bland annat framträder kollektivtrafiken som ett viktigt område, där flera upplever förseningar och höga kostnader som hinder idag. Vidare är tillgång till bostäder och lägre bostadspriser avgörande för att unga ska stanna kvar i länet. Flera uttrycker att de känner sig otrygga på grund av ökad kriminalitet och när de vistas utomhus på kvällen. Många efterfrågar fler platser att umgås på, särskilt under vintern. Intervjuresultaten visar att många unga är engagerade och vill delta, men att förtroendet och kunskapen varierar. Hälften av de intervjuade känner att de inte blir lyssnade på, och flera upplever skillnader i livsvillkor i länet. Intervjuresultaten belyser flera aspekter som är relevanta att beakta för ökad inkludering, trygghet och social sammanhållning bland unga i länet. De belyser också aspekter relevanta för vardagsliv och levande samhällen samt mobilitet och tillgänglighet. Fortsatt dialog med fler unga i länet kan utveckla, precisera och nyansera dessa perspektiv.

När det gäller innehållet i den regionala utvecklingsplanen är visionen att skapa en jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö relevant även för aspekten inkludering, trygghet och social sammanhållning. Särskilt utifrån att människor ska kunna förverkliga sina drömmar, vara delaktiga i samhället utifrån förmåga och att samhällsklimatet ska vara öppet och inkluderande med hög delaktighet och tillit. Vidare ska demokratin vara stark, där varje invånare har inflytande och möjlighet att påverka sin livssituation. Det lyfts också att människor ska vara fria och trygga.

Två mål är särskilt relevanta. Det första är målet att demokratin i Stockholmsregionen ska vara stark och att invånarna ska uppleva en hög grad av delaktighet, tillit och trygghet. Det andra målet är att folkhälsan i Stockholmsregionen ska vara god och jämlik.

Under målet för demokrati, delaktighet, tillit och trygghet beskrivs att invånares möjligheter att engagera sig i civilsamhället och föreningslivet behöver stärkas och att delaktighet och tillit för samhällets institutioner behöver öka. Målet uppger också att hög trygghet och ett öppet och inkluderande samhällsklimat lägger en viktig grund för utvecklingen. Det konkretiseras att grundfinansiering av kultur, folkbildning och föreningsliv behöver möjliggöras, och att brottsförebyggande och trygghetsskapande insatser behöver prioriteras. Det är positivt att planen lyfter konkreta åtgärder som möjliggör eftersträvansvärd utveckling. Det är också positivt att planen lyfter att olika människor har olika möjligheter att vara delaktiga till följd av ekonomiska och sociala faktorer som utbildningsnivå och inkomst, vilket skiljer sig mellan olika bostadsområden idag. Målet bedöms ta hänsyn till att främja likvärdiga villkor i olika delar av regionen. Däremot skulle hänsyn till jämlikhets- och barnperspektiv kunna stärkas, utöver jämställdhet som kortfattat omnämns på en övergripande nivå.

Under målet för jämlik folkhälsa beskrivs att förutsättningar för utbildning, jobb, goda bostäder och sociala nätverk i områden med svaga livsvillkor behöver stärkas. Vikten av att planera för trygga livsmiljöer framhävs också, samt alla barns rätt till en likvärdig skola

och en utbildning av hög kvalitet. Även dessa perspektiv är viktiga för att uppnå ökad inkludering, trygghet och socialsammanhållning. Avseende trygghet skulle planen kunna konkretisera vad som kännetecknar en trygg fysisk miljö, såsom sociala mötesplatser, god belysning, överblickbarhet och renhållning. Det är särskilt relevant att betona trygghetsskapande åtgärder för barn och unga, som är en särskilt känslig grupp. Även äldre utgör en viktig grupp att ta hänsyn till. Barnperspektiv lyfts delvis inom övergripande förhållningssätt för all bebyggelseutveckling, som beskriver att attraktiva livsmiljöer kännetecknas av att de är trygga och inkluderande för alla, där barnens perspektiv i samhället har beaktats.

Måluppfyllelse kopplat till inkludering, trygghet och social sammanhållning bedöms kantas av särskilt stor komplexitet och vara beroende av god samverkan mellan ett brett nätverk av aktörer. Därför blir det särskilt viktigt att tydliggöra vilka aktörer som behöver samverka och hur. Den breda representationen i inkomna remissvar och samrådsaktiviteter bedöms dock kunna stärka förutsättningarna för att många aktörer i länet ställer sig bakom de intentioner som planen beskriver, vilket är positivt. Sammantaget bedöms den regionala utvecklingsplanen bidra till måluppfyllelse för ökad inkludering, trygghet och social sammanhållning.

Rekommendationer till efterföljande planering

- I den efterföljande planeringen är det viktigt att utreda och tydliggöra vilka aspekter som bidrar till trygga fysiska miljöer. Detta kan till exempel innefatta sociala mötesplatser, god belysning, överblickbarhet och renhållning.
- I den efterföljande planeringen är det viktigt att tydliggöra särskilt betydelsefulla aktörer som behöver samverka för att åstadkomma eftersträvansvärd utveckling.
- I den efterföljande planeringen är det viktigt att fortsätta inkludera invånare och besökare, för att säkerställa hänsyn till jämlikhets- och barnperspektiv. Initiativet ”Unga Regionutvecklare” skulle exempelvis kunna fortlöpa i implementeringen av planen.

6. Ekonomiska konsekvenser

Hållbarhetsbedömningens ekonomiska konsekvenser utgår från regionens hållbarhetsmål om ”Förutsättningar för näringslivet” och ”Långsiktigt hållbar tillväxt”. I bedömningen utgör målet ”Förutsättningar för näringslivet” en enskild aspekt, medan målet om ”Långsiktigt hållbar tillväxt” har brutits ner i två aspekter: ”Balans i offentlig ekonomi” och ”Effektivt nyttjande av bebyggd miljö”.

I ”Förutsättningar för näringslivet” ingår bland annat om regionens attraktivitet för företagande, förutsättningar för kompetensförsörjning och tillgång till marknader. ”Balans i offentlig ekonomi” handlar om förutsättningarna för framtida skatteintäkter och att offentliga investeringar är väl avvägda. ”Effektivt nyttjande av bebyggd miljö” har beröringspunkter med miljöaspekten ”Hushållning med mark, vatten och fysisk miljö”, men fokuserar på resurseffektivitet i bebyggd miljö. En närmare beskrivning av aspekterna ges under respektive rubrik nedan.

6.1 Förutsättningar för näringslivet



En mångfald av företag och näringsidkare i olika branscher skapar arbetstillfällen, kommersiell service och förutsättningar för ett dynamiskt näringsliv. Ett gott företagsklimat gör regionen attraktiv och kan också locka till sig nya invånare. Bostadsförsörjningen är en förutsättning för att regionen ska kunna locka till sig nya invånare: människor som i sin tur kan bidra till utvecklingen av näringslivet. Fokus läggs på samspelet mellan transportsystemet, arbetsplatser och befolkning. Exempelvis ger transportsystemet tillgänglighet till viktiga målpunkter som i sin tur påverkar matchningen på arbetsmarknaden. Vidare bidrar transportsystemet till tillgänglighet till arbetsplatsområden för kontor, ytkrävande verksamheter och varudistribution samt till möjligheter till interregionala och internationella kontakter.

Bedömningsgrunder

Regeringens mål för närings- och tillväxtpolitiken och Transportpolitikens funktionsmål
Vid bedömningen lyfts särskilt samspelet mellan transportsystemet, arbetsplatser och bostäder. Transportsystemet har en viktig roll genom att det bidrar till tillgänglighet till olika målpunkter. Transportsystemets utvecklingskraft är något som även poängteras av såväl regeringens mål för närings- och tillväxtpolitiken som transportpolitikens funktionsmål. När tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner, bidrar det å ena sidan till förbättrad tillgänglighet till arbetskraft och å den andra sidan till att befolkningen kan nå fler arbetsplatser. Genom detta förbättras möjligheterna för företag att hitta rätt arbetskraft och för människor att ta ett bättre jobb. En bättre tillgänglighet lokalt, regionalt och internationellt bidrar dessutom till möjligheter att nå varumarknader för inköp av insatsvaror och för försäljning av det som tillverkas i regionen. För att bidra till att företagen ska hitta arbetskraft med rätt kompetens är även samspelet mellan

näringslivets behov och utbildningssystemet viktigt. Det är inte bara transportsystemet som bidrar till förbättrad tillgänglighet, den stärks även av god digital tillgänglighet.

Nuläge

Den geografiska placeringen mitt i Norden gynnar Stockholmsregionens roll som regionalt centrum och som en viktig internationell plats för handel och kommunikation. Invånarna har en hög utbildningsnivå och regionen är attraktiv för investeringar och nya företag. Samtidigt försvåras möjligheten att attrahera arbetskraft och matcha jobb inom regionen på grund av svårigheter på bostadsmarknaden. I ett globalt sammanhang är dock Stockholmsregionen en relativt liten region med långa avstånd till andra marknader. För att Stockholm ska bibehålla konkurrenskraften framöver behöver kompetensförsörjning och attraktivitet säkerställas.

Effekter och konsekvenser

Den regionala utvecklingsplanens mål som anger att utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmregionen ska vara hållbar och bidra till goda livsmiljöer och näringslivsutveckling innebär bland annat att Stockholmregionens aktörer ska samplanera bebyggelse och kollektivtrafik. Detta förstärks av den rumsliga principen om att regionens bebyggelseutveckling ska präglas av närhet och tillgänglighet. Denna princip adresserar både företagens behov av arbetskraft och invånarnas möjligheter att nå arbetsplatser. Att sörja för goda pendlingsmöjligheter kommer vidare till uttryck i förhållningssättet för bebyggelseutveckling inom de primära bebyggelselägena. Inom dessa områden ska bland annat arbetsintensiva verksamheter lokaliseras inom gångavstånd, 700 meter, från den regionala stadskärnans bytespunkter respektive från stationsläge i strategiska centrumlägen. Genom förhållningssätten för lokalisering av arbetsplatser och bostäder bidrar planen till en tydlig vägledning till efterföljande planering om prioritering av lägen med god tillgänglighet till både arbetsplatser och bostäder.

För att möta matchningsutmaningen finns resultatmål om att stärka kopplingen mellan utbildning och arbetsmarknad, att öka attraktionskraften hos yrken och branscher där det finns risk för kompetensbrist och skapa former för att ta till vara människors kompetens. Där det råder brist ska regionens aktörer verka för rekrytering internationellt. Insatserna för kompetensförsörjningen är initiativ som underlättar företagens rekrytering av arbetskraft. Dessa initiativ understöds av förhållningssätten för bostäder och resultatmålet om stärkt internationell tillgänglighet. Det finns resultatmål för matchning, att alla barn slutför grundskolan och att den internationella positionen inom forskning och innovation stärks. Resultatmålen är bra och bedöms ge tydlighet genom att uppmärksamma utmaningarna, men planen är vag när det gäller genomförandet.

I målet som anger att Stockholmsregionen ska ha en tydlig identitet och en god internationell tillgänglighet ingår resultatmål om att öka Stockholmsregionens internationella tillgänglighet. Det handlar bland annat om att stärka Arlandas konkurrenskraft med flygplatser i övriga nordiska länder och etablera fler strategiskt viktiga flyglinjer. Även att verka för goda förbindelser till Finland och Baltikum samt till Oslo, Köpen-hamn och Hamburg med järnväg, sjöfart och väg. Det särskilda förhållningssättet för den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta och förhållningssättet för Arlanda uttrycker att mark ska säkerställas för Arlandas funktion och framtida utveckling och att

en nedläggning av Bromma flygplats sannolikt innebär att flyg flyttar till Arlanda. Dessutom ska kapaciteten och utrymmet i de stora transportstråken till Arlanda flygplats värnas genom samplanering av bebyggelse och transportinfrastruktur. Det bedöms vara positivt att planen tydligt bidrar till måluppfyllelse genom att vägleda efterföljande planering om vilka förbindelser som är viktiga för att stärka den internationella tillgängligheten. Det är även positivt att det i planen finns skrivningar till efterföljande planering om att vidareutveckla strategiska kajlägen för gods- och persontransporter, särskilt i Stockholmsregionens centrala delar.

När det gäller godstransporter och logistik finns förhållningssätt i planen för att stödja Stockholmsregionens behov av transportintensiva verksamheter. Ett av förhållningssätten är att värna befintliga godsterminaler och anläggningar, och att beakta verksamheternas behov av utrymme vid bebyggelseutveckling. Dessutom bör god elkapacitet säkerställas för utpekade områden för att möjliggöra elektrifiering av tunga transporter. Vid lokalisering av nya godsterminaler och anläggningar ska hänsyn tas till kapaciteten i befintlig transportinfrastruktur. Genom att lyfta kapaciteten i befintlig transportinfrastruktur, kan dock planens förhållningssätt till nya godsterminaler och anläggningar visa sig vara allt för restriktiv för en betydligt större befolkning än idag. Samtidigt uttrycker planen att transportintensiva verksamheter är ”bärande för länets försörjning av varor, bränslen och material” och bör lokaliseras till utpekade områden för transportintensiva verksamheter. Plankartan ger dock ingen vägledning eftersom utpekade områden för transportintensiva verksamheter saknas. Därutöver finns förhållningssätt för att upprätthålla hamnarnas och farledernas funktionalitet. För det första är det viktigt att säkerställa inseglings-förhållandena till Stockholmsregionens hamnar. Det är också nödvändigt att utveckla och säkerställa ändamålsenlig infrastruktur för att främja god samordning mellan sjötransporter och andra transportslag. Planens vägledning om förhållningssätt för befintliga anläggningar för godstransporter på väg, järnväg och sjö är positiva för regionens näringsliv. Det är dock viss otydlighet när det gäller nya godsterminaler och anläggningar.

I planen finns en tydlig prioritering av lägen med god tillgänglighet till arbetsplatser och bostäder, stärkt attraktivitet för regionen, förbättring av matchningen på arbets-marknaden och den internationella tillgängligheten. Det bedöms bidra till måluppfyllelse men samtidigt motverkas måluppfyllelsen av otydlighet kring möjliga lokaliseringar av nya godsterminaler och anläggningar. Sammantaget bedöms den regionala utvecklingsplanen bidra till måluppfyllelse för regeringens mål för närings- och tillväxtpolitiken samt transportpolitikens funktionsmål.

Rekommendationer till efterföljande planering

- För att möta regionens matchningsutmaning är det viktigt att insatserna från olika aktörer samverkar för att åstadkomma bättre matchning mellan företagens behov och människors kompetens.
- I arbetet med att implementera planen finns behov att tydliggöra vad som avses med utpekade områden för transportintensiva verksamheter.

6.2 Långsiktig balans i offentlig ekonomi



För att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling och för att kommuner och övrig offentlig sektor på sikt ska klara sina framtida utmaningar och samtidigt kunna erbjuda en god välfärd till sina invånare behöver den offentliga ekonomin vara i balans. Exempelvis genom att skapa förutsättningar för befolkningsunderlag som i hög grad är självförsörjande och som därmed innebär tillkomst av skatteintäkter framöver. Aktörerna i regionen bör inte planera för investeringar och andra åtgärder som kostar mer än vad som är ekonomiskt hållbart. Det gäller att åstadkomma ett avvägt investeringsbehov i bebyggelse, infrastruktur och tekniska försörjningssystem.

Bedömningsgrunder

Kommunallagen och regeringens överskottsmål

Balans i offentlig ekonomi handlar om att intäkterna ska täcka kostnaderna. Kommunallagen (2017:725, 11 kapitlet) anger att kommuner och regioner ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet och att budgeten ska upprättas så att intäkterna överstiger kostnaderna. På sikt handlar balans i offentlig ekonomi om att det finns förutsättningar för framtida skatteintäkter och utrymme i de kommunala budgetarna för väl avvägda investeringar samt för driftkostnader och olika ekonomiska åtaganden. Balans i offentlig ekonomi handlar således om att inte planera för genomförande av investeringar och andra åtgärder som kostar mer än vad som är ekonomiskt hållbart.

Nuläge

I Stockholmsregionen bor 2,5 miljoner människor och länet är en av Europas snabbast växande storstadsregioner där invånarantalet beräknas öka till 3,3 miljoner år 2060. Skattekraften i Stockholms län är högre än riksgenomsnittet, vilket är fördelaktigt. Trots hög skattekraft och sysselsättningsgrad finns en stor grupp som står långt från arbetsmarknaden och det innebär utmaningar för den offentliga sektorn. En annan utmaning är att andelen personer i arbetsför ålder minskar framöver i takt med att befolkningen åldras. I framtiden kommer färre personer behöva försörja fler. Samtidigt ger en ökad befolkning behov av offentliga investeringar. Därutöver står de tekniska försörjningssystemen i Stockholmsregionen inför betydande ekonomiska och tekniska utmaningar, där flera har en stor underhållsskuld. Under den senaste tjugoårsperioden har dock kommunernas och regionens skuldsättning stigit, vilket minskar utrymmet för ytterligare lån. I några av länets kommuner ligger resultatet i förhållande till skatteintäkterna nära noll, vilket tyder på att förutsättningarna för självfinansiering kan vara begränsade.

Effekter och konsekvenser

Den regionala utvecklingsplanen är i sig inte tillräcklig som underlag för att bedöma konsekvenserna för den offentliga ekonomin. Det som kan noteras är att flera mål i planen prioriterar ett befolkningsunderlag som på sikt kan ge ökade skatteintäkter då planen bland annat fokuserar på att attrahera arbetskraft och spetskompetens. Därutöver finns mål om att förbättra matchningen på arbetsmarknaden samt stärka kopplingen mellan

utbildning och arbetsmarknad. Förhållningssättet för bebyggelseutveckling är att en stor andel av den nya bebyggelsen ska tillkomma inom de strategiska bebyggelselägena. Inom dessa utpekade lägen är tillgängligheten med kollektivtrafik god, men karaktären på lägena kan variera mellan tät och funktionsblandad miljö. Under förutsättning att tillkommande bostadsområden i de strategiska bebyggelselägena blir attraktiva för den förvärvsarbetande befolkningen, finns goda möjligheter att tillhandahålla möjligheter för arbetspendling i det befintliga transportsystemet och därmed dämpa behovet av nyinvesteringar. Bedömningen är att planen vägleder efterföljande planering att beakta behov av bostäder som kan tillkomma där det redan finns utbyggd infrastruktur. De utpekade strategiska bebyggelselägena bidrar även till att efterföljande planering ska attrahera ett befolkningsunderlag som kan generera framtida skatteintäkter.

Behovet av utökad offentlig service och upprustning av teknisk infrastruktur innebär dock i mångt och mycket ökade kommunala investeringar. För att minska risken att de offentliga investeringarna leder till ett stort upplåningsbehov behöver utbyggnadstakten anpassas till ett stegvis genomförande, i takt med befolkningsutvecklingen.

Därutöver finns ett uppdämt behov av underhåll och modernisering av tekniska försörjningssystem och utbyggnad av digital infrastruktur. Den gröna omställningen ställer vidare krav på utbyggnad av elförsörjningen. Dessa omständigheter och ett större fokus på beredskap innebär ett tillkommande investeringsbehov oavsett om befolkningen växer. Mot bakgrund av att regionens och kommunernas handlingsutrymme kan vara begränsat, finns risk för att genomförandet av planen innebär negativa konsekvenser för de kommunala budgetarna. Det finns behov av att säkra skatteintäkter för att den offentliga sektorn ska kunna öka självfinansieringsgraden vid investeringar. Att åstadkomma en bättre matchning på arbetsmarknaden är inte bara av vikt för näringslivets utveckling. Det är även en nyckelfråga för den offentliga sektorns finanser, i synnerhet insatser för att fler blir självförsörjande. I planen saknas mål och förhållningssätt om att verka för att ta fram underlag om var och vilka kommande investeringar som gör bäst regional och kommunal nytta. Detta innebär att planen saknar vägledning om vad som är ekonomiskt hållbart.

Planen bedöms i viss utsträckning kunna bidra till måluppfyllelse genom ökade framtida skatteintäkter från ny arbetskraft och genom att prioritera bebyggelse i utpekade strategiska bebyggelselägen där befintlig infrastruktur kan nyttjas. Sammantaget bedöms det dock finnas risk för att den regionala utvecklingsplanen motverkar målet om balans i offentlig ekonomi på grund av avsaknad av förhållningssätt för avvägning och prioritering av investeringar.

Rekommendationer till efterföljande planering

- För att minska trycket på offentlig ekonomi kan etappvis utbyggnad vara att föredra så att investeringar i möjligaste mån kan ske i takt med de ekonomiska förutsättningarna.
- Öka de framtida skatteintäkterna genom att främja samverkan för insatser som kan bidra till att fler blir självförsörjande.
- Det kommer att behövas betydande investeringar framöver, oavsett befolkningsutvecklingen. För att klara de ekonomiska åtaganden som följer av klimatomställningen, upprustningen och det uppdämda underhållsbehovet, finns det skäl för regionens aktörer att utarbeta en strategi för finansieringen. Detta för att investeringar med störst nytta för pengarna kan prioriteras.

6.3 Effektivt nyttjande av bebyggd miljö



Effektivt nyttjande av bebyggd miljö fokuserar på resurseffektivitet. Det kan handla om samlokalisering av olika funktioner och ianspråktagande av redan bebyggd mark. I den ekonomiska bedömningen är fokus på den byggda miljön, användning av befintlig infrastruktur och återbruk. Bedömningsgrunderna för aspekten har beröringspunkter med avsnitt 4.7 Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön. En skillnad är dock att fokus under denna rubrik i huvudsak behandlar hushållning med resurser i den bebyggda miljön.

Bedömningsgrunder

Effektivt nyttjande av bebyggd miljö innebär att redan utbyggda tekniska försörjnings-system kommer ny bebyggelse till godo, marken används resurseffektivt på ett sätt som gör att ny bebyggelse sker där redan ianspråktagen mark kan nyttjas och att stödfunktioner tillkommer för att möjliggöra cirkulär resursanvändning. Resurseffektivitet innebär också att verksamheter kan lokaliseras på ett ändamålsenligt sätt.

Nuläge

När invånarna blir fler ökar konkurrensen om mark och olika intressen behöver vägas mot varandra i takt med att regionen förtätas. Redan idag är det trångt på spår och vägar, och tillgången till bostäder ökar inte i samma takt som befolkningen. Utmaningen är att bebyggelseutvecklingen ska kunna ske genom att bygga på redan bebyggd mark utan att ta naturmark, jordbruksmark eller grönområden och andra platser som är viktiga för människors välmående i anspråk. I samband med att konkurrensen ökar om mark behöver funktionella intressen värnas som exempelvis verksamhetsområden och befintliga logistikpunkter och hamnar.

Effekter och konsekvenser

Den regionala utvecklingsplanen ger vägledning för att i påföljande planering ta hänsyn till befintlig infrastruktur samtidigt som bebyggelseutvecklingen sker där markanspråken inte kräver ianspråktagande av mark som är värdefull på grund av höga miljövärden eller för regionens livsmedelsförsörjning. Samtidigt kan dock ett ökat tryck på mark i områden som redan är bebyggda, innebära risk för att gröna miljöer i befintlig bebyggelse försvinner.

De primära bebyggelselägena kan vara verksamhets- och handelsområden och därmed kan de konkurrera med näringslivets behov. Planens förhållningssätt för godsterminaler och anläggningar är att värna befintliga godsterminalers och anläggningars behov av utrymme vid bebyggelseutveckling, vilket kan innebära en målkonflikt gentemot de primära bebyggelselägena. Det är vanligt att ytkrävande verksamhet får flytta längre från regioncentrum när tidigare verksamhetsområden omvandlas till bostadsområden. Ur ett hälsoperspektiv kan det vara att föredra att verksamheter som medför buller lokaliseras längre ut. Det kan även finnas negativa konsekvenser av att verksamhetsområden flyttar. Stockholmsregionen är en betydande importör av varor för befolkningens försörjning och

om verksamhetsområden och logistikpunkter trycks lägre ut i periferin förlängs de lokala godstransporterna.

Planen vägleder även genom förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla anläggningar för energi och eldistribution samt kraftledningar. Befintliga energianläggningar av regional betydelse ska värnas samt behållas. Energianläggningar som är beroende av bränsletransporter bör lokaliseras i strategiskt goda lägen, nära hamn- eller järnvägsanslutningar och i närheten av drivmedels- och bränsletillgång. Säkerställande av god elkapacitet för utpekade godsterminaler bidrar till att effektivisera transporternas energianvändning och att minska klimatpåverkan från de lokala godstransporterna. Planens förhållningssätt bidrar till att värna energianläggningar och till elförsörjningen av godstransporter.

Det övergripande förhållningssättet för bebyggelseutvecklingen i Stockholmsregionen betonar att fokus bör ligga på att prioritera utveckling av befintliga byggnader framför nybyggnation. Dessutom bör återbrukat byggmaterial användas i första hand. Återbruk förutsätter ofta att byggmaterial från rivna byggnader behöver lagras innan de kommer till användning och fraktas till de platser där det byggs nytt. Idag saknas fungerande distributionssystem för återbruk av byggmaterial. I planen saknas förhållningssätt för att hantera det tillkommande ytbehovet som följer av återbruk.

Planen bedöms gå i linje med effektivt nyttjande av bebyggd miljö genom förhållningssättet att vid bebyggelseutveckling planera utbud av service, bostäder och arbetsplatser i lägen med god kollektivtrafik och att vidareutveckla de regionala kärnorna. Dels genom prioritering av bebyggelseutveckling i lägen med utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik, dels genom prioritering av utveckling av befintlig bebyggelse och återbruk samt genom att värna energiförsörjning och säkerställande av god elkapacitet. Måluppfyllelsen kan dock motverkas av att ett ökat tryck på mark i redan bebyggda miljöer genom risk för att gröna områden i befintlig bebyggelse försvinner och att prioriteringen av cirkularitet inte kommer till stånd på grund av avsaknad av distributionssystem för återbruk av byggmaterial. Sammantaget bedöms den regionala utvecklingsplanen bidra till måluppfyllelse om effektivt nyttjande av bebyggd miljö.

Rekommendationer till efterföljande planering

- Samverka för att värna gröna områden i befintlig bebyggelse i efterföljande planering
- Planens prioriterade bebyggelselägen och förhållningssättet att värna befintliga godsterminalers och anläggningars behov av utrymme vid bebyggelseutveckling kan innebära en målkonflikt.
- Samverka för att identifiera möjligheter att utveckla ett regionalt distributionssystem för återbruk.

7. Kumulativa effekter

En MKB ska innehålla en redovisning av kumulativa effekter om sådana bedöms uppstå, i enlighet med miljöbalken 6 kap. 2 §. Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar och läggs till varandra. Beroende på vilka effekter som samverkar kan kumulationen bli additiv, synergistisk eller motverkande. Additiv innebär att den sammanlagda effekten av de samverkande effekterna blir lika stor som summan av de enskilda effekterna. Motverkande innebär att den sammanlagda effekten blir mindre än summan av de enskilda effekterna. I kontrast till detta finns den synergistiska kumulationen där de enskilda effekterna förstärker varandra så att den samlade effekten av dem blir större än den effekt de orsakar om de enbart summeras. Kumulativa effekter är särskilt viktiga att hantera i planer och program på övergripande nivå och för långsiktiga planer.

De kumulativa effekter som bedöms uppstå vid ett genomförande av den regionala utvecklingsplanen är kopplade till påverkan på vattenkvaliteten (avsnitt 4.1), grön infrastruktur och biologisk mångfald (avsnitt 4.2), kulturmiljö och landskap (avsnitt 4.3). ianspråktagande av jordbruksmark (avsnitt 4.7), klimat (avsnitt 4.4).

Den konsekvensbedömning som görs för respektive miljöaspekt i kapitel 4 redovisar i stort de kumulativa effekterna för all utveckling i regionen för just den specifika aspekten. Detta då en konsekvensbedömning av en miljöaspekt i ett regionalt sammanhang kan anses utgöra en samlad bedömning av kumulationen av respektive effekt som uppstår av olika utvecklingsområden.

I detta avsnitt redovisas de övergripande kumulativa effekter som kan antas uppstå *mellan* olika miljöaspekter. De kumulativa effekter som kan uppstå vid ett genomförande av den regionala utvecklingsplanen är kopplade till miljö, klimat samt befolkning och hälsa.

7.1 Klimat

Kumulativa effekter avseende klimat beskriver den regionala utvecklingsplanens konsekvenser för klimatpåverkan i Stockholms län, till exempel genom utsläpp av växthusgaser samt hur den regionala utvecklingsplanen vägleder och anpassar samhället till den oundvikliga påverkan som ett förändrat klimat för med sig, som i grund och botten beror på klimatpåverkan.

En tätare bebyggelse kan riskera att förstärka de negativa effekterna av höga temperaturer och värmeöar, och samtidigt öka dagvattenflöden till följd av att tidigare genomsläppliga ytor delvis hårdgörs. Grönytor både i och utanför bebyggelsen kan motverka dessa effekter genom att verka temperaturreglerande och dessutom omhänderta och rena dagvatten samt fördröja större vattenmängder vid skyfall. Grönområden motverkar även ras, skred och erosion.

Den regionala utvecklingsplanen har ambitionen om ett minskat transportbehov då den styr mot att en stor andel av tillkommande bebyggelse ska ske i de regionalt prioriterade bebyggelselägena. Utvecklingen ska ske i kollektivtrafiknära lägen med effektivt

markutnyttjande. Denna inriktning är positiv utifrån perspektivet att minska transportsträckor och behov av att bygga ut infrastruktur. Men det ställer dock i sin tur krav på markanvändningen för att minimera påverkan på andra miljöaspekter så som natur- och kulturmiljö.

7.2 Miljö

Med kumulativa effekter för begreppet miljö avses här hur den regionala utvecklingsplanen sammantaget påverkar gröna och blåa områden, det vill säga områden som inte är ianspråktagna för mänskliga aktiviteter, samt dessa områdens tillstånd och kvaliteter.

Huvudinriktningen för den regionala utvecklingsplanen är att tillgodose tillväxt genom förtätning i befintliga tätorter. Prioriterade bebyggelseområden ligger i eller i anslutning till höga naturvärden, vattenområden och jordbruksmark.

Den regionala utvecklingsplanen medför i viss utsträckning att grönområden tas i anspråk, vilket ökar risken för förlust av viktiga biotoper och att nya barriärer tillkommer. Detta kan förändra den biologiska mångfalden och på sikt även ekosystemen, om hänsyn inte tas. Ur ett regionalt perspektiv kan planen medföra att livsmiljöer för djur och växter försvinner samtidigt som den här typen av livsmiljöer redan successivt har försvunnit eller minskat i landskapet i ett större perspektiv. Fler exploateringsprojekt som påverkar naturvärden kan ha en både additiv och synergistisk effekt. Till exempel kan en population av en djurart påverkas lokalt på flera håll och kraftigt minskas ur ett regionalt eller nationellt perspektiv. Detta medför en risk för kumulativa effekter för djur- och växtlivet. Vidare utredningar krävs för att säkerställa att de funktioner och värden som aktuella grönområden innehar bibehålls.

Ökat omhändertagande av både avloppsvatten och dagvatten förbättrar sannolikt tillståndet i vattenförekomsterna. Även hantering och rening av markföroreningar kan minska förekomsten och spridningen av föroreningar i mark och vatten. I kombination med klimatförändringar kan synergistiska effekter uppstå som kan påverka statusklassningen av berörda vattenförekomster. Detta till följd av högre temperaturer och mer avrinning som förstärker processer kopplat till övergödning. En växande befolkning med ökat transportbehov riskerar att ytterligare påverka både gröna och blåa områden negativt.

7.3 Befolkning och hälsa

Förutsättningarna för god hälsa kan bland annat bero på vilka störningsmoment av olika slag som befolkningen utsätts för, samt hur tillgängligheten till rekreation, återhämtning och upplevelser ser ut.

Att den regionala utvecklingsplanen kan medföra negativa konsekvenser kopplat till klimatanpassning kan innebära att fler människor kommer utsättas för risker som det förändrade klimatet kan innebära. Detta riskerar i sin tur att medföra negativa effekter i form av till exempel förändrade ekosystem, mindre skydd mot värmeböljor och spridning av sjukdomar som i sin tur innebär negativa konsekvenser på människors hälsa och livsmiljö. De naturvärden som finns inom och i anslutning till planområdet är av värde även för rekreation och friluftsliv, vilket medför att eventuella negativa konsekvenser på

aspekten naturmiljö i sin tur kan medföra negativa konsekvenser även för rekreation och friluftsliv och därmed även befolkning och hälsa.

Föreslagen bebyggelseutveckling i den regionala utvecklingsplanen sker i och i anslutning till befintliga orter och stråk som ofta ligger i närheten av större vägar och järnvägar. Detta innebär att det i framtiden kommer att bo fler personer i bullerutsatta lägen inom regionen. Nära trafikleder och större vägar finns generellt högre halter av luftföroreningar som är skadliga för människors hälsa. Kumulativa effekter riskerar att uppstå vid förtätningsprojekt i redan påverkad miljö där tätare bebyggelse kan motverka luftens rörelser vilket i sin tur bidrar till ökade luftmiljöproblem, ökade bullernivåer och därmed till konsekvenser för människors hälsa.

8. Alternativ

Bedömningarna av miljökonsekvenser i kapitel 4 har gjorts i jämförelse med nuläget. I detta kapitel beskrivs nollalternativet, det vill säga, miljöns sannolika utveckling om planen inte antas samt avfärdade alternativ.

8.1 Nollalternativ

En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt 6 kap. 11§ punkt 3a miljöbalken innehålla en beskrivning av miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs. Det finns inte motsvarande formella lagkrav i en hållbarhetsbedömning utifrån sociala och ekonomiska aspekter, varför dessa inte är inkluderade här. Att planen inte genomförs benämns ofta som det s.k. nollalternativet. För regionplaner görs bedömningen vanligtvis mot ett framskrivet nuläge, dvs. att utvecklingen följer trenden från de senaste åren. Bedömningen är gjord utifrån samma horisontår som valts i miljöbedömningen, år 2060.

Nollalternativet utgår från en utveckling som följer den trendmässiga utvecklingen och den översiktliga planeringen i respektive kommun i avsaknad av en regional utvecklingsplan. I Stockholmsregionen har emellertid regional planering bedrivits sedan 1930-talet, och kommunerna och andra aktörer har tagit hänsyn till regionala prioriteringar och ställningstaganden i sin respektive planering över tid. Det innebär att den rådande utvecklingen och kommunernas översiktliga planering till stor del redan vilar på tidigare regionala utvecklingsplaner och vägval, vilket försvårar analysen av ett nollalternativ som bygger på avsaknaden av en regional utvecklingsplan.

I arbetet med att ta fram den nya regionala utvecklingsstrategin har en strukturanalys tagits fram med ett s.k. jämförelsealternativ och två utredningsalternativ (Region Stockholm, 2023). Jämförelsealternativet (hädanefter nollalternativet) är ett försök att beskriva en framtid där ställningstaganden, förhållningssätt och styrmedel som förordas i den nya regionala utvecklingsplanen inte tillåts påverka regionens utveckling på ett sådant sätt som planen avser, det vill säga utveckling utan en regional utvecklingsplan.

Utfallet av nollalternativet och planen är i många fall snarlikt, det finns dock skillnader. I nollalternativet utvecklas bebyggelsen i Stockholms län till stor del enligt rådande trender och kommunal översiktsplanering – det vill säga att bebyggelsetillskottets lokalisering, bostadstyp, bebyggelsetäthet, markkonsumtion, boendetäthet och lokalytekonsumtion följer den trendmässiga utvecklingen i respektive kommun.

Den bebyggelseutveckling som följer av nollalternativet bedöms medföra något större markanspråk än planen. En av de största skillnaderna är mängden jordbruksmark och naturmark som tas i anspråk. Nollalternativets samlade yta av markanspråk är större än i regionplanen. Markanspråket är även större i de gröna värdekärnorna än i regionplanen, vilket förklaras av att en stor del av de gröna värdekärnorna är tätortsnära och att nollalternativet i större utsträckning tillför bebyggelse i dessa lägen.

I både nollalternativ och aktuell regional utvecklingsplan lokaliseras majoriteten av tillkommande bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. I nollalternativet bedöms dock andelen vara lägre, vilket medför något lägre andel resor med kollektivtrafik, gång och

cykel. Motsvarande likheter mellan nollalternativet och planen kan även ses gällande totalt trafikarbete på vägarna och trängsel utmed vägnätet.

I nollalternativet ges ingen regional samordning gällande dagvatten, VA-lösningar, vattenförsörjning och känslig blåstruktur. Likaså innebär nollalternativet en avsaknad av vägledning med avseende på kulturmiljövärden på regional nivå.

Sammantaget bedöms de negativa effekterna och konsekvenserna vara något större i nollalternativet jämfört med den nu aktuella regionala utvecklingsplanen, främst till följd av ett större ianspråktagande av grönstruktur och jordbruksmark. I Tabell 3 redovisas hur den regionala utvecklingsplanen bedöms bidra till, eller motverka, måluppfyllelse för de nationella miljökvalitetsmålen i relation till nollalternativet. Denna bedömning har genomförts för att tydliggöra skillnaderna i måluppfyllelse mellan den regionala utvecklingsplanen gentemot ett bedömt nuläge, se Tabell 4, och den regionala utvecklingsplanen jämfört med nollalternativet.

Förutom påverkan på den rumsliga strukturen kan också avsaknaden av en regional utvecklingsplan antas få en påverkan på regional samverkan kring viktiga icke- rumsliga frågor som är för övergripande för att enbart kunna hanteras inom en kommunal avgränsning, vilket gäller de flesta kommunala tillväxt- och planeringsfrågorna i en så sammanflätad storstadsregion som Stockholmsregionen. Utan en aktuell regional utvecklingsplan finns en risk att regionen inte driver mellankommunala utvecklingsfrågor i den utsträckning som förutses i regionplanen utan att länets kommuner istället bedriver planering på kommunal nivå med begränsad mellankommunal samordning. Konsekvensen av detta kan bidra till en försvagad regional konkurrenskraft då den regionala utvecklingsplanen är ett verktyg som ger regionala aktörer samsyn kring Stockholmsregionens styrkor, utmaningar, mål och prioriteringar. Planen skapar möjlighet att ta ett gemensamt ansvar, samverka och gå åt samma håll i strävan att uppnå en gemensam vision på regional nivå.

Regional samverkan kan dessutom ge Stockholmsregionens aktörer förbättrade förutsättningar att driva gemensamma intressen gentemot den statliga nivån. Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen beskriver utmaningar som Stockholmsregionen står inför och som kräver regional samverkan för att hantera. Om regional samsyn kring dessa utmaningar saknas bedöms regionens förutsättningar att hantera utmaningarna försvåras, även om följdeffekterna är svåra att följa upp.

Tabell 3. **Bedömning av hur den regionala utvecklingsplanen bidrar till eller motverkar måluppfyllelse för de nationella miljökvalitetsmålen i jämförelse med nollalternativet.**

 Planen bedöms bidra till måluppfyllelse.

 Planen varken bidrar eller motverkar möjligheterna att nå målet.

 Planen motverkar måluppfyllelse.

Miljökvalitetsmål	Globala mål	Bedömning
 **Begränsad klimatpåverkan** Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras.	 **Bekämpa klimatförändringarna** Genom att vidta omedelbara åtgärder så som anpassning till klimatrelaterade faror ska klimatförändringarna och dess konsekvenser bekämpas.	 Planens målsättningar ligger i linje med nationella mål och åtaganden. Trots att ambitionerna är höga kommer mer behöver göras för att klara den omställning som krävs. Det kommer vara svårt att uppnå regionens klimatmål om netto-noll till 2045. Jämfört med nollalternativet tas mindre naturmark i anspråk vilket är en viktig kolsänka. Det bedöms inte vara någon större skillnaden i andel kollektivt resande mellan nollalternativet och planen.
 **Frisk luft** Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.	 **God hälsa och välbefinnande** Delmål 3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av skadliga kemikalier och föroreningar	 Planen bedöms varken motverka eller bidra till målet. Om planen bidrar positivt eller negativt till luftkvaliteten kommer till stor del bero på teknikutveckling och trafikutveckling i bebyggelseområden. Jämfört med nollalternativet är det ingen större skillnad i trafikarbetet.
 **Ingen övergödning** Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.	 **Rent vatten och sanitet** Delmål 6.3 Förbättra vattenkvalitet och avloppsrening. Delmål 6.6 Skydda och återställa vattenrelaterade ekosystem. **Ekosystem och biologisk mångfald** Delmål 15.5 om att skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer	 Planen bedöms bidra till målet. I planen redogörs för ett antal förhållningssätt som ska följas för att uppnå miljökvalitetsnormerna. Planen bedöms ge god vägledning för kommunerna i den vidare planeringen. Blå- och grönstruktur sparas i de gröna kilarna och naturbaserade lösningar för dagvatten-hantering förordas, teknisk infrastruktur byggs ut vid sammanhållen bebyggelse och förhållningssätt finns för avloppslösningar vid bebyggelseutveckling utanför strategiska bebyggelselägen. Jämfört med nollalternativet bidrar planen bättre till att målet nås då nollalternativet kan innebära mer utspridd bebyggelse som inte kopplas till teknisk infrastruktur.

 **God bebyggd miljö** Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.	 **God hälsa och välbefinnande** Delmål 3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av skadliga kemikalier och föroreningar. **Hållbara städer och samhällen** Omfattar hållbar stadsutveckling och hållbart byggande och hållbar planering av bostäder, infrastruktur, återvinning och säkrare kemikaliehantering.	 Planen bedöms ha tydliga förhållningssätt och god vägledning för kommande planering kopplat till en god och hälsosam livsmiljö. Planen kan dock innebära minskad tillgång till rekreation i bebyggda miljöer och försämrad luftkvalitet och bullerstörningar från trafik. Jämfört med nollalternativet bedöms dock planen i större utsträckning bidra till målet.
 **Ett rikt växt- och djurliv** Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.	 **Bekämpa klimatförändringarna** Delmål 13.1 Stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer. **Ekosystem och biologisk mångfald** Delmål 15.1 Bevara, restaurera och säkerställa hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten. Delmål 15.5 om att skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer.	 Det är positivt att planen pekar ut gröna kilar som ska bevaras. Detta kan leda till att en övergripande struktur värnas och bidrar till målet. Planen innebär att naturmark kan tas i anspråk i bebyggelselägen vilket riskerar innebära förlust av främst lokala naturvärden och ekologiska samband. Jämfört med nollalternativet bedöms planen bidra bättre till målet då nollalternativet innebär att större andel naturmark tas i anspråk.
 **Levande sjöar och vattendrag** Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.	 **Rent vatten och sanitet** Delmål 6.3 Förbättra vattenkvalitet och avloppsrening. Delmål 6.6 Skydda och återställa vattenrelaterade ekosystem.	 I planen redogörs för ett antal förhållningssätt som ska följas för att uppnå miljökvalitetsnormerna. Planen bedöms ge god vägledning för kommunerna i den vidare planeringen. Jämfört med nollalternativet bedöms planen i större utsträckning bidra till målet.
 **Hav i balans och levande kust och skärgård** Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård ska bedrivas så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar.	 **Ekosystem och biologisk mångfald** Delmål 15.5 om att skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer. **Hav och marina resurser** Delmål 14.1 Förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet från landbaserad verksamhet, inklusive marint skräp och tillförsel av näringsämnen. Delmål 14.2 förvalta och skydda marina och kustnära ekosystem på ett hållbart sätt. Delmål 14.3 Minimera och åtgärda havsförsurningens konsekvenser.	 I planen redogörs för ett antal förhållningssätt som ska följas för att uppnå miljökvalitetsnormerna. Planen bedöms ge god vägledning för kommunerna i den vidare planeringen. Jämfört med nollalternativet bedöms planen i större utsträckning bidra till målet.

 **Grundvatten av god kvalitet** Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.	 **Rent vatten och sanitet** Delmål 6.1 Säkert dricksvatten för alla. Delmål 6.3 Förbättra vattenkvalitet och avloppsrening. Delmål 6.5 Integrerad förvaltning av vattenresurser.	 I planen redogörs för ett antal förhållningssätt som ska följas för att uppnå miljökvalitets-normerna. Planen bedöms ge god vägledning för kommunerna i den vidare planeringen. Blå- och grönstruktur sparas i de gröna kilarna. Jämfört med nollalternativet bedöms planen i större utsträckning bidra till målet.
 **Levande skogar** Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.	 **Ekosystem och biologisk mångfald** Delmål 15.1 Bevara, restaurera och säkerställa hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten Delmål 15.5 Skydda biologisk mångfald och naturliga livsmiljöer.	 Det är positivt att planen pekar ut gröna kilar som ska bevaras. Detta kan leda till att en övergripande struktur värnas och bidrar till målet. Planen innebär att skogsmark kan tas i anspråk främst i bebyggelselägen vilket riskerar innebära förlust av främst lokala naturvärden och ekologiska samband. Jämfört med nollalternativet bidrar planen bättre till målet då nollalternativet innebär att mer naturmark tas i anspråk.
 **Ett rikt odlingslandskap** Odlingslandskapets och jordbruks-markens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.	 **Ingen hunger** Delmål 2.4 om hållbar livsmedels-produktion. **Ekosystem och biologisk mångfald** Delmål 15.1 Bevara, restaurera och säkerställa hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten. Delmål 15.5 Skydda biologisk mångfald och naturliga livsmiljöer.	 Huvudinriktningen för planen är att tillgodose tillväxten genom samlad bebyggelse, vilket kan leda till ett effektivt nyttjande av marken och begränsa ianspråktagandet av jord-bruksmark. Det är positivt att planen pekar ut gröna kilar som ska bevaras där även odlings-landskap ingår. Jämfört med nollalternativet tas mindre mängd jordbruksmark i anspråk än i aktuell regional utvecklingsplan.
 **Bara naturlig försurning** De försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska inte heller öka korrosionshastigheten i markförlagda tekniska material, vattenledningssystem, arkeologiska föremål och hällristningar.	 **Rent vatten och sanitet** Delmål 6.6 Skydda och återställa vattenrelaterade ekosystem. **Ekosystem och biologisk mångfald** Delmål 15.5 om att skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer.	 Påverkan sker främst genom kväveoxider från trafiken. Planen har en ambition om att minska utsläppen från trafiken men detta är beroende av teknisk utveckling. Jämfört med nollalternativet är det ingen större skillnad i trafikarbetet.

8.2 Alternativ

En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt regelverket resonera kring alternativa utformningar samt varför olika alternativ valts eller valts bort under processen.

I framtagandet av både samråds- och granskningshandlingen har regionen lutat sig mot den bedömning som gjordes i RUFS 2050 gällande övergripande principer för bebyggelsestrukturen och att analysen kring den övergripande strukturen och att analyser och resonemang om alternativ fortfarande är aktuell. I arbetet med den nya regionala utvecklingsplanen antas därför samma alternativ och resonemang kring avfärdade alternativ som vid RUFS 2050.

I arbetet med RUFS 2050 genomfördes strukturanalysen ”Strukturanalyser för Stockholms län och östra Mellansverige år 2050 – Konsekvenser av två strukturbilder år 2050. Underlag till samrådshandling” (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2016). I arbetet fanns ursprungligen tre rumsliga strukturer som analyserades utifrån bland annat markanvändning, tillgänglighet, resande, trängsel och klimatpåverkan. Samrådsförslaget för RUFS 2050 sammanvägde och redovisade två huvudstrukturer: en där en större del av bebyggelsetillskott sker i Stockholmsregionens centrala delar och med en större andel förtätning i redan befintliga bebyggelselägen. Den andra strukturbilden innebar att bebyggelsetillskottet sker relativt sett mer jämnt fördelat över regionen, men också mer utspritt i förhållande till befintlig bebyggelse. I den slutliga versionen av den regionala utvecklingsplanen 2050 (RUFS 2050) sammanvägdes de två strukturalternativen till en plankarta. Markanvändningen i RUFS 2050 baserades på en tillväxt i alla länets kommuner men med ett starkt fokus på en sammanhållen bebyggelse i mycket kollektivtrafiktillgängliga lägen. Gemensamt för samtliga alternativ är att lokaliseringen huvudsakligen drivs av den tillgänglighet som det framtida trafiksystemet skapar. De regionala skillnaderna mellan alternativen består i huvudsak av olika grad av kärnutveckling, och representerar därför olika grad av regionala tyngdpunktsförskjutningar till olika områden i regionen där utvecklingen kan förväntas ske. Motiv för den slutliga planen var att analyserna pekade på att den föreslagna rumsliga strukturen skapar goda förutsättningar för att upprätthålla och förstärka ett hållbart resande såväl inom som till och från regionen, samt för att öka möjligheten att utveckla hållbara livsmiljöer i alla länets kommuner, och för god hushållning med mark.

Ändringar mellan samråd och granskning

Samrådsförslaget till ny regional utvecklingsplan var föremål för remiss under april till september 2024. Syftet med samrådet var att få in synpunkter för att kunna göra fortsatta prioriteringar och vägval för att utveckla en regional utvecklingsplan som så många aktörer som möjligt har nytta och stöd av. Mot bakgrund av remissvaren har följande övergripande justeringar genomförts i den aktuella regionala utvecklingsplanen. För fullständiga beskrivningar av ändringar hänvisas till samrådsredogörelsen.

Den regionala utvecklingsplanens övergripande struktur och innehåll har bibehållits men beskrivningarna av Stockholmsregionens styrkor och utmaningar har delvis omformulerats utifrån inkomna synpunkter. Målstrukturen har omarbetats utifrån det teoretiska ramverket förändringsteori, vilket innebär omformuleringar av mål. Prioriteringarna i samrådsförslaget har ersatts av en ny målnivå och förslag till aktiviteter

har lyfts ut från plandokumentet för att hanteras i genomförandefasen. Den övergripande rumsliga strukturen kvarstår och plankartan omfattar regionalt prioriterad bebyggelse-struktur, grönstruktur, det regionala transportsystemet och tekniska försörjningssystem med i princip samma detaljeringsgrad som samrådsförslaget.

Den rumsliga strukturen har förtydligats med beskrivningar av den övergripande rumsliga inriktningen samt de regionala aspekterna av de strukturer som omfattas i plankartan. Plankartan och tillhörande förhållningssätt har setts över utifrån inkomna remissvar, bland annat har förhållningssätt gällande blåstruktur och kulturmiljö utvecklats.

Till granskningshandlingen har det även tillkommit två bilagor med olika fördjupat fokus för att ytterligare komplettera och förtydliga den regionala utvecklingsplanen;

- Riksintressen i regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
- Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet

Bilagan om riksintressen redovisar de områden av riksintresse enligt miljöbalkens 3 och 4 kapitel som berörs av den regionala utvecklingsplanen och beskriver översiktligt hur dessa bedöms påverkas och på vilket sätt den regionala utvecklingsplanen vägleder och styr mot att tillgodose dem.

Bilagan om långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet innehåller en översiktlig bedömning av strategiska utvecklingsbehov i Stockholmsregionens transportsystem. Syftet med bilagan är att komplettera den regionala utvecklingsplanen med ett långsiktigt perspektiv på behoven, och behovsområdena utgör en vägledning för regionens aktörer vid genomförandet av den regionala utvecklingsplanen.

9. Utvärdering nationella och globala mål

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § punkt d ska miljökonsekvensbeskrivningen innehålla uppgifter om hur hänsyn tas till relevanta miljökvalitetsmål och andra miljöhänsyn. I detta kapitel görs en översiktlig bedömning av på vilket sätt den regionala utvecklingsplanens genomförande bidrar till, eller motverkar, att relevanta nationella miljökvalitetsmål och globala hållbarhetsmål nås, se Tabell 4. Bedömningen görs endast på de globala hållbarhetsmål som bedöms koppla till miljöbalken. Avsnitt 3.3 redovisar de nationella miljökvalitetsmål samt globala hållbarhetsmål som bedöms vara relevanta för en hållbarhetsbedömning av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen. Bedömningen är översiktlig, men kan tjäna som ett stöd i en diskussion om den regionala utvecklingsplanens konsekvenser. Bedömningen genomförs i form av en riktningsanalys som illustreras enligt nedan.

Tabell 4. **Bedömning av hur den regionala utvecklingsplanen bidrar, eller motverkar, måluppfyllelse för de nationella miljökvalitetsmålen samt globala hållbarhetsmål.**

 Planen bedöms bidra till måluppfyllelse.

 Planen varken bidrar eller motverkar möjligheterna att nå målet.

 Planen motverkar måluppfyllelse.

Miljökvalitetsmål	Globala mål	Bedömning
 **Begränsad klimatpåverkan** Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras.	 **Bekämpa klimatförändringarna** Genom att vidta omedelbara åtgärder så som anpassning till klimatrelaterade faror ska klimatförändringarna och dess konsekvenser bekämpas.	 Planens målsättningar ligger i linje med nationella mål och åtaganden, dock kommer mer att behöva göras för att klara den omställning som krävs och för att nå regionens klimatmål om netto-noll till 2045. Förhållningssätt för efterföljande planering finns formulerade för att ge vägledning som bedöms bidra till målen. Den utveckling som beskrivs i planen bedöms kunna påverka utsläppen av växthusgaser i både positiv och negativ riktning avseende olika utsläppskällor. Den regionala utvecklingsplanen bedöms därmed både bidra till och delvis motverka måluppfyllelse kopplat till begränsad klimatpåverkan.
 **Frisk luft** Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.	 **God hälsa och välbefinnande** Delmål 3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av skadliga kemikalier och föroreningar.	 Planen bedöms varken motverka eller bidra till målet.



God bebyggd miljö
Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.



God hälsa och välbefinnande
Delmål 3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av skadliga kemikalier och föroreningar.

Hållbara städer och samhällen
Omfattar hållbar stadsutveckling och hållbart byggande och hållbar planering av bostäder, infrastruktur, återvinning och säkrare kemikaliehantering.



Planen bedöms innebära förbättringar i relation till nuläget då det finns vägledning och förhållningssätt om god bebyggd miljö varför planen bedöms bidra till måluppfyllelse.



Ett rikt växt- och djurliv
Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.



Bekämpa klimatförändringarna
Delmål 13.1 Stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer.

Ekosystem och biologisk mångfald
Delmål 15.1 Bevara, restaurera och säkerställa hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten.

Delmål 15.5 om att skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer.



Inriktningen i planen på att bevara och utveckla de gröna stråken och värdekärnorna, stärka de svaga sambanden och koncentrera bebyggelse till kollektivtrafiknära lägen ger generellt sett en bra grund att stå på. Det bedöms dock finnas en risk för att naturmark tas i anspråk när regionen växer och konkurrensen om marken ökar, vilket i sin tur medför en risk för förlust av naturvärden. Risken bedöms främst som stor inom och i anslutning till de utpekade bebyggelse-områdena. Förlust av naturvärden i dessa områden kan riskera att försvaga lokala gröna samband och i förlängningen kan detta även påverka den regionala grönstrukturen

Planen bedöms både bidra till måluppfyllelse och motverka måluppfyllelse.



Levande sjöar och vattendrag
Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vatten-hushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.



Rent vatten och sanitet
Delmål 6.3 Förbättra vattenkvalitet och avloppsrening.

Delmål 6.6 Skydda och återställa vattenrelaterade ekosystem.



I planen redogörs för ett antal förhållnings-sätt som ska följas för att uppnå miljö-kvalitetsnormerna. Planen bedöms ge god vägledning för kommunerna i den vidare planeringen.

 **Hav i balans och levande kust och skärgård** Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård ska bedrivas så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar.	 **Ekosystem och biologisk mångfald** Delmål 15.5 om att skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer. **Hav och marina resurser** Delmål 14.1 Förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet från landbaserad verksamhet, inklusive marint skräp och tillförsel av näringsämnen. Delmål 14.2 förvalta och skydda marina och kustnära ekosystem på ett hållbart sätt. Delmål 14.3 Minimera och åtgärda havsförsurningens konsekvenser.Delmål 14.2 förvalta och skydda marina och kustnära ekosystem på ett hållbart sätt. Delmål 14.3 Minimera och åtgärda havsförsurningens konsekvenser.	 I planen redogörs för ett antal förhållningssätt som ska följas för att uppnå miljökvalitets-normerna. Planen bedöms ge god vägledning för kommunerna i den vidare planeringen.
 **Bara naturlig försurning** De försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska inte heller öka korrosionshastigheten i markförlagda tekniska material, vattenledningssystem, arkeologiska föremål och hällristningar.	 **Rent vatten och sanitet** Delmål 6.6 Skydda och återställa vattenrelaterade ekosystem. **Ekosystem och biologisk mångfald** Delmål 15.5 om att skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer.	 Påverkan sker främst genom kväveoxider från trafiken. Planen har en ambition om att minska utsläppen från trafiken men detta är beroende av teknisk utveckling. Planen bedöms varken bidra eller motverka till måluppfyllelse.
 **Ingen övergödning** Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.	 **Rent vatten och sanitet** Delmål 6.3 Förbättra vattenkvalitet och avloppsrening. Delmål 6.6 Skydda och återställa vattenrelaterade ekosystem. **Ekosystem och biologisk mångfald** Delmål 15.5 om att skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer.	 I planen redogörs för ett antal förhållningssätt som ska följas för att uppnå miljökvalitets-normerna. Planen bedöms ge god vägledning för kommunerna i den vidare planeringen. Sammantaget bedöms planen bidra till måluppfyllelse och ge god vägledning för kommunerna i den vidare planeringen.
 **Levande skogar** Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kultur-miljövärden och sociala värden värnas.	 **Ekosystem och biologisk mångfald** Delmål 15.1 Bevara, restaurera och säkerställa hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten. Delmål 15.5 Skydda biologisk mångfald och naturliga livsmiljöer.	 Planen redogör för att en mindre andel av ny bebyggelse i regionen bör tillkomma i miljöer där det bland annat finns mycket skogsmark och andra natur- och kulturmiljöer med stora rekreativa och historiska värden. I planen finns bra övergripande förhållningssätt kopplat till hushållning av naturresurser, dock saknas specifik vägledning kopplat till hantering av skogsmarken i regionen. Planen bedöms därmed varken motverka eller bidra till måluppfyllelse.

 **Ett rikt odlingslandskap** Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.	 **Ingen hunger** Delmål 2.4 om hållbar livsmedelsproduktion. **Ekosystem och biologisk mångfald** Delmål 15.1 Bevara, restaurera och säkerställa hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten. Delmål 15.5 Skydda biologisk mångfald och naturliga livsmiljöer.	 Huvudinriktning i planen är att tillgodose tillväxt genom samlad bebyggelse, vilket kan leda till effektivt nyttjande av mark och därmed begränsa ianspråktagandet av jordbruksmark. Planen bedöms dock i viss utsträckning kunna medföra att viss bebyggelseutveckling ändå sker på jordbruksmark. I planen redogörs för övergripande förhållningssätt där exploatering och fragmentering av jordbruksmark ska undvikas samt att de areella näringarnas behov av utrymme ska beaktas. Planen bedöms därmed varken motverka eller bidra till måluppfyllelse.
 **Grundvatten av god kvalitet** Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.	 **Rent vatten och sanitet** Delmål 6.1 Säkert dricksvatten för alla. Delmål 6.3 Förbättra vattenkvalitet och avloppsrening. Delmål 6.5 Integrerad förvaltning av vattenresurser.	 I planen redogörs för ett antal förhållningssätt som ska följas för att uppnå miljökvalitetsnormerna. Planen bedöms ge god vägledning för kommunerna i den vidare planeringen. Sammantaget bedöms planen bidra till måluppfyllelse och ge god vägledning för kommunerna i den vidare planeringen.

10. Referenser

Länsstyrelsen. (2022). *Regional årlig uppföljning Stockholmslän 2022*.

Länsstyrelsen. (2024). *Luftkvaliteten i Stockholms län har blivit bättre*. Hämtat från https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/om-oss/pressrum/nyheter/nyheter---stockholm/2024-01-16-luftkvaliteten-i-stockholms-lan-har-blivit-battre.html

Länstyrelsen. (2023). *Rapport 2023:24. Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län*.

Region Stockhollm. (2017). *Miljöhälsorapport Stockholms län*.

Region Stockholm. (2020). *Trafikbuller i befolkningen: Exponering, utsatta grupper och besvär*.

Region Stockholm. (2021). *Miljöhälsorapport Stockholms län*.

Region Stockholm. (2022). *Kontrollstation 2022 – uppföljning av Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen*.

Region Stockholm. (2023). *Strukturanalyser. Inför ny RUFS*.

SMHI. (2015). *Framtidsklimat i Stockholms län - enligt RCP-scenarier*.

SMHI. (2022). *Nationella emissionsdatabasen*. Hämtat från https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/

Statens geotekniska institut Riskområden för ras, skred, erosion och översvämning Hämtat från MSB – Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. (2016). *Strukturanalyser för Stockholms län och östra Mellansverige år 2050*.

VISS. (2023). *Vatteniformationssystem Sverige*. Hämtat från https://viss.lansstyrelsen.se/





Bilaga till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen

Region Stockholm

Region Stockholm
Regionledningskontoret
Box 30215, 104 25 Stockholm
Besöksadress:
Lindhagensgatan 98
Telefon: 08-123 100 00
registrator.rlk@regionstockholm.se
www.regionstockholm.se

Dnr: 2025-0095

Innehåll

Inledning 4

Bakgrund och förutsättningar 4

Långsiktiga behov kopplat till beslutade investeringar 5

Förutsättningar för beskrivningen av behoven 7

Långsiktiga utvecklingsbehov 9

Övergripande utgångspunkter och förutsättningar 9

Kapacitetsstärkande åtgärder på spår och vägar inom länet och mot omvärlden 10

Ökad kapacitet, tillgänglighet och framtidssäkring av bytespunkter och depåer 11

Vidare utbyggnad av det regionala cykelvägnätet 12

Ökad trafikering och framkomlighet i kollektivtrafiksystemet 12

Fortsatt utveckling av tvärgående förbindelser mellan de radiella stråken – i synnerhet mellan de regionala stadskärnorna 13

Arlandas framtida funktion och tillgänglighet behöver säkras 14

Utveckling av vattenburen kollektivtrafik 14

Utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik i ost och sydost 15

Kapacitet över/under Saltsjö-Mälarsnittet på längre sikt 15

Uppväxlade investeringar i länets laddinfrastruktur och behov av teknisk utveckling 15

Investera i enlighet med TEN-T-förordningen 16

Förbättrade förutsättningar för gods, näringslivets transporter och länets varuförsörjning 16

Säkerställ att grundläggande transportbehov tillgodoses även utanför länets tätbebyggda delar 17

Underlag 18

Inledning

Denna bilaga innehåller en översiktlig bedömning av strategiska utvecklingsbehov i Stockholmsregionens transportsystem. Syftet med bilagan är att komplettera den regionala utvecklingsplanen med ett långsiktigt perspektiv på behoven, och behovsområdena utgör en vägledning för regionens aktörer vid genomförandet av den regionala utvecklingsplanen. Sammanställningen baseras på en samlad bedömning av tidigare utredningar kring brister och behov, bland annat Framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad, Kollektivtrafikplan 2050, Sjötrafikutredningen, Trafikförsörjningsprogrammet och olika bristsanalyser från Trafikverket.

Utgångspunkten för den regionala utvecklingsplanen är den gemensamma visionen om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i, samt de fyra utmaningar som identifierats i planen. Målen i planen ger vägledning och riktning för den regionala utvecklingen på lång sikt. Utgångspunkten är att alla behov behöver bidra till ökad måluppfyllelse i den regionala utvecklingsplanen.

Beslutade klimat- och trafikmål ska vara styrande för alla typer av framtida åtgärder och insatser. För transportsystemets del handlar målen framför allt om transporteffektivitet, tillgänglighet och hållbarhet. Transportsystemets utveckling ska bland annat bidra till att uppfylla målsättningen om klimatneutralitet för Stockholm län till 2045 och att transportsystemet senast 2040 ska ha uppnått netto-noll utsläpp. Dessutom finns mål att andelen resor med hållbara transporter (kollektivtrafik, gång, cykel) ska öka till 75 procent år 2035. En av de viktigaste utgångspunkterna för samlad måluppfyllelse är att samplanera bebyggelse och transportsystem.

Identifierade behov kommer att behöva utredas vidare för att klarlägga åtgärdsval, kostnader, nyttor, måluppfyllelse samt eventuella målkonflikter.

För närvarande pågår en omfattande utbyggnad av Stockholmsregionens transportinfrastruktur, men även på längre sikt finns stora behov av att utveckla transportsystemet ytterligare. De långsiktiga behoven beskrivs översiktligt och utan inbördes prioritering.

Bakgrund och förutsättningar

Ett väl fungerande transportsystem är avgörande för Stockholmsregionens långsiktiga utveckling. Förbättringar i länets transportsystem har stor betydelse för förutsättningarna att nå internationella, nationella och regionala mål. Länets invånare behöver ett välfungerande transportsystem för att kunna ta sig till sitt arbete, få tillgång till olika typer av service samt för att kunna utöva sina fritidsintressen. På motsvarande sätt behöver länets näringsliv transportsystemet för att kunna attrahera arbetskraft, vara nåbara för kunder samt för att kunna få insatsvaror och exportera producerade varor och tjänster till marknaden. Utöver detta har transportsystemet även viktiga funktioner för flera sociala aspekter såsom integration, sammanhållning och jämställdhet.

En växande Stockholmsregion kommer att innebära utmaningar för den fysiska utvecklingen. Utöver nya bostäder och arbetsplatser så kommer behovet av en utvecklad transportinfrastruktur att vara angeläget. För att skapa utvecklingskraft behöver hela Stockholmsregionen ett tillgängligt och funktionellt transportsystem som är anpassat efter de behov som kommer att uppstå, och som samtidigt bidrar till att uppfylla övergripande mål för samhällsutvecklingen.

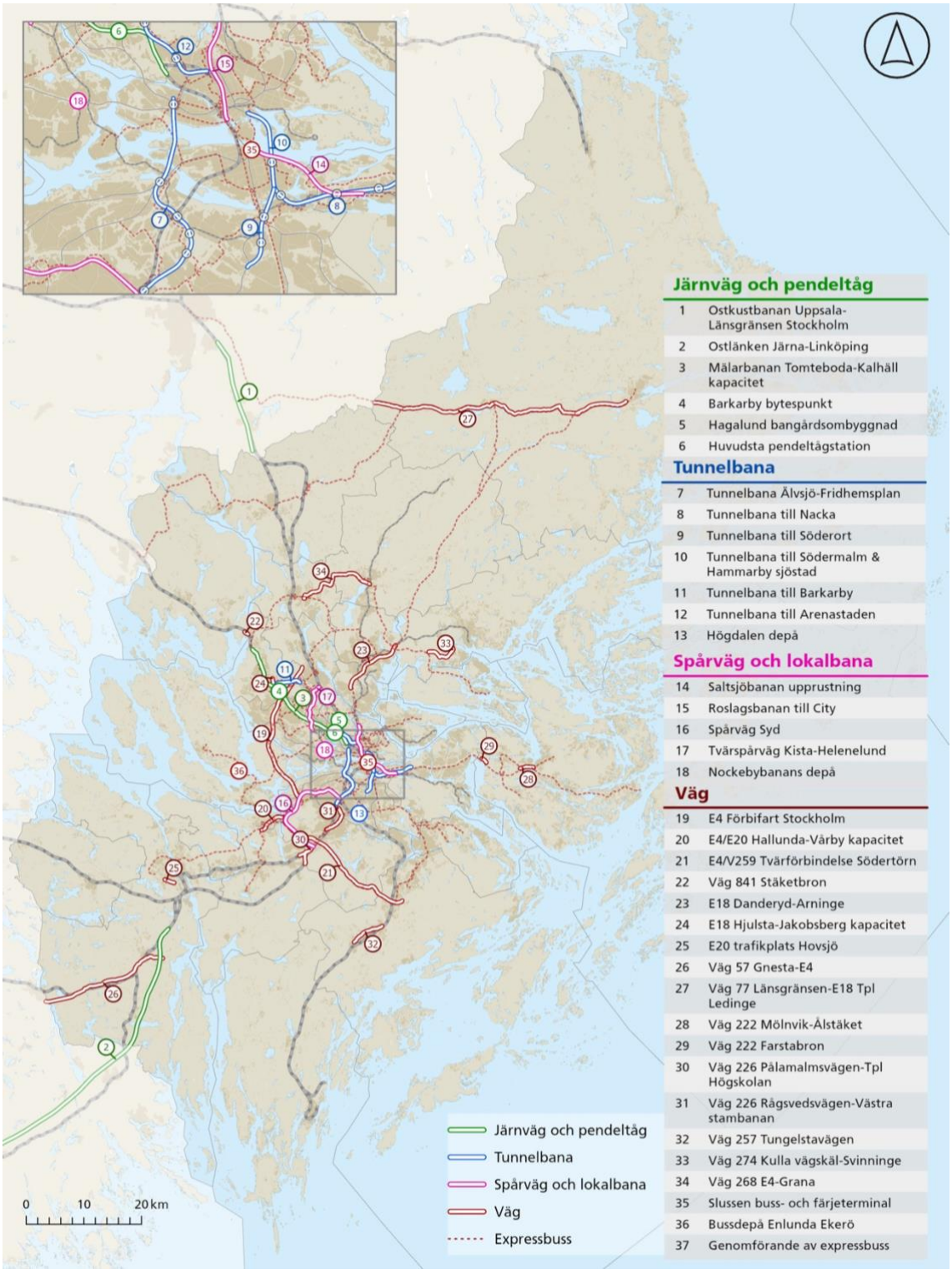
Långsiktiga behov kopplat till beslutade investeringar

Plankartan i den regionala utvecklingsplanen redovisar befintlig infrastruktur samt planerad utveckling av transportsystemet på medellång sikt genom redan beslutade investeringar. Dessa består av omfattande åtgärder som tillsammans kommer att tillföra ett betydande tillskott till regionens transportsystem. Utbyggnaden av vissa investeringar pågår redan idag, medan andra åtgärder är i olika skeden i planprocessen eller inväntar besked om finansiering. Åtgärderna syftar till att skapa bättre utvecklingsmöjligheter för Stockholmsregionen som helhet, och investeringarna är nödvändiga för att kunna realisera flera av de målsättningar som anges i den regionala utvecklingsplanen.
När åtgärderna har genomförts stärks förutsättningarna till att bland annat nå mål om transporteffektivitet, ökat hållbart resande, flerkärnighet samt ökad regional tillgänglighet.

På längre sikt finns för närvarande inga beslut om finansiering av ytterligare transport-infrastruktur. Även om de redan beslutade investeringarna kommer att kunna åtgärda vissa brister i Stockholmsregionens transportsystem så kommer regionens befolkning att fortsätta att växa och nya brister och behov kommer att uppstå. Det är angeläget att löpande identifiera och analysera dessa brister för att kunna åtgärda de behov som uppstår.

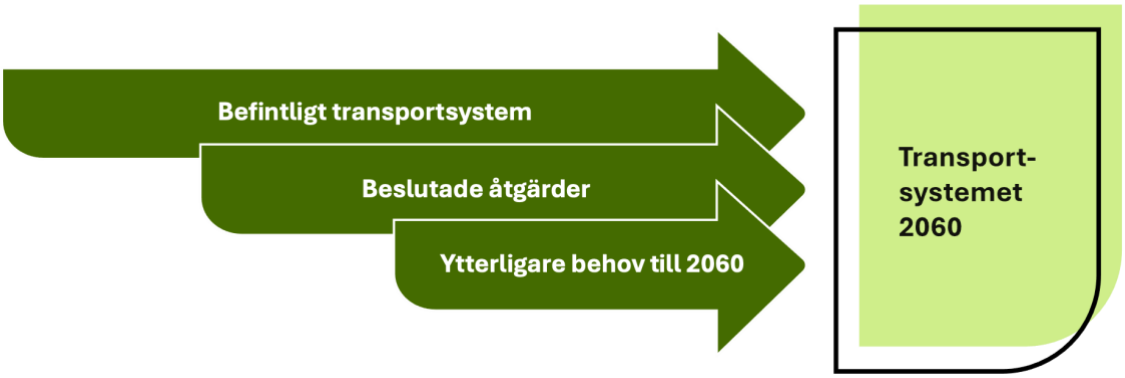


Figur 1: **Större pågående eller beslutade investeringsåtgärder i transportinfrastrukturen**



Större pågående eller beslutade investeringsåtgärder i transportinfrastrukturen. Från nationell plan för transportinfrastruktur (2022–2033), länstransportplan (2022–2033), tidigare förhandlingar och överenskommelser.

Figur 2: **Långsiktig utveckling av transportsystemet**



Förutsättningar för beskrivningen av behoven

En beskrivning av de framtida behoven behöver utgå från de övergripande brister och utmaningar som finns i transportsystemet idag och som bedöms uppstå på längre sikt. I ett systemperspektiv handlar det framför allt om brister i tillgänglighet och kapacitet, men utmaningar finns även kring underhåll, finansiering, miljö, framkomlighet, trafiksäkerhet, elektrifiering samt kollektivtrafikens förutsättningar att utgöra ett attraktivt och konkurrenskraftigt resalternativ[1]. För att hantera bristerna behöver alla typer av framtida åtgärder bidra till att de internationella, nationella och regionala målen uppfylls.

Behoven i transportsystemet behöver utredas transportslagsövergripande, i enlighet med fyrstegsprincipen och inom ramen för fördjupade studier i samverkan mellan berörda aktörer. De olika transportslagen kompletterar varandra och systemperspektivet är nödvändigt för en god tillgänglighet i hela regionen. Utgångspunkterna bör vara en transporteffektiv och tillgänglighetsskapande planering, fokus på hållbara transporter, och stärkt regional samverkan. Successiv utveckling av styrmedel och en bebyggelse-utveckling som understödjer hållbart resande kommer att vara viktiga hörnstenar för att nå målen om en transporteffektiv och tillgänglig Stockholmsregion. För att hantera brister och utmaningar behöver alla framtida åtgärder förhålla sig till de nationella målen för transportsystemet samt de regionala mål som ställs upp i den regionala utvecklings-planen. Konkretisering av de regionala åtgärdsbehoven behöver tas om hand i efterföljande planer och program.

Vidare behöver brister och behov ses i ljuset av de osäkerheter som påverkar den långsiktiga samhällsutvecklingen. Detta handlar bland annat om osäkerheter kring teknisk utveckling, ekonomi, befolknings- och sysselsättningstillväxt och inte minst den framtida bebyggelsens egenskaper och lokalisering. Till detta kommer osäkerheter kring utvecklingen av resefterfrågan till följd av ändrade preferenser och levnadsmönster. Behoven i transportsystemet kommer att ändras över tid och de behöver kontinuerligt uppdateras utifrån förändrade förutsättningar. Det behövs en beredskap för att kunna hantera flera olika utvecklingsbanor – samtidigt som åtgärderna är robusta och målstyrda. Av dessa anledningar behöver Stockholmsregionens långsiktiga utvecklingsbehov beskrivas övergripande och på ett sätt som inte låser fast förutsättningarna eller pekar ut

[1] Trafikverket 2021, 2024, Kollektivtrafikplan 2050, Mälardalsrådet 2024, Trafikförsörjningsprogram 2035 m. fl.

specifika lösningar på förhand. För att inte föregå kommande processer, och för att hantera osäkerheter, behöver slutligt val av åtgärder, transportslag och sträckningar konkretiseras i efterföljande samverkansprocesser och planer.

Åtgärderna behöver noggrant anpassas efter uppkomna behov och utvärderas efter måluppfyllelse och systemnytta. Av ovanstående skäl kommer prioriteringar mellan behoven att vara nödvändiga, vilket i sin tur kräver en hög grad av samverkan mellan Stockholmsregionens aktörer och den statliga nivån. Kännetecknande ledord för uppväxlad regional samverkan bör vara delaktighet, konstruktivitet och kompromissvilja.



Långsiktiga utvecklingsbehov

För att nå de uppsatta transportpolitiska målen och miljö- och klimatmålen behöver det finns ett tydligt samband mellan hur transportsystemet planeras och hur det används där fyrstegsprincipen är en grundläggande princip vid åtgärdsval.

Följande avsnitt innehåller en sammanfattande och översiktlig bedömning av de mest angelägna utvecklingsbehoven i Stockholmsregionens transportsystem i ett långsiktigt perspektiv. Behovsområdena beskrivs översiktligt och utan inbördes prioritering. Berörda aktörer behöver tillsammans utreda behov vidare för att klarlägga åtgärdsval, kostnader, nyttor, måluppfyllelse samt eventuella målkonflikter. Dessa utredningar ska synliggöra bredden av olika utvecklingsalternativ, målkonflikter och strategiska vägval som påverkar måluppfyllelse.

Övergripande utgångspunkter och förutsättningar

Investera för att bygga bort underhållsskulden



Vid sidan av ny infrastruktur finns ett stort och angeläget behov av att kontinuerligt underhålla den infrastruktur som redan finns i Stockholmsregionen. Underhållet är eftersatt, och det är prioriterat att säkerställa att det befintliga transportsystemet kan fortsätta att fungera genom att ta hand om den infrastruktur som finns. Många trafikanläggningar har, eller kommer inom en snar framtid att ha, passerat sin tekniska livslängd. Genom åren har en stor underhållsskuld byggts upp i Stockholmsregionen och det behövs ett uppväxlat underhåll av befintlig infrastruktur för att säkerställa transportsystemets funktion. Samhället förlorar idag stora summor på grund av trängsel och plötsliga stopp till följd av eftersatt underhåll. Utmaningarna kommer att bestå i att trygga finansiering samt att säkerställa att renovering och underhåll kan ske samtidigt som framkomlighet och tillgänglighet bibehålls. Finansieringen behöver kunna täcka kostnader för nödvändiga underhållsåtgärder, men medel behövs även till förebyggande underhåll så att skulden inte byggs på igen.

Behov av ekonomiska styrmedel och regler



I takt med befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling förväntas trängseln i vägnätet öka, och sprida sig vidare utåt i regionen[2]. Trängselskatt är ett kraftfullt styrmedel för att förbättra framkomligheten i vägnätet, och vidareutveckling av trängselskatten kommer att vara en viktig åtgärd för att nå flera av de regionala målen.

En ändamålsenligt utformad parkeringspolitik utgör också en del i att effektivisera vägtransportsystemet. Utbud och styrning av boende- och besöksparkering bidrar till en mer effektiv mark- och resursanvändning, minskar bilinnehav och bilanvändning, samt ger möjligheter till en stadsplanering som gynnar cykel- och gångtrafik. Detta är särskilt angeläget i regionens täta miljöer. Det kan även vara nödvändigt att utveckla miljözoner för att uppnå goda, lokala boendemiljöer.

[2] Kollektivtrafikplan 2050, Strukturanalyser för Stockholmsregionen 2050

Färdigställ redan beslutade investeringar



Givet att förutsättningarna inte väsentligt förändrats behöver investeringar som redan är beslutade skyndas på och färdigställas inom indikerade tids- och budgetramar. Tidigare erfarenheter visar att många större infrastruktursatsningar ofta tenderar att ta längre tid att genomföra än vad som ursprungligen planerades. Tidplaner och budgetar spräcks, vilket leder till att färdigställandet försenas. De regionala behoven kvarstår och är lika angelägna att åtgärda. Utan en gemensam kraftsamling finns det en risk att alla beslutade investeringar inte kommer att vara fullt färdigställda i tid, och att de regionala målsättningarna därmed försenas eller missas. På grund av investeringarnas storlek och omfattning kommer det att krävas att stat, region och andra berörda aktörer kraftsamlar för att gemensamt arbeta för att planerade åtgärder färdigställs inom indikerade tidsramar. Till detta kommer det även att behövas tillräckliga budgetramar för att inte krympa utrymmet för andra prioriterade investeringsbehov.

Kapacitetsstärkande åtgärder på spår och vägar inom länet och mot omvärlden



En vägledande princip för framtida åtgärder behöver vara att förvalta tillförd kapacitet. Detta bör i första hand ske genom att effektivisera den transportinfrastruktur som redan finns. Till detta hör olika åtgärder enligt de första stegen i fyrstegsprincipen, det vill säga att i första hand genomföra kostnadseffektiva åtgärder som att trimma, prioritera och anpassa trafiksystemet innan det sker ut- eller nybyggnader. Utmaningen är att det i vissa fall finns en gräns för dessa typer av åtgärder, och att det därefter krävs kostsamma nyinvesteringar för att öka kapaciteten ytterligare. I de fall nya investeringar behövs så är det avgörande att dessa åtgärder utvärderas ur ett systemperspektiv med fokus på att bidra till ökad måluppfyllelse. Detta handlar framför allt om att säkerställa transportsystemets mottagningsförmåga så att inte kapacitetsproblemen bara flyttas till i andra delar av systemet.

För att nå målen om ökat hållbart resande samt möta ökad efterfrågan för persontransporter och gods på sikt kommer det att finnas behov av trimningar och olika typer av kapacitetsstärkande åtgärder i järnvägsnätet. Utöver de redan beslutade objekten är det också nödvändigt med ytterligare investeringar för ökad spårkapacitet och redundans, exempelvis på stambanor söder-, väster- och norrut till viktiga målpunkter nationellt och internationellt. Särskilda behov av ökad spårkapacitet kommer på sikt att finnas på bland annat Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala, på Västra Stambanan från Järna in mot de centrala delarna av länet, Mälarbanan, samt i vissa avsnitt på Svealandsbanan[3]. Detta gäller såväl inom Stockholms län som i ett storregionalt perspektiv. Kapacitetshöjande åtgärder på Mälarbanan utgör även en viktig del av ett övergripande behov av snabbare restider och ökad kapacitet i stråket Stockholm-Oslo[4]. Detta skapar också ökade förutsättningar för hållbara godstransporter och förbättrad totalförsvarsförmåga i Sverige som helhet.

[3] Trafikverket 2021, 2024, Mälardalsrådet 2024, Arlandasamordningen 2024, Godsstrategi för Stockholmsregionen m. fl.

[4] Trafikverket 2021

Resandebehoven i ett längre perspektiv innebär också att kapaciteten i pendeltågssystemet på sikt kommer att behöva ökas i vissa avsnitt för att möjliggöra utökad trafikering. Vidare utredning kommer att behövas för att ta ett samlat grepp kring valet av lösning på kapacitetsproblemen som tar hänsyn till samtliga framtida kapacitetsbehov i länets järnvägssystem.

För att nå mål om hållbara transporter bör utgångspunkten vara att i första hand använda det befintliga vägnätet på ett så resurseffektivt sätt som möjligt. Trimningar, framkomlighetsåtgärder, prioritering av transportslag samt olika former av styrmedel kommer vara viktiga verktyg för detta. Det kommer troligen att finnas behov av andra kapacitetshöjande åtgärder och följdinvesteringar, framför allt i utsatta avsnitt i det befintliga vägnätet. Vid kapacitetsbrister i det regionala vägtransportsystemet bör åtgärder för kollektivtrafik och nyttotrafik prioriteras, tillsammans med trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder för minskad trängsel. På längre sikt kan stärkt robusthet och tillgänglighet eventuellt behöva tillföras exempelvis vid kritiska passager i länets huvudvägnät. Vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga förutsättningar, behov och finansieringsformer.

Åtgärder för ökad kapacitet kommer särskilt att behövas i de centrala och halvcentrala delarna av transportsystemet som fyller viktiga regionala transportbehov för både personer och gods. Åtgärderna behöver genomföras där behov uppstår för att åtgärda brister, samt för att få full nytta av tillförd kapacitet från tidigare investeringar. För att inte tillförd kapacitet ska gå förlorad, samt för att minska risken att nya kapacitetsbrister uppstår, behöver nya åtgärder åtföljas av nödvändiga följdinvesteringar i anslutande transportnät.

Utvecklade styrmedel kommer att behövas för att hantera ökad trängsel och framkomlighet i vägsystemet. Ekonomiska styrmedel för vägtrafiken är effektiva för att hantera vägtrafiken, eftersom de ökar framkomligheten i vägsystemet. Utgångspunkten vid utformandet av styrmedel bör vara att hantera trängseln och öka framkomligheten samtidigt som största möjliga tillgänglighet behålls.

Ökad kapacitet, tillgänglighet och framtidssäkring av bytespunkter och depåer



För att kunna hantera förväntad efterfrågeökning av resenärsströmmar kommer det att finnas behov av att öka kapaciteten i flera av länets bytespunkter[5].

Enkla byten behöver kunna säkerställas för att minimera restider och skapa förutsättningar för attraktiva kollektivtrafikresor. Bättre förutsättningar för smidiga anslutnings- och kombinationsresor är viktiga för kollektivtrafikens konkurrenskraft. Bytespunkternas funktioner kan därför i vissa fall även behöva breddas till att även ge resenärer möjlighet till att utföra olika vardagsärenden på sin resa. Kapacitetsökningen gäller både för att hantera passagerarflöden i stationsmiljö och flöden av fordon.

[5] Kollektivtrafikplan 2050

Depå- och terminalkapaciteten behöver också öka succesivt när befolkningen ökar och fler väljer att åka med kollektivtrafiken. Depåernas kapacitet behöver öka i lägen som medger en kostnadseffektiv och ändamålsenlig drift för kollektivtrafiken. Depåerna behöver dessutom anpassas till de nya fordon som sätts i trafik, exempelvis eldrift och eventuellt längre bussfordon.

Vidare utbyggnad av det regionala cykelvägnätet



I den regionala cykelplanen för Stockholms län beskrivs hur cyklingen i länet ska öka för att ytterligare bidra till målen om ökat hållbart resande[6]. De regionala cykelstråken pekades ut i samband med att den första regionala cykelplanen togs fram 2014 för att binda samman regionala målpunkter och möjliggöra att cykeln blir ett prioriterat färdmedelsval för resor till arbetsplatser, samhällsservice och skolor. Ett av de strategiska insatsområdena är utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet.

Att stockholmsregionen utvecklas enligt den regionala utvecklingsplanen är en viktig förutsättning för ökad cykling. Cykelplanen går på så vis hand i hand med den regionala utvecklingsplanen och dess mål om ökat hållbart resande. Då länets befolkning väntas öka samt att målet är att öka marknadsandelen för hållbara transporter är det viktigt att tidigt lägga en bra grund för hållbar mobilitet. En ökad efterfrågan på cykeltransporter medför stora krav på ny infrastruktur som tillgodoser behoven. Då cykel är ett hållbart och yteffektivt färdmedel kommer den ha en än viktigare funktion både på landsbygden och i tätbebyggda områden än den har idag.

Det är således viktigt att tidigt skapa handlingskraft kring den regionala cykelplanen så att infrastrukturen är på plats i takt med att efterfrågan ökar. De regionala cykelstråken som pekades ut i den första regionala cykelplanen är fortfarande aktuella och prioriterade att genomföra. En stor del av det regionala cykelvägnätet har ett stort behov av att höja standarden i dagens nät samt att i framtiden utveckla nätet ytterligare för att tillgodose växande behov. För att understödja målen om ökat hållbart resande finns också behov av satsningar som underlättar smidiga kombinationsresor. I detta ingår att utveckla anslutningarna till kollektivtrafiken vid stationer och bytespunkter. Vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga förutsättningar och behov.

Ökad trafikering och framkomlighet i kollektivtrafiksystemet



Det behövs en kontinuerligt tätare trafik i större delen av kollektivtrafiksystemet för att nå målen om ökade marknadsandelar för hållbart resande. Ökat kollektivtrafikutbud kommer även behövas för att möta ökad resefterfrågan till följd av befolkningsutvecklingen inom länet samt den mellanregionala arbetspendlingen i Stockholm-Mälardalen[7]. Detta gäller delar av pendeltågs- och tunnelbane-systemen samt expressbussar och övrig spår- och busstrafik. För att ytterligare knyta

[6] Regional cykelplan för Stockholmsregionen

[7] RUFS 2050, Kollektivtrafikplan 2050, Mälardalsrådet systemanalys 2024 m. fl.

samman arbetsmarknaderna i Östra Mellansverige kommer även en ökad storregional trafikering inom regionaltågsystemet att behövas.

De långsiktiga behoven för den spårburna kollektivtrafiken behöver analyseras vidare, bland annat utifrån behovsanalysen[8] för framtidens spår- och tunnelbaneutbyggnad.

En utökad och tätare trafik innebär att det även behövs infrastruktur för ökad kapacitet, förbättrad framkomlighet och ökade hastigheter. I vissa busstråk med stort resande, bland annat i det halvcentrala bandet utanför regioncentrum, kan det på sikt krävas en konvertering till spårväg för att kunna erbjuda tillräcklig kapacitet. Genom att öka den ytgående kollektivtrafikens medelhastigheter i den centrala regionkärnan kan den också bidra till att avlasta de hårdast belastade delarna av tunnelbanan. Utvecklingen av kollektivtrafiksystemet inklusive stomnätet behöver därför utredas vidare.

Fortsatt utveckling av tvärgående förbindelser mellan de radiella stråken – i synnerhet mellan de regionala stadskärnorna



Stockholmsregionens transportsystem är i huvudsak radiellt. De radiella stråken utgör idag de strukturbärande och mer kapacitetsstarka delarna av regionens transportsystem. I takt med en växande region och med fortsatt ökad efterfrågan på transporter kommer en fortsatt utveckling av tvärgående förbindelser att behövas. Genom åren har det radiella transportsystemet succesivt kompletterats med tvärgående förbindelser, men fler kopplingar behövs för att utveckla transportsystemet effektivt, framför allt med kollektiva förbindelser.

De tvärgående förbindelserna är särskilt viktiga för att dels stärka sammankopplingen mellan de regionala stadskärnorna, men även för att avlasta vissa avsnitt i de radiella stråken. Nya större stadsutvecklingsområden behöver även försörjas med god och kapacitetsstark kollektivtrafik. För snabba kollektivtrafikförbindelser i tvärgående vägstråk (exempelvis expressbussar) kommer det att vara viktigt att arbeta med åtgärder som skapar goda förutsättningar för att öka framkomlighet för busstrafiken. Detta stärker kollektivtrafikens attraktivitet gentemot bilen, och bidrar till att understödja de regionala målen om ökat hållbart resande.

Behov av förbättrade tvärgående kollektivtrafikförbindelser finns bland annat från den regionala stadskärnan Täby-Arninge västerut mot Kista-Sollentuna-Häggvik och norrut mot Arlanda, mellan länets västra delar och Arlanda, samt tvärgående förbindelser över Södertörn. Vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga förutsättningar och behov närmare.

[8] Framtidens tunnelbane- och spårtrafikutbyggnad, Huvudrapport 2024

Arlandas framtida funktion och tillgänglighet behöver säkras



Stockholm Arlanda Airport utgör en del av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Flygplatsens funktion som nationellt och internationellt flygplatsnav är av stor vikt för Sveriges internationella tillgänglighet, men även för vissa delar av länets godsförsörjning och näringsliv. Utöver detta utgör Arlanda-området också en av länets största arbetsplatser, vilket ytterligare motiverar behovet av förstärkt tillgänglighet.

Tillgängligheten till Arlanda behöver stärkas långsiktigt. Det finns kapacitet- och restidsbrister från flera områden i länet, men även från andra delar av Östra Mellansverige[9]. Förutom järnvägsåtgärder för ökad kapacitet och förbättrade restider så finns även behov av ökad framkomlighet på väg mot Arlanda, främst med kollektiva förbindelser. Åtgärder behöver i första hand utgå från utveckling av befintlig infrastruktur och baseras på transporteffektiva och kapacitetshöjande lösningar. Förstärkningar behöver ske genom förbättrade kollektiv-trafikförbindelser mot de centrala delarna av regionen och i tvärförbindelser mot övriga stadskärnor på samma länshalva, men även genom förstärkningar mot andra delar av länet samt östra Mellansverige. För att bättre binda ihop den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta kan det på sikt även behövas utvecklad kollektivtrafik inom själva stadskärnan. Vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga förutsättningar och behov närmare.

Utveckling av vattenburen kollektivtrafik



Utöver den landbaserade infrastrukturen finns även behov av att i högre grad nyttja och utveckla Stockholmsregionens vatten som medel för kollektiva personresor[10]. Detta gäller inte minst för reserelationer som idag har långa restider till centrala knutpunkter, men även i genare och tvärgående relationer. Vattenburen kollektivtrafik kan i många fall komplettera den landbaserade kollektivtrafiken, inte minst i radiella och tvärgående relationer. Idag finns några etablerade pendelbåtlinjer och försök med ytterligare linjer pågår, men det finns potential att utveckla pendelbåtstrafiken ytterligare. För att den vattenburna kollektivtrafiken ska få förutsättningar att utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ kan det även behövas förändrade regelsystem, till exempel att tillåta högre hastigheter i vissa farleder för att minska restiderna. En utökad kollektivtrafik på vatten kommer att kräva investeringar i nya fartyg med hållbara drivmedel, brygg- och laddinfrastruktur och förstärkningar av väg- och kollektivtrafiksystemet som ansluter till bryggorna[11].

[9] Mälardalsrådet 2024, Arlandasamordningen 2024

[10] Kollektivtrafikplan 2050

[11] Sjötrafikutredningen 1+2

Utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik i ost och sydost



Delar av ostsektorn och sydostsektorn i länet saknar idag kapacitetsstark kollektivtrafik utöver befintliga expressbussar. Kommunernas utveckling, tillsammans med förväntade resandeökningar på lång sikt, pekar på växande kapacitetsbrister och framkomlighetsproblem i kollektivtrafiken i de radiella stråken mot de centrala delarna av regionen[12]. För att kunna möta ökad resefterfrågan till och från dessa sektorer kan det på lång sikt behövas tillgänglighets-skapande och kapacitetsstark kollektivtrafik, framför allt mot yttre delarna av Nacka samt inre delarna av Värmdö, men även mot Tyresö. En sådan utveckling kommer även att ställa krav på att utveckla kapaciteten i strategiska bytespunkter som ansluter till det övriga kollektivtrafiknätet. Resandeutvecklingen behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva och stegvisa lösningar i kollektivtrafiken. Vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga förutsättningar och behov närmare.

Kapacitet över/under Saltsjö-Mälarsnittet på längre sikt



Saltsjö-Mälarsnittet har länge utgjort en fysisk begränsning i utvecklingen av länets transportsystem. Citybanan utgör det senaste större kapacitetstillskottet i transportinfrastrukturen sedan Essingeledens invigning år 1966, och flera av de objekt som idag är beslutade kommer att bidra till en betydande ökning av kapaciteten över snittet.

Även om de beslutade investeringarna kommer att bidra till en betydande kapacitetsökning över/under snittet så kan det på längre sikt, och i takt med ökad resefterfrågan, behövas ytterligare förstärkningar, särskilt med kollektivtrafik, bland annat med utgångspunkt i behovsanalysen för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad med syfte att öka kollektivtrafikandelen samt för att bidra till uppfyllelse av klimatmål.

Förutsättningarna är i dagsläget oklara, och vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga behov, analysera systemeffekter, förutsättningar och finansieringsformer närmare.

Uppväxlade investeringar i länets laddinfrastruktur och behov av teknisk utveckling



En ökad omställning till en alltmer elektrifierad fordonsflotta kommer att kräva en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur som understödjer målsättningen om nettonollutsläpp från transportsektorn[13]. Antalet elfordon i trafik har ökat kraftigt under de senaste åren, och bedömningen är att denna utveckling kommer att fortsätta. En av utmaningarna kommer att ligga i elektrifiering av tunga

[12] Kollektivtrafikplan 2050

[13] Trafikanalys 2024

vägfordon och att väsentligt öka elektrifieringen av sjö- och luftfarten. En annan utmaning är att lägre kilometerkostnad med eldrift kan leda till ökad bilanvändning, vilket påverkar konkurrensförhållandet mellan bil och kollektivtrafik.

Stockholmsregionen har ett stort behov av att bygga ut laddinfrastrukturen för att skapa förutsättningar för att påskynda denna omställning. Till detta kommer även behov av att utveckla regelsystem, teknikstandarder samt prissättning. Regionens aktörer behöver gemensamt arbeta för att säkerställa att utbyggnaden av laddinfrastrukturen inte hämmar denna utveckling. Inte minst kommer elektrifieringen av transportsystemet att innebära ett större behov av samverkan mellan energi- och transportsektorn.

En allt snabbare utveckling av tekniska stöd- och styrsystem skapar nya möjligheter till ett mer effektivt nyttjande av infrastrukturen. Tekniska innovationer, AI och högre grad av automatisering har potential att framför allt frigöra kapacitet så att transportsystemet kan användas mer effektivt, och därigenom dämpa behovet av investeringar i ny infrastruktur.

Investera i enlighet med TEN-T-förordningen



De transeuropeiska nätverken för transporter, TEN-T, är viktiga länkar och noder för flöden av personer och gods i Europa. Nätverket länkar samman Stockholmsregionen med övriga Europa. Stockholms-regionen är en viktig TEN-T-knutpunkt som inbegriper de stora väg- och järnvägsstråken, Arlanda flygplats, flera av våra hamnar, Mälaren som vattenväg och länets kombiterminaler. Genomförandet av åtgärder i stråken är viktigt för hela Sveriges utveckling, och behöver utvecklas i den takt som förordningen beskriver.

Förbättrade förutsättningar för gods, näringslivets transporter och länets varuförsörjning



Effektiva varutransporter är en förutsättning för Stockholmsregionens utvecklingsförmåga, vårt näringsliv och för att länets varuförsörjning ska kunna säkras[14]. En grundförutsättning är att kapaciteten är tillräcklig i de stråk och noder som godstransporterna är beroende av (se avsnitt om kapacitetsbehov) samt att kunna hantera längre och tyngre fordon på statligt och kommunalt vägnät. Effektiva och kapacitetsstarka anslutningar mellan logistiknoder och kapacitetsstarka stråk kommer att behövas. Effektiv omlastning mellan olika trafikslag och uppställningsplatser för såväl väg- som järnvägstrafik kommer att vara nödvändigt. I dagsläget finns generellt en tillräcklig kapacitet i befintliga noder, samtidigt som det under delar av dygnet finns kapacitetsbrister i både väg- och järnvägsnät.

[14] Godsstrategi för Stockholmsregionen, Trafikverket 2024, Mälardalsrådet 2020

För att godstransporterna ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt behövs en utvecklad och robust infrastruktur för fossilfria drivmedel och el. Lönsamheten för fossilfria transportupplägg behöver också förbättras tillsammans med konkurrenskraften för effektiva järnvägs- och sjötransporter.

En utmaning är att godstransporterna konkurrerar med persontransporter under dagtid, samt med drift och underhåll nattetid. Det saknas idag effektiva verktyg för att prioritera gods- och nyttotrafik framför persontrafiken, framför allt på vägsidan. En utveckling mot fler personresor i kollektivtrafiken bidrar till att frigöra kapacitet för näringslivets transporter.

Tillgången till data som rör godstransporter är begränsad och behoven hos aktörerna varierar utifrån näringslivets diversifierade behov, transportslag, kundgrupp och så vidare. Att skapa sig en samlad bild över behoven är därför utmanande. Det kommer att behövas fortsatta utredningar för att klargöra behoven och planera för en anpassad dimensionering av stödjande infrastruktur.

Säkerställ att grundläggande transportbehov tillgodoses även utanför länets tätbebyggda delar



Stärkta kopplingar mellan stad och land kräver att ett grundläggande transportbehov kan tillgodoses i länets landsbygder. Detta gäller särskilt inom väginfrastrukturen. Här handlar det inte primärt om behov av ökad kapacitet, utan att vidmakthålla transportinfrastrukturens grundläggande funktioner i form av underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Underlag

Framtidens tunnelbane- och spårtrafikutbyggnad, Huvudrapport: Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Region Stockholm 2024

Geografiska brister på systemnivå. Trafikverket 2021

Godsstrategi för Stockholmsregionen. Region Stockholm 2017

Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet. Svenskt Näringsliv 2023

Kapacitet för landtransporter till Arlanda. Trafikverket 2024

Kapacitet på järnväg – En kunskapsöversikt. Trafikverket 2024

Kapacitetsbrister i järnvägssystemet i Stockholmsregionen inklusive följdeffekter av Nya stambanor. Trafikverket 2021:122

Kollektivtrafikplan 2050, huvudrapport. Trafikförvaltningen Region Stockholm

Kollektivtrafikplan 2050, delrapport 3. Trafikförvaltningen Region Stockholm

Länsplan för transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Trafikverket

Prioritet infrastruktur. Stockholm Nordost 2022. https://stono.securum.se/#prio

Regional cykelplan för Stockholmsregionen. Region Stockholm 2021

Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010 (RUFS 2010). Region Stockholm 2009

Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 (RUFS 2050). Region Stockholm 2018

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035. Trafikförvaltningen Region Stockholm 2024

Resor och transporter på Södertörn –Systemanalys. Södertörnskommunerna 2019

Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft. Preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet. Delrapport av Arlandasamordningen. SOU 2024

Sjötrafikutredning del 1+2. Trafikförvaltningen Region Stockholm 2024

Stockholmsöverenskommelsens slutrapport 2007

Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarregionen. Mälardalsrådet 2020

Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag. Trafikanalys 2024
Strukturanalyser för Stockholms län och östra Mellansverige år 2050. Region Stockholm 2017

Sverigeförhandlingens slutrapport 2017

Systemanalys 2024: Utvecklingsstrategi för transportsystemet. Mälardalsrådet 2024

Södertörns gemensamma strategiska prioriteringar för transportinfrastrukturen. Södertörnskommunerna. https://sodertornskommunerna.se/sodertornssamarbetet/infrastruktur.html

Vidmakthållande av transportinfrastrukturen – Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037. Trafikverket 2024

Utpekad bristanalys: Stockholm-riksgränsen-Oslo, kapacitetsproblem och långa restider. Trafikverket 2021

Åtgärder för att stärka genomförandet av järnvägsunderhåll och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Trafikverket 2024

Åtgärdsvalsstudie förbättrad tillgänglighet i stråket Stockholm-Oslo. Trafikverket 2017

Översiktsplan för Stockholms stad. Stockholms stad

Region Stockholm

Regionledningskontoret
Utveckling och regionplanering

2025-06-09

Diarienummer
RS 2025-0095

Utskickslista granskningshandling Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

1. Almega Tjänsteföretagen
2. Byggföretagen
3. Energiföretagen
4. Energiföretagens Arbetsgivareförening
5. Grafiska Företagen
6. Gröna Arbetsgivare
7. IKEM – Innovations- och kemiindustrierna
8. Innovationsföretagen
9. Kemisk Tekniska Företagen
10. Livsmedelsföretagen
11. Svensk Handel
12. Sveriges Managementkonsulter, SMC
13. Teknikföretagen
14. TEKO, Sveriges Textil- och Modeföretag
15. Transportföretagen (Transportgruppen)
16. Trä- och Möbelföretagen
17. Återvinningsindustrierna
18. Bruksindustriföreningen / Jernkontoret
19. Byggmaterialindustrierna
20. Försäkringsbranschens Arbetsgivareorganisation
21. Industriarbetsgivarna
22. Läkemedelsindustriföreningen, LIF
23. Skogsindustrierna
24. Vårdföretagarna
25. Almega Serviceföretagen
26. Sveriges bagare och konditorer
27. Plåt och ventföretagen
28. Maskinentreprenörerna
29. Installatörsföretagen
30. VISITA
31. Akademiska hus AB
32. Vattenfall AB
33. Swedavia AB
34. AB Botkyrkabyggen
35. AB Nykvarnsbostäder (Nybo)
36. AB Nynäshamnsbostäder
37. AB Sigtunahem
38. AB Stockholmshem

39. Akelius fastigheter AB
40. Atrium Ljungberg AB
41. Einar Mattsson
42. Fabege AB
43. Familjebostäder
44. Fastighets AB Förvaltaren
45. Fastighetsägarna Stockholm
46. Haninge Bostäder AB
47. Hufvudstaden AB
48. Hyresgästföreningen Region Stockholm
49. Järfällahus
50. Nynäshamnsbostäder
51. Sollentunahem
52. Svenska Bostäder AB
53. Tyresö Bostäder AB (TYBO)
54. Villaägarnas Riksförbund
55. Upplands-Brohus
56. Vasakronan (AP Fastigheter AB)
57. Victoriahem
58. Värmdö Bostäder AB
59. Väsbyhem
60. Armada Fastighets AB
61. Ekeröbostäder AB
62. Förvaltaren
63. HSB Stockholm
64. Huge Fastigheter AB
65. Jagvillhabostad.nu
66. Jernhusen AB
67. KF Fastigheter AB
68. Klövern AB
69. Kungsleden AB
70. Lidingöhem AB
71. Micasa Fastigheter i Stockholm AB
72. Remondis (Dalkia AB)
73. Roslagsbostäder AB
74. Signalisten (Bostadsstiftelse i Solna)
75. Sigtunahem AB
76. Stiftelsen Stockholms studentbostäder (SSSB)
77. Stockholms Byggmästareförening
78. Stockholms Kooperativa Bostadsförening (SKB)
79. Sveriges BostadsrättsCentrum AB
80. Telge (Telgebostäder AB)

81. Tyresö Bostäder AB
82. Aleris AB
83. Capio AB
84. Ersta Diakonisällskap
85. Stiftelsen Stockholm sjukhem
86. Stockholms privata fysioterapeuter
87. Stockholms privatläkarförening/Stockholms privatläkarservice AB
88. IF Metall
89. Kommunal
90. Ledarna
91. LO-distriktet i Stockholms län
92. Naturvetarna
93. Sveriges Farmaceuter
94. Unionen
95. Vision
96. Finansförbundet
97. SACO
98. Sveriges ingenjörer
99. Handels
100. Byggnads
101. TCO Stockholms län
102. AB Telgebostäder
103. AstraZeneca AB
104. Business Sweden
105. Coompanion – Kooperativ Utveckling Stockholms län
106. EIT Health
107. Fastighetsägarna
108. Flemingsberg Science
109. Företagarna i Stockholms län
110. Gröna Lund
111. IBM Svenska AB
112. Invest Stockholm
113. KI Holding
114. Kista Science City
115. KTH Holding
116. Kulturinkubatorn Transit
117. Netport Science Park
118. Oslo-Stockholm 2:55
119. Riksbyggen
120. RISE (Research Institute of Sweden)
121. Siemens AB
122. Skanska Sverige AB

123. Småa AB
124. Stockholm Science City Foundation
125. Stockholms studentkårers centralorganisation (SSCO)
126. Svenska Turistföreningen
127. Swedavia
128. Swedish Incubators and Science Parks, SISP
129. Synskadades Riksförbund Stockholms och Gotlands län
130. Södertälje Science park
131. EIT Digital
132. IVL Svenska Miljöinstitutet
133. Lindholmens Science Park
134. Mälardalsrådet
135. NCC AB
136. Nordic Innovation
137. Nyföretagarcentrum Sv AB
138. Peab Sverige AB
139. Pensionärernas Riksorganisation, PRO, Stockholms län
140. Rådet för Europeiska socialfonden i Stockholm
141. Samhall AB
142. Scandic Hotels AB
143. SJ
144. Skansen
145. Småföretagarnas riksförbund
146. Sting (Stockholm Innovation & Growth) (Pär Hedberg)
147. Stockholm Business Region
148. Stockholms hamnar AB
149. SVCA Svenska Uppfinnareföreningen
150. Svenska Riskkapitalföreningen, SVCA
151. Svenskt Näringsliv, Regionkontor Stockholm
152. Sveriges kommuner och regioner (SKR)
153. Storstockholms brandförsvarsförbund (SSBF)
154. Visit Stockholm
155. Samordningsförbundet Östra Södertörn
156. Samordningsförbundet Stockholms stad
157. Samordningsförbundet Roslagen
158. Handelsrådet
159. Friluftsfrämjandet Region Mälardalen
160. RF-SISU Stockholm
161. Fastighetsbranschens utbildningsnämnd (FASTUN)
162. Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (TYA)
163. VVS-branschens yrkesnämnd
164. Finsam Suvs

165. Finsam Värna
166. Samordningsförundet Samsund
167. Sfris
168. Skärgårdsstiftelsen
169. ALMI Stockholm Sörmland
170. Alternativ stad
171. Friluftsfrämjandet, Stockholms distriktsförbund
172. Funktionsrätt Sverige (Handikappförbundens samarbetsorgan)
173. Handelns utredningsinstitut
174. Hushållningssällskapet Stockholm Uppsala Södermanlands län
175. Institutet för näringslivsforskning
176. Karolinska Institutet Science Park AB
177. Landsrådet för Sveriges Ungdomsorganisationer (LSU) (Hannah Kroksson)
178. Lantbrukarnas riksförbund (LRF)
179. Näringslivets forskningsinstitut (RATIO)
180. Skärgårdens Intresseföreningars Kontaktorganisation (SIKO)
181. Visit Stockholm
182. Stockholms handelskammare
183. Svenska Bankföreningen
184. Sveriges Elevråds Centralorganisation, Elevrådsstödet Stockholm
185. Visita (Sveriges hotell- och restaurangföretagare (SHR))
186. YIMBY, Stockholm
187. Östsvenska handelskammaren
188. Föreningen Skärgårdshandlarna
189. Greenpeace Sverige
190. Handelskammaren Mälardalen
191. Världsnaturfonden (WWF)
192. Naturskyddsföreningen Stockholm
193. Nordregio
194. Biodrivöst
195. RF SISU (Stockholms Idrottsförbund)
196. Stockholms Akademiska Forum
197. Stockholms Hantverksförening
198. Stockholms läns hembygdsförbund
199. Svenska Turistföreningen (Stockholm lokalavdelning) (Stockholmskretsen)
200. Sveriges Pensionärsförbund SPF, Stockholmsdistriktet
201. Gröna mobilister
202. Ideell Kulturallians i Region Stockholm
203. Stockholms läns Bildningsförbund
204. Botaniska sällskapet i Stockholm
205. Folkets hus och parker
206. Landsbygdsnätverket

207. Lantbrukarnas Riksorganisation Regionala organisation (LRF Mitt)
208. TechSverige
209. Swedish FinTech Association
210. Riksförbundet PensionärsGemenskap
211. SKPF Pensionärerna
212. SPF Seniorerna
213. Klimataktion Stockholm
214. Föreningen Gnestapendeln
215. Gnesta kommun
216. Gotlands kommun (Region Gotland)
217. Håbo kommun
218. Nyköpings kommun
219. Strängnäs kommun
220. Trosa kommun
221. Västerås stad
222. Knivsta kommun
223. Linköpings kommun
224. Uppsala kommun
225. Östhammars kommun
226. Botkyrka kommun
227. Danderyds kommun
228. Ekerö kommun
229. Haninge kommun
230. Huddinge kommun
231. Järfälla kommun
232. Lidingö stad
233. Nacka kommun
234. Norrtälje kommun
235. Nykvarns kommun
236. Nynäshamns kommun
237. Salems kommun
238. Sigtuna kommun
239. Sollentuna kommun
240. Solna stad
241. Stockholm stad
242. Sundbybergs stad
243. Södertälje kommun
244. Tyresö kommun
245. Täby kommun
246. Upplands-Bro kommun
247. Upplands-Väsby kommun
248. Vallentuna kommun

249. Vaxholm kommun
250. Värmdö kommun
251. Österåker kommun
252. Storsthlm
253. Göteborgsregionens kommunalförbund
254. Bollnäs kommun
255. Gävle kommun
256. Hofors kommun
257. Hudiksvalls kommun
258. Ljusdal kommun
259. Nordanstigs kommun
260. Ockelbo kommun
261. Ovanåkers kommun
262. Sandvikens kommun
263. Söderhamns kommun
264. Eskilstuna kommun
265. Flens kommun
266. Gnesta kommun
267. Katrineholms kommun
268. Nyköpings kommun
269. Oxelösunds kommun
270. Strängnäs kommun
271. Trosa kommun
272. Vingåkers kommun
273. Enköpings kommun
274. Heby kommun
275. Håbo kommun
276. Knivsta kommun
277. Tierps kommun
278. Älvkarleby kommun
279. Östhammars kommun
280. Arboga kommun
281. Fagersta kommun
282. Hallstahammars kommun
283. Kungsörs kommun
284. Köpings kommun
285. Norbergs kommun
286. Sala kommun
287. Skinskattebergs kommun
288. Surahammars kommun
289. Västerås stad
290. Askersunds kommun

291. Degerfors kommun
292. Hallsbergs kommun
293. Hällefors kommun
294. Karlskoga kommun
295. Kumla kommun
296. Laxå kommun
297. Lekebergs kommun
298. Lindesbergs kommun
299. Ljusnarsbergs kommun
300. Nora kommun
301. Örebro kommun
302. Boxholms kommun
303. Finspångs kommun
304. Kinda kommun
305. Mjölby kommun
306. Motala kommun
307. Norrköpings kommun
308. Söderköpings kommun
309. Vadstena kommun
310. Ydre kommun
311. Åtidabergs kommun
312. Ödeshögs kommun
313. Göteborgs stad
314. Göteborgsregionen
315. Malmö stad
316. Länsstyrelsen Gotland
317. Länsstyrelsen Stockholm
318. Länsstyrelsen Södermanland
319. Länsstyrelsen Västmanland
320. Arkdes
321. Naturhistoriska riksmuseet
322. Moderna Museet
323. Nationalmuseum
324. Statens maritima och transporthistoriska muséer
325. Migrationsverket
326. Arbetsförmedlingen
327. Diskrimineringsombudsmannen (DO)
328. Havs- och vattenmyndigheten
329. Jordbruksverket
330. Lantmäteriet
331. Livsmedelsverket
332. Luftfartsverket

333. Läkemedelsverket
334. Länsstyrelsen i Stockholms län
335. Länsstyrelsen i Uppsala län
336. Myndigheten för delaktighet
337. Polismyndigheten i Stockholms län
338. Riksarkivet
339. Skatteverket
340. Skolverket
341. Statens beredning för medicinsk och social utvärdering
342. Folkhälsomyndigheten
343. Statens försvarshistoriska museer
344. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll
345. Svenska ESF-rådet
346. Svenska filminstitutet
347. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
348. Trafikanalys
349. Trafikverket
350. Trafikverket (Region Stockholm)
351. Barnombudsmannen (BO)
352. Boverket
353. Försvarsmakten
354. Försäkringskassan
355. Medlingsinstitutet
356. Myndigheten för digital förvaltning
357. Myndigheten för digital förvaltning
358. Myndigheten för kulturanalys
359. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
360. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
361. Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor
362. Myndigheten för vård- och omsorgsanalys
363. Myndigheten för yrkeshögskolan
364. Naturvårdsverket
365. Nämnden för hemslöjdsfrågor
366. Post- och telestyrelsen
367. Riksantikvariatet (Riksantikvarieämbetet)
368. Riksantikvarieämbetet
369. Rådet för Europeiska Socialfonden i Stockholm
370. Sametinget
371. Skogsstyrelsen
372. SMHI
373. Socialstyrelsen
374. Statens centrum för arkitektur och design (ArkDes)

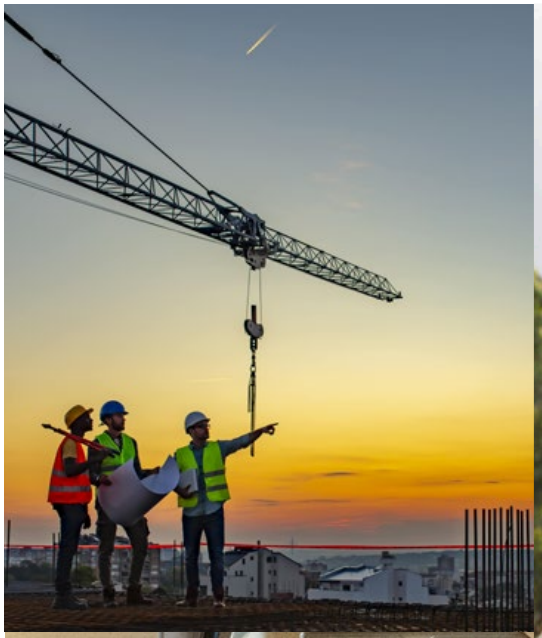
375. Statens energimyndighet
376. Statens strålsäkerhetsmyndighet
377. Statens fastighetsverk
378. Statens geotekniska institut
379. Statens historiska museer
380. Statens institutionsstyrelse
381. Statens jordbruksverk
382. Statens konstråd
383. Statens kulturråd
384. Statens skolinspektion
385. Statens skolverk
386. Statens veterinärmedicinska anstalt
387. Statens väg- och transportforskningsinstitut
388. Statistiska centralbyrån
389. Statskontoret
390. Svenska institutet
391. Sveriges export- och investeringsråd (Business sweden)
392. Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)
393. Swedgeo
394. Polisen
395. Säkerhetspolisen
396. Tillväxtverket
397. Transportstyrelsen
398. Universitet- och högskolerådet (UHR)
399. Verket för innovationssystem (Vinnova)
400. Formas (statligt forskningsråd för hållbar utveckling)
401. Sjöfartsverket
402. Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor (MUCF)
403. Energimyndigheten
404. Konjunkturinstitutet
405. Jämställdhetsmyndigheten
406. Kommerskollegium
407. Kulturrådet
408. Svenska Kraftnät
409. Västra Götalandsregionen
410. Region Gotland
411. Region Gävleborg
412. Region Halland
413. Region Skåne
414. Region Sörmland
415. Region Uppsala
416. Region Västmanland

417. Region Örebro län
418. Region Östergötland
419. AB Storstockholms Lokaltrafik
420. Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
421. Kulturförvaltningen
422. Patientnämndens förvaltning
423. Regionledningskontoret
424. Revisionskontoret
425. Stockholms läns sjukvårdsområde
426. Serviceförvaltningen
427. Trafikförvaltningen
428. Fastighets- och servicenämnden (Serviceförvaltningen)
429. Film Stockholm AB
430. Folktandvården Stockholms län AB
431. Förvaltning för utbyggd tunnelbana
432. Karolinska Universitetssjukhuset
433. Kulturnämnden (Kulturförvaltningen)
434. Södertälje Sjukhus AB
435. Tiohundra AB
436. Trafiknämnden (Trafikförvaltningen)
437. Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB)
438. Ambulanssjukvården i Storstockholm AB (AISAB)
439. Danderyds Sjukhus AB
440. Patientnämnden
441. Hälso- och sjukvårdsnämnden
442. Primärvårdsnämnden
443. Locum AB
444. MediCarrier AB
445. S:t Eriks Ögonsjukhus AB
446. Södersjukhuset AB
447. Samverkansråd med organisationer som företräder personer med funktionsnedsättning
448. Cykelfrämjandet
449. Godstransportrådet (Mälardalsrådet)
450. Kollektivtrafikant Sthlm
451. Motorbranschens Riksförbund (MRF)
452. Sveriges åkeriföretag - Stockholm/Uppsala (Åkeriföreningen ABC-åkarna)
453. Cykelfrämjandet, Storstockholmskretsen
454. Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)
455. Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)
456. Resenärerna
457. Skärgårdens trafikantförening

458. Sörmlandstrafiken (Länstrafiken Sörmland)
459. Upplands Lokaltrafik AB
460. Islamiska Förbundet i Sverige
461. Stockholms katolska stift
462. Svenska kyrkan, Stockholms stift
463. Svenska kyrkan, Uppsala stift
464. Sveriges Frikyrkosamråd
465. Nytänkande romska kvinnonätverket
466. Le romane nevimata
467. Romers rättigheter i samhället riksförbund
468. Sameföreningen i Stockholm
469. Sverigefinska ungdomsförbundet
470. Finska församlingen i Stockholm
471. Tornedalingar i Stockholm
472. Enskilda Högskolan Stockholm
473. Stockholms konstnärliga högskola
474. Stockholms musikpedagogiska institut
475. Stockholms universitet
476. Beckmans designhögskola
477. Försvarshögskolan
478. Gymnastik- och idrottshögskolan
479. Hyper Island
480. Karolinska institutet
481. Konstfack
482. Kungliga tekniska högskolan
483. Kungliga konsthögskolan
484. Kungliga musikhögskolan
485. Marie Cederschiölds högskola
486. Röda korsets högskola
487. Skandinaviens akademi för psykoterapiutveckling
488. Sophiahemmet högskola
489. Svenska insitutet för kognitiv psykoterapi
490. Södertörns högskola
491. ABF Folkuniversitetet Medborgarskolan
492. Beijerinstitutet
493. Handelshögskolan i Stockholm
494. Institutet för framtidsstudier
495. Stiftelsen för internationalisering av högre utbildning och forskning (STINT)
496. Stockholms läns bildningsförbund (Eva Arnek)
497. Studiefrämjandet i Stockholm
498. Studieförbundet Näringsliv och Samhälle (SNS)
499. Studieförbundet Vuxenskolan

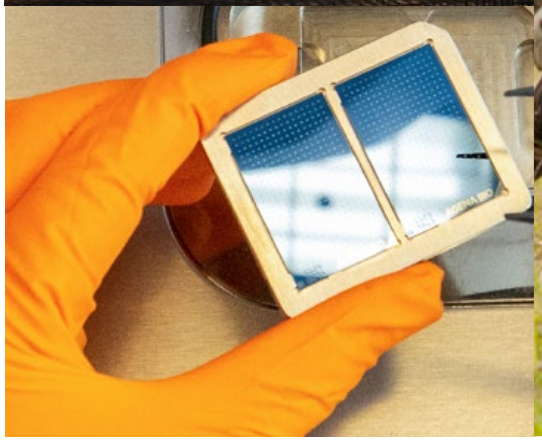
500. The Stockholm School of Entrepreneurship (SSES)
501. Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI)
502. Vetenskapsrådet
503. Arbetarnas Bildningsförbund i Stockholms län (ABF)
504. Folkuniversitetet
505. Region Stockholm Sensus studieförbund
506. Sensus studieförbund, region Stockholm-Gotland
507. Stiftelsen för samverkan mellan universiteten i Uppsala, näringsliv och samhälle (STUNS)
508. Stiftelsen för Strategisk Forskning
509. Studieförbundet Bilda för kyrka och samhälle
510. Nykterhetsrörelsens bildningsverksamhet
511. Studieförbundet Vuxenskolan, Region Stockholm-Uppsala
512. Universitets- och högskolerådet
513. Universitetskanslersämbetet
514. ABF Distriktet i Stockholmsregionen
515. Yrkeshögskoleförbundet
516. Föreningen yrkeshögskoleanordnare i Stockholms län (YHSL)
517. Studieförbundet Bilda Öst
518. Ibn Rushd
519. Kulturens Bildningsverksamhet
520. KTH, ITM skolan
521. Linköpings universitet
522. Högskolan i Gävle
523. Mälardalens universitet
524. Örebro universitet
525. Sveriges Landsbruksuniversitet
526. Uppsala universitet
527. Blekinge högskola
528. Circkle K (Statoil AB)
529. E.ON Sverige AB
530. Energiföretagen (Svensk Energi)
531. Energiföretagen (Svensk Fjärrvärme AB)
532. Fortum Sverige AB
533. Käppalaförbundet
534. Norrtälje Energi AB
535. Nynäshamn Energi AB
536. Oljekonsumenternas förbund (OKQ8)
537. SFAB (Södertörns Fjärrvärme AB)
538. Stockholm Exergi
539. Stockholm Vatten och avfall
540. Telge Energi AB

541. Ellevio
542. Nacka Energi AB
543. Norrenergi AB
544. Norrvatten
545. Roslagsvatten
546. Sollentuna energi och miljö (SEOM)
547. SRV återvinning AB
548. Sveriges bergmaterialindustri (SBMI)
549. SöderEnergi AB
550. Biogas Öst
551. SÖRAB
552. Ideell kulturallians i region Stockholm (styrelsen)
553. Konstärliga och litterära yrkesutövares samarbetsnämnd (KLYS), ordf
554. Centrum för fotografi
555. Cerntrum för dramatik
556. Danscentrum Stockholm
557. Filmcentrum Stockholm
558. Författarcentrum Öst
559. Illustratörcentrum
560. Konstnärscentrum Öst
561. Manegen
562. Musikcentrum Öst
563. Teatercentrum Stockholm
564. Översättarcentrum
565. Konsthantverkscentrum Stockholm
566. Döva, hörselskadade och språkstörda barn (DHB) Östra
567. RBU Stockholms län
568. Stockholms Dövas Ungdomsråd (SDUR)
569. Unga Hörselskadade Stockholm och Gotland
570. Unga Rörelsehindrade i Stockholms län
571. Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet
572. Södertörnskommunerna











Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen - granskningshandling

Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i

Region Stockholm

Innehåll

Till alla som utvecklar Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion 3
Regional utveckling skapar vi tillsammans 4
Stockholmsregionens förutsättningar 6
Stockholmsregionens styrkor 7
Våra samhällsutmaningar 11
Vår vision: Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i 14
Mål för Stockholmsregionens utveckling 16
Stockholmsregionens rumsliga inriktning 38
Stockholmsregionens rumsliga inriktning beskrivs i olika skalor 39
Rumslig inriktning för östra Mellansverige 40
Fem rumsliga principer för Stockholmregionens utveckling 41
Strukturbild för Stockholmsregionens rumsliga utveckling 44
Plankarta och förhållningssätt 45
Regional bebyggelsestruktur 47
Det regionala transportsystemet 61
Regional grön- och blåstruktur 73
Regionala tekniska försörjningssystem 83
Så går vi från ord till handling 93
Hur den regionala utvecklingsplanen förhåller sig till internationella, nationella och regionala mål 98
Den regionala utvecklingsplanens konsekvenser från ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv 103
Ord och begrepp 105
Referenser och underlag 108
Bilagor 111

Foto: Jesper Andersson, Getty Images, Lena Granefelt, Olof Holdar, iStockphoto, Johnér Bildbyrå, Jens Lindström, Roine Magnusson, Maskot Bildbyrå, Region Stockholms bildbank, Lisa Simonsson, Helene Skoglund, Susanne Wahlström, Stefan Örtenblad.

Till alla som utvecklar Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion

Stockholmsregionen står stark i många avseenden.

Vår region är unik och här finns en stor potential att ta tillvara. Med en välfärd i världsklass, tillgång till arbete, kunskap och kompetens, en god livskvalitet och meningsfull fritid - samt genom att vara en plats där stad möter land och skärgård – fortsätter vår region att attrahera människor och företag.

Det finns dock en hel del stora utmaningar som kräver gemensamma åtgärder. Vi behöver bland annat ha en fungerande bostadsmarknad, öka tryggheten, stärka integrationen, ha ett miljö- och klimatarbete som fortsatt går före. Även att säkra kompetensförsörjningen och minska de lokala skillnaderna som finns på arbetsmarknaden är prioriterat. Dessutom möter vi en konkurrens från andra storstadsregioner världen över. Vi behöver därför aktivt arbeta för att förbättra vår internationella, nationella och lokala tillgänglighet, samt fortsätta stärka vår innovations- och attraktionskraft. Vi ser också enomvärld som alltmer sluter sig och där demokratiska samhällen utsätts för prövningar. Då är det viktigt att vår region fortsätter att stå för frihet, trygghet och framtidstro

För att på bästa sätt ta vara på och utveckla våra styrkor krävs samverkan mellan en rad olika aktörer. Kommuner, myndigheter, näringsliv, akademi, civilsamhälle och Region Stockholm – alla behöver vi bidra. Den regionala utvecklingsplanen fungerar som en gemensam grund för denna samverkan och pekar ut riktningen för Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion.

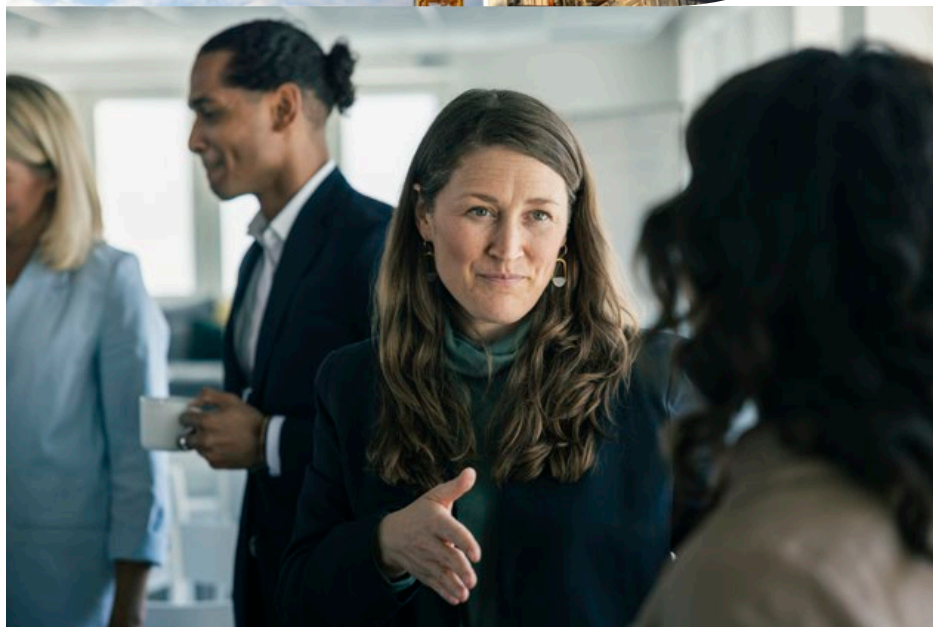
Denna granskningsversion av en ny regional utvecklingsplan är resultatet av en omfattande samrådsprocess där många av er redan har bidragit med värdefulla insikter och perspektiv. Nu bjuder Region Stockholm in till en fortsatt dialog under granskningsperioden, som pågår från den 9e juni till den 15 oktober 2025. Vår ambition är att tillsammans med er fortsätta att diskutera Stockholmsregionens mål och riktning.

Vi vill särskilt fokusera på hur vi bäst kan genomföra planen och skapa kraft i utvecklingen – för vår region, för alla invånare och för framtida generationer. Ett stort tack till alla er som bidrar med ert engagemang, er erfarenhet och kunskap, tid och idéer för att forma Stockholmsregionens framtid. Tillsammans gör vi skillnad och utvecklar en region där alla kan växa och utvecklas – nu och framåt.

Michaela Haga
ordförande i Infrastruktur och regionplaneringsutskottet
Region Stockholm







Regional utveckling skapar vi tillsammans

Vi är många aktörer – kommuner, näringsliv, akademi, det civila samhället, Region Stockholm, länsstyrelsen och andra statliga myndigheter – som ansvarar för Stockholmsregionens utveckling. Alla bidrar vi med olika pusselbitar och verktyg, utifrån våra olika förutsättningar, roller och ansvar. För att nå de mål som vi tillsammans stakar ut för regionens utveckling krävs att samtliga aktörer jobbar tillsammans. Genom att ha samsyn kring regionens styrkor, samhällsutmaningar, mål, viktiga regionala samband och system kan vi driva utvecklingen i Stockholmregionen framåt på ett kraftfullt och hållbart sätt. Den regionala utvecklingsplanen vägleder oss aktörer i vårt gemensamma arbete.

En gemensam väg framåt

Den regionala utvecklingsplanen ger en långsiktig inriktning för Stockholmsregionens utveckling. Planen täcker många områden och fungerar som ett paraply som tydliggör hur olika frågor och perspektiv kompletterar varandra och tillsammans bildar en helhet för regionens utveckling. Planen hjälper oss aktörer att fatta beslut som bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling och att vi når dit vi vill med vår region.

Planen används bland annat som underlag för att fördela regionala och statliga tillväxtmedel och är en grund för hur EU:s fonder, Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) och Europeiska socialfonden plus (ESF+), kan användas i regionen. Den vägleder också Region Stockholms arbete med länsplan för

Figur 1. **Vi är många aktörer – kommuner, näringsliv, akademi, civilsamhället, region, länsstyrelsen och andra statliga myndigheter – som ansvarar för Stockholms–regionens utveckling. Den regionala utvecklingsplanen vägleder oss aktörer i vårt gemensamma arbete**



regional transportinfrastruktur och visar Stockholmsregionens övergripande inriktning kopplat till nationell plan för transportinfrastruktur.

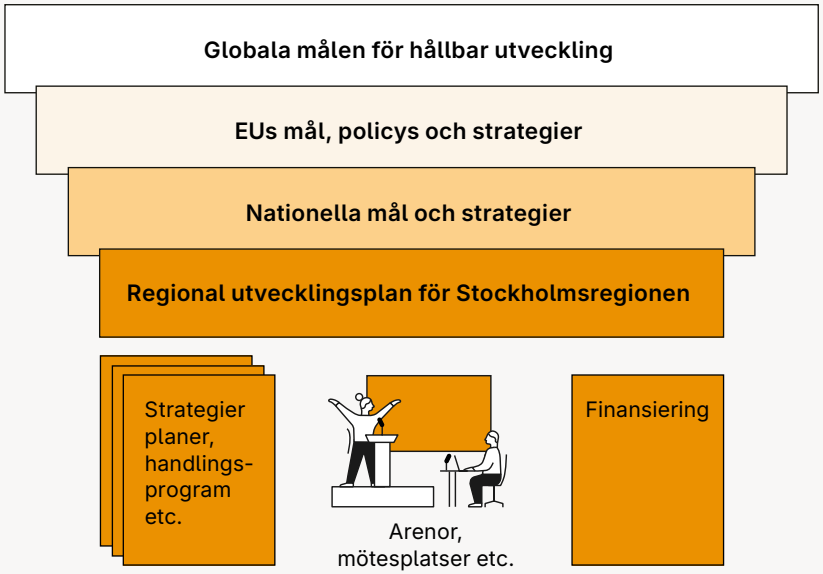
Eftersom den regionala utvecklingsplanen är bred och har ett långsiktigt perspektiv finns det behov av att ytterligare konkretisera och att förtydliga riktningen för många av de områden som hanteras relativt översiktligt i planen. Därför finns ett antal strategier, handlingsplaner, arenor och mötesplatser, som fördjupar planens mål och inriktning.

→ Mer om arenor, mötesplatser, strategier och handlingsplaner på regionstockholm.se.

Regional utveckling i linje med internationella och nationella mål

Den regionala utvecklingsplanen visar hur vi, Stockholmsregionens aktörer, gemensamt och på en övergripande nivå bidrar till genomförandet av internationella och nationella mål, strategier och planer inom relevanta samhällsområden. Genom planen omsätts internationella och nationella mål till regional nivå, utifrån de förutsättningar som råder i Stockholmsregionen.

Figur 2.**Den regionala utvecklingsplanen förhåller sig till mål, strategier och policydokument på andra nivåer. Planen är övergripande och fördjupas i strategier, arenor med mera. Planen är också vägledande för investeringsplaner och finansiering**



FAKTA | **DEN REGIONALA UTVECKLINGSPLANEN**

Den regionala utvecklingsplanen är både en regional utvecklingsstrategi, RUS, i enlighet med lagen om regionalt utvecklingsansvar (SFS 2010:630) och en regionplan i enlighet med plan- och bygglagen (SFS 2010:900) och är upprättad med stöd i dessa lagar. Planen gäller tills vidare men dess aktualitet kommer att prövas en gång per mandatperiod.

Stockholmsregionens förutsättningar

För att utveckla Stockholmsregionen behöver vi alla ha en gemensam syn och förståelse för vilka förutsättningar vi har att utgå ifrån. Vi behöver dela synen på Stockholmsregionens styrkor och samhällsutmaningar. Alla aktörer har ett ansvar att bidra – både genom att stärka och bibehålla det som redan fungerar väl och genom att hitta lösningar på de utmaningar vi står inför. Stockholmsregionens styrkor och samhällsutmaningar ligger till grund för den regionala utvecklingsplanens mål och rumsliga inriktning.

En innovativ tillväxtregion

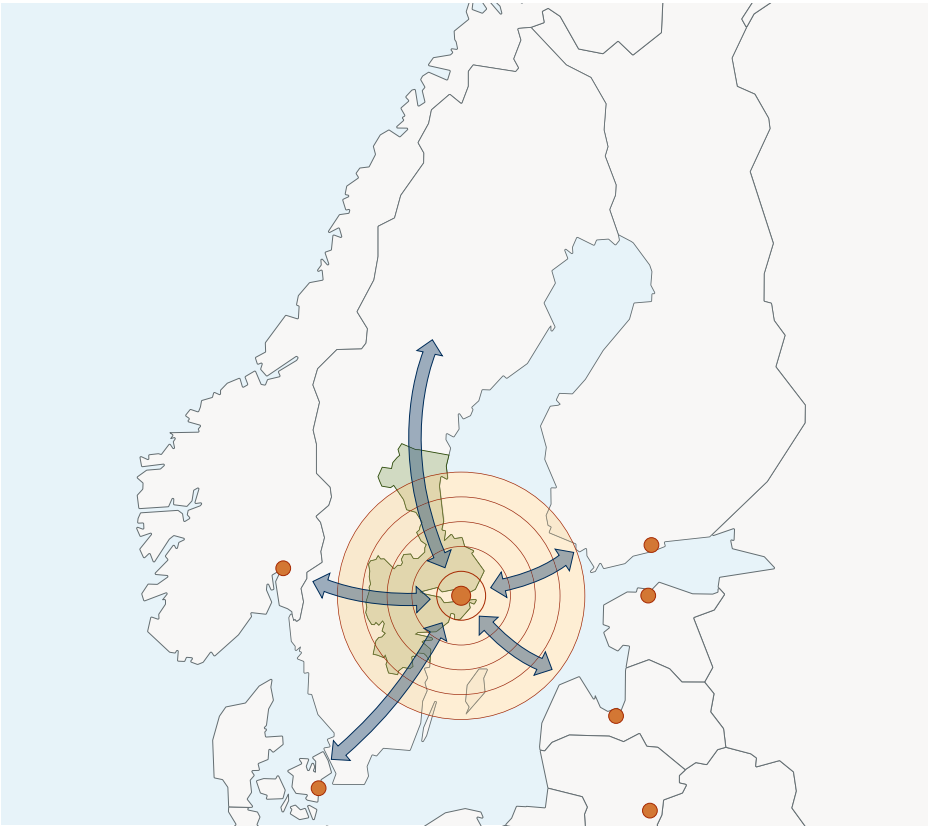
I Stockholmsregionen bor 2,5 miljoner människor och vi är en av Europas snabbast växande storstadsregioner – invånarantalet beräknas öka till 3,3 miljoner år 2060. Vår region är en av Europas mest innovativa och konkurrenskraftiga ekonomier och spelar en viktig roll för EU:s hållbara tillväxt och utveckling. Stockholmsregionen är också Sveriges tillväxtmotor och står för cirka 30 procent av Sveriges BNP. Genom innovation, entreprenörskap och en hög branschbredd, driver Stockholmsregionen hela landets utveckling. Stockholmsregionen är ett viktigt affärs- och finansiellt centrum och en strategisk knutpunkt för handel och förbindelser mellan norra Europa och resten av världen.

→ Mer om befolknings- och sysselsättningsutvecklingen på regionstockholm.se

En del av östra Mellansverige

Stockholmsregionen är en del av storregionen östra Mellansverige (ÖMS), som förutom vårt län utgörs av Gävleborgs län, Södermanlands län, Uppsala län, Västmanlands län, Örebro län och Östergötlands län. Totalt bor idag 4,5 miljoner invånare i ÖMS, vilket motsvarar cirka 43 procent av Sveriges befolkning. Länen i östra Mellansverige utgör i flera avseenden en sammanlänkad enhet i form av väl integrerade arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader, och har en ledande roll för hela landets utveckling, internationella konkurrenskraft och hållbara tillväxt.

→ Mer om det storregionala samarbetet på regionstockholm.se



Figur3. **Med sitt strategiska läge i Östersjöregionen fungerar Stockholmsregionen som ett nav i norra Europa**





Det finns mycket att vara stolt över i Stockholms-regionen









Stockholmsregionens styrkor

Det finns mycket att var stolt över i Stockholmsregionen. Regionen hamnar ofta på topplaceringar i internationella rankningar som mäter jämställdhet, jämlikhet, miljö, hälsa, innovation, konkurrenskraft, arbetsmarknad och utbildning. Sammantaget bidrar styrkorna till regionens konkurrens- och attraktionskraft och lockar såväl företag, investerare, spetskompetens och talanger som internationella och svenska besökare. För att uppfylla visionen och nå målen i den regionala utvecklingsplanen behöver vi bygga vidare på, och stärka, de styrkor som ligger bakom placeringarna, bland annat:

- Människorna som bor, verkar i och besöker regionen
- Närhet mellan land och stad
- Livskvalitet, besöksattraktion och ett rikt utbud
- Innovativt och konkurrenskraftigt näringsliv
- Hög kompetens och stark arbetsmarknad
- Framgångsrika innovations- och forskningsmiljöer
- Motor i den gröna omställningen

Människorna som bor, verkar i och besöker regionen

Stockholmsregionens kanske främsta styrka är de människor som samlas i regionen - människor med olika bakgrund från hela Sverige och världen, och bidrar till allt från ett levande kulturliv till samhället i stort. Den växande gruppen ”yngre äldre” är friskare än tidigare generationer vilket bidrar till ökade möjligheter att leva ett aktivt och hälsosamt liv. Detta kan i sin tur innebära en positiv inverkan på deras delaktighet på arbetsmarknaden och i samhället i stort. Invånarnas utbildningsnivå är högst i Sverige. Mer än hälften mellan 25 och 64 år har en eftergymnasial utbildning. Den höga utbildningsnivån, i kombination med stark entreprenörsanda och kreativa miljöer, gör också att de



som bor och arbetar här ses som tidiga användare (early adopters) av nya teknologier, trender och innovationer. Även om det finns brister vad gäller jämställdhet så är kvinnor och män relativt andra delar av Europa och världen jämställda. Kvinnor i Stockholmsregionen har också en hög utbildningsnivå j ämfört med många andra delar av Sverige och världen. 2023 hade 62 procent av kvinnorna mellan 25 och 64 år eftergymnasial utbildning.

Sammantaget bidrar bredden av invånarnas olika perspektiv och erfarenheter till kreativa lösningar och idéer, både i näringslivet som i utveckling av innovationer. Denna mångfald och dynamik gör Stockholmsregionen till en attraktiv plats för globala företag att testa och lansera sina tjänster och produkter, samtidigt som det stärker bilden av Stockholmsregionen som en världsledande teknik- och innovationshubb. Det är människorna som är själva grunden för denna framgång. Genom att skapa en miljö där alla – från barn och unga till äldre – kan växa och ha en hög livskvalitet, byggs ett samhälle som präglas av tillit människor emellan och ett fortsatt högt förtroende för institutionerna. Det är denna utveckling som gör Stockholmsregionen unik och gör invånarna till en av dess största tillgångar.

Närhet mellan land och stad

Stockholmsregionen har såväl stora arealer av landsbygds- och skärgårdsmiljöer som stadsmiljöer och tätorter. Närheten till natur- och kulturmiljöer, rekreation och friluftsliv i kombination med ett rikt och storstadsnära utbud av nöjen, idrott, kultur och service, är unik. Landsbygderna har också stor betydelse genom de areella näringar och den jordbruksmark som finns där. Att grönområden också är tillgängliga för invånarna visas av att runt 85 procent av Stockholmsregionens invånare anser att det är lätt att ta sig till grönområden nära sin bostad.

Närheten mellan land och stad tillsammans med bra pendlingsmöjligheter och möjlighet till distansarbete ger också en större möjlighet att bo på landsbygden, med de livskvaliteter som detta medför. Nästan hälften av Stockholmsregionens invånare arbetar i branscher med potential till distansarbete. En viktig förutsättning är de tåg, bussar, tunnelbanor och sjötrafik som länkar samman länets olika delar och kopplar ihop Stockholmsregionen med övriga Mälardalen.

Livskvalitet, besöksattraktion och ett rikt utbud

God stadsplanering och hur Stockholmsregionens bebyggelse och bostadsområden är gestaltade, bidrar tillsammans med en internationellt sett väl utbyggd kollektivtrafik, regionens kulturarv, kulturmiljöer och närhet till natur- och vattenområden, till attraktiva miljöer och god livskvalitet för Stockholmsregionens invånare. Rent vatten, frisk luft och grönområden med biologisk mångfald ger förutsättningar för den regionala utvecklingen och säkrar livskvalitet och hälsa. Utbudet av kultur, idrott och evenemang är viktiga inslag som bidrar till invånarnas livskvalitet. Dessa värden har även bidragit till att många vill besöka Stockholmsregionen och har därmed gjort besöksnäringen till ett av våra styrkeområden.

Runt 85 procent av invånarna i Stockholmsregionen är nöjda med att bo här och tre av fyra tror att de kommer att bo kvar om 10 år. Sju av tio av invånarnare är nöjda med utbudet av kultur och idrott. Här finns de stora statliga scenkonstinstitutionerna och de flesta nationella museerna, liksom ett rikt fritt professionellt kulturliv. En majoritet av Sveriges alla konstnärer inom samtliga konstområden är bosatta här. En femtedel av alla företag i länet tillhör de kulturella och kreativa branscherna. Med sitt varierade utbud bidrar dessa både till upplevelser för invånare och besökare och till huvudstadsregionens attraktivitet och ekonomiska utveckling.

Innovativt och konkurrenskraftigt näringsliv

Stockholmsregionen är landets huvudstadsregion, vilket för med sig särskilda förutsättningar, möjligheter och en utmärkt grund för utveckling. Stockholmsregionen har haft en stark ekonomisk tillväxt sedan 1990-talet och står idag för cirka 30 procent av Sveriges BNP samt hälften av landets tjänsteexport. I Stockholmsregionen finns en branschbredd där småföretagare och entreprenörer frodas sida vid sida med tillverkande industrier och globala huvudkontor. Detta gör att vi kan mäta oss med världens ledande regioner i innovation och konkurrenskraft.

Näringslivet är en del av ett starkt och välutvecklat forsknings- och innovationsekosystem tillsammans med akademi och forskningsinstitut, främjaraktörer och offentlig sektor. Särskilt drivande för utvecklingen är de företag som verkar inom de sju branscher som kallas för ”Stockholmregionens styrkeområden”.

Tillsammans står dessa för över 40 procent av sysselsättningen och omsättningen i Stockholmsregionen och har därmed en stark potential att bidra till en långsiktigt hållbar regional tillväxt. Techbranschen är den bransch som växer snabbast och har mer än fördubblat sin omsättning de senaste tolv åren och har även en viktig roll för andra branscher som en motor för utveckling.

Av alla utländska huvudkontor i Norden återfinns hela 57 procent i Stockholmsregionen, vi ligger tillsammans med Amsterdam på topp tre i Europa (efter London och Paris) när det gäller antalet globala huvudkontor. Stockholm har flest unicorns per invånare i världen efter Silicon Valley.

FAKTA | **STYRKEOMRÅDEN**

Stockholmsregionens sju styrkeområden är:
Informations- och kommunikationsteknologi (IKT), life science, finans, miljöteknik, kulturella och kreativa branscher (KKB), besöksnäring och högspecialiserad industriell tillverkning.

Hög kompetens och stark arbetsmarknad

Arbetsmarknaden sysselsätter 1,3 miljoner människor vilket motsvarar en sysselsättningsgrad på cirka 80 procent. Invånarnas utbildningsnivå är bland de högsta i Europa. Andelen med eftergymnasial utbildning är större än i riket som helhet med 56 procent av alla i åldern 25–64 år i länet jämfört med 47 procent i riket. Bland dem som har mer än tre års eftergymnasial utbildning är andelarna 39 procent för Stockholms län jämfört med 31 procent i riket. Stockholmsregionen är den enda av Sveriges tre storstadsregioner som uppvisar en generell specialisering mot kunskapsintensiv arbetskraft – vår andel av Sveriges högutbildade sysselsatta är större än den generella sysselsättningsandelen. Stockholmsregionen har också en stark folkbildningstradition och regionens rika föreningsliv möjliggör bland annat livslångt lärande och bidrar till social inkludering och demokrati.

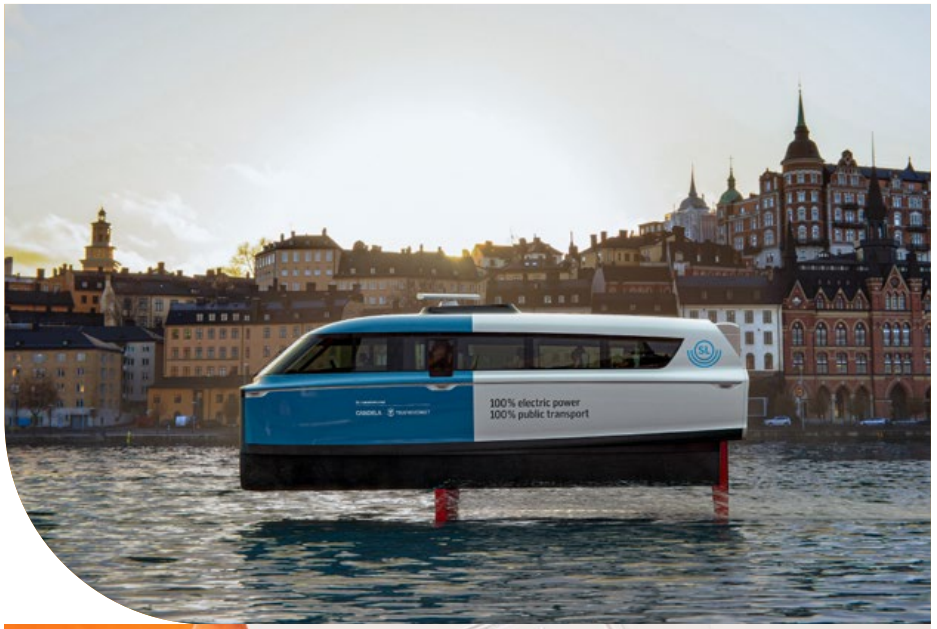
Framgångsrika innovations- och forskningsmiljöer

Stockholmsregionen är en av Europas mest innovativa regioner och företagen i regionen investerar drygt 3,5 procent av BRP i forskning varje år. Här finns en stark tradition av kunskap, kultur och kompetens, där universitet och högskolor är högt rankade och flera internationellt framstående forskningsmiljöer lockar studenter och forskare från hela världen. Till exempel raknas Karolinska Universitetssjukhuset som världens främsta sjukhus och Karolinska institutet rankas som ett av världens bästa universitet. Nobelpriset – en av de mest prestigefyllda utmärkelserna inom litteratur, fysik, kemi, medicin och ekonomi – delas ut varje år i Stockholm. Här finns också en stark koncentration av Sveriges konstnärliga högskolor.

Motor i den gröna omställningen

Stockholmsregionen lyfts ofta fram som en internationell förebild inom hållbarhet och rankas högt i olika internationella rankningar. Ambitiösa klimatmål, låga utsläpp, i stort sett fossilfri kollektivtrafik och satsningar på förnybar energi kombinerat med god luftkvalitet, stadsnära natur och satsningar på hållbara transporter gör att Stockholmsregionen under lång tid har legat i framkant i den gröna omställningen. Den innovationskraft som finns inom ny grön teknik bidrar till näringslivsutveckling och ökar regionens attraktivitet för investeringar och nysatsningar inom grön omställning samt grön teknologi.

Stockholmsregionens ambition att visa klimatledarskap och vara ledande i den gröna omställningen är en viktig del av vårt internationella varumärke. Miljötekniksektorn är ett av regionens sju styrkeområden och har många sysselsatta jämfört med andra regioner i Sverige, framför allt i små företag. Samtidigt finns potential att stärka området och satsningar görs för att introducera nya företag och innovationer på marknaden.

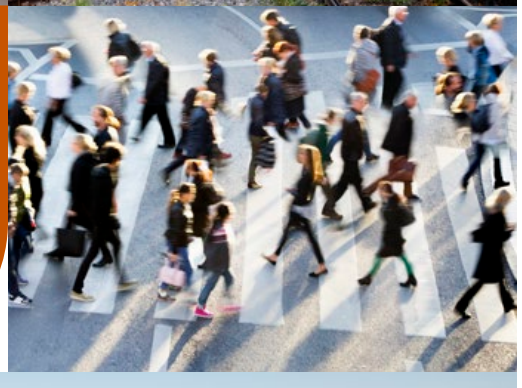








Stockholmsregionen står inför stora utmaningar som vi måste hantera tillsammans.









Våra samhällsutmaningar

Vårt utgångsläge är starkt och Stockholmsregionen har många styrkor att värna om och bygga vidare på. Samtidigt står Stockholmsregionen inför stora utmaningar som vi tillsammans måste hantera. Våra identifierade samhällsutmaningar grundar sig i fyra globala megatrender; urbanisering, digitalisering, klimat och förändrad globalisering.

→ Mer om trendanalysen på regionstockholm.se

Vi blir fler som ska leva, bo och resa

Hur kan vi växa på ett hållbart sätt, med minskad klimatpåverkan och med en hållbar mark- och vattenanvändning?

Stockholmsregionen fortsätter att växa och det innebär en ökad efterfrågan på bland annat bostäder, infrastruktur och transporter. Redan idag är det trångt på spår och vägar och tillgången till bostäder, teknisk försörjning och rekreation har inte ökat i samma takt som befolkningen. Att bygga nytt för att möta denna efterfrågan innebär samtidigt utsläpp av växthusgaser, miljöpåverkan och resursförbrukning. Ytterligare en utmaning är energiförsörjning och det ökade behovet av el som följer både av den gröna omställningen och en ökad befolkning. Kapaciteten för dricksvattenförsörjning, spillvatten- och masshantering har inte heller byggts ut i takt med bebyggelseutvecklingen.

När invånarna blir fler ökar också konkurrensen om mark och målkonflikter uppstår när olika intressen behöver vägas mot varandra. I de bästa, mest attraktiva och kollektivtrafiknära lägena är risken störst att stadsplaneringskvaliteter såsom kulturvärden, utemiljöer och grönområden inte tas tillvara eller i värsta fall försvinner. Trycket på natur och obebyggd mark medför slitage,

förlust av naturresurser som jordbruksmark, biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Även förmågan till klimatanpassning minskar. Viktiga funktioner i den obebyggda marken, som till exempel rekreation, flödesreglering och rening av dagvatten, och upptag av koldioxid, riskerar att byggas bort.

Inomregionala skillnader och sociala utmaninga

Hur kan vi skapa jämlika och goda livsvillkor och en god livsmiljö för alla?

I Stockholmsregionen förekommer inomregionala skillnader mellan olika bostadsområden vad gäller livsvillkor, hälsa och tillgång till arbete. Var fjärde invånare i Stockholmsregionen bor i områden som präglas av låga inkomster och hög arbetslöshet. Andel med utländsk bakgrund varierar också mellan olika områden. Det finns även geografiska skillnader i tillgång till välfärdstjänster, samhällsservice, kultur, idrott och tillgång till rekreation och friluftsliv. Skillnaderna i livsvillkor påverkar både människors möjlighet att leva fullgoda liv och synen på samhället, vilket kan resultera i minskad tillit och minskat engagemang.

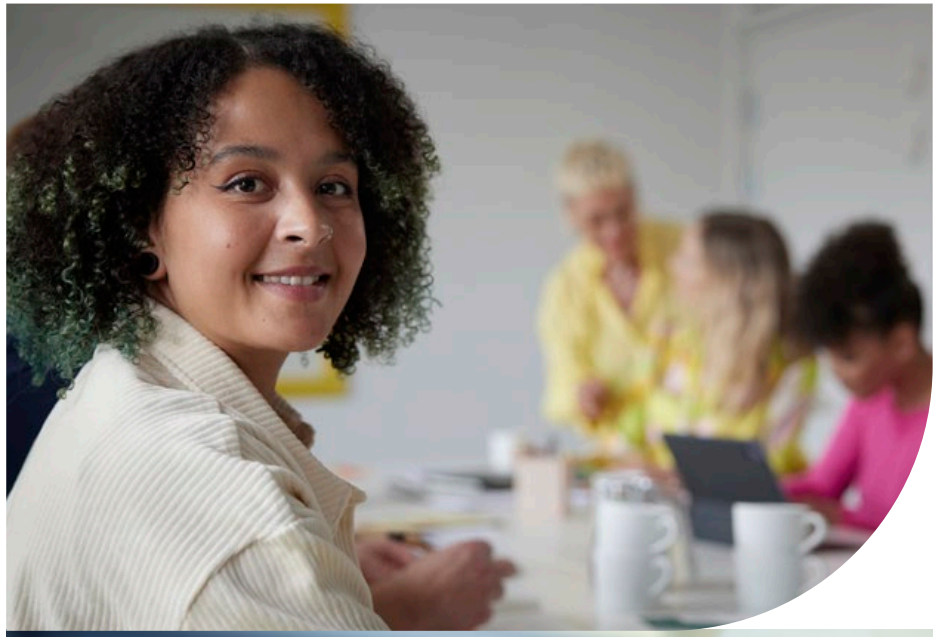
Svårigheten för många av Stockholmsregionens invånare att hitta en bostad påverkar människors livssituation och Stockholmsregionens attraktivitet och konkurrenskraft. Särskilt utmanade är det för dem som har särskilda behov, bristande ekonomiska förutsättningar, saknar nätverk eller som av andra skäl har en svagare ställning på bostadsmarknaden. En angränsande utmaning är långtidsarbetslöshet och möjligheterna till arbete för dem med svag konkurrenskraft som står långt ifrån arbetsmarknaden. Utöver detta så förändras Stockholmsregionens befolkningsstruktur. Stockholmsregionen har en åldrande befolkning med fler äldre och färre barn. Höjningen av pensionsåldern innebär att den demografiska försörjningskvoten inte ökar. Det ökade antalet äldre är en utmaning när det gäller vårdbehov och kompetensförsörjning. Stockholmsregionen har också utmanats av en ny och mer organiserad brottslighet med en ökad upplevelse av otrygghet som följd. Detta kan även få konsekvenser i form av minskad tillit och minskat förtroende för de demokratiska institutionerna, och på sikt också påverka Stockholmsregionens attraktivitet och näringslivsklimat.



Omvärlden upplevs alltmer osäker

Hur kan vi skapa en trygg och motståndskraftig region?

Till följd av händelser i omvärlden behöver Stockholmsregionens motståndskraft stärkas mot alla typer av samhällsstörningar. Som huvudstadsregion är vi särskilt utsatta för yttre och inre hot. Klimatförändringar, luftföroreningar, vattenföroreningar, övergödning, buller, trängsel, störningar i försörjningskedjor, desinformation, väpnat angrepp mot civil infrastruktur och befolkning är exempel på händelser och tillstånd som vi behöver ha en ökad beredskap kring. För Stockholmsregionen är det viktigt att försörjning av el och rent vatten och andra samhällsfunktioner förblir tillräckligt motståndskraftiga för att fungera under krissituationer, liksom att människorna står beredda och starka. Klimatförändringar kan komma att medföra utmaningar så som extremväder, höga temperaturer, översvämningar, erosion och förlust av biologisk mångfald och ekosystemtjänster.





En hållbar markanvändning är en viktig fråga för en stärkt motståndskraft. Hur ska vi i Stockholmsregionen använda våra markresurser så att vi långsiktigt kan trygga vårt behov av till exempel livsmedel, energi och infrastruktur, samtidigt som ekosystemens funktioner upprätthålls. Detta samtidigt vägt mot andra behov som till exempel fler bostäder.

Den globala konkurrensen hårdnar

Hur kan vi stärka förutsättningarna för forskning och innovation, företagande och kompetensförsörjning?

I ett globalt sammanhang är Stockholmsregionen en relativt liten region med långa avstånd till andra marknader. Samtidigt som vi är beroende av kontakter med omvärlden är den internationella tillgängligheten med tåg, båt och flyg begränsad. En liten och öppen ekonomi som Stockholmsregionen påverkas av den hårdnande konkurrensen och protektionismen som ökar i världen. Vår andel av den globala exporten har redan minskat. Trots att regionens näringsliv idag ligger i framkant är det ingen garanti för hög konkurrenskraft i framtiden. Den gröna och digitala omställningen ställer krav på företagen och förutsätter tillgång till finansiering även på den europeiska nivån. Högre utbildning, grundforskning och innovation är av avgörande betydelse och därför behövs ökade offentliga och privata investeringar på detta område.

Flera branscher har i dag svårt att få tag på rätt kompetens och för få utbildas i yrken där efterfrågan är stor. Många företag är också beroende av att människor från olika delar av Sverige och världen vill flytta hit. Stockholmsregionens unika styrkor och identitet är inte tillräckligt kända, så som den höga livskvaliteten och regionens goda livsmiljöer. Samtidigt försvåras möjligheten att attrahera arbetskraft och matcha jobb inom Stockholmsregionen på grund av svårigheter på bostadsmarknaden. Det är en utmaning att vara tillräckligt attraktiv för att på ett hållbart sätt attrahera eller behålla såväl etableringar och investeringar som arbetskraft och besökare till regionen.

VÅR VISION:

Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i

Stockholmsregionens vision är att vara Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i. Den är långsiktig och tidlös. Visionen ska hjälpa oss aktörer att hålla en gemensam riktning, den sätter tonen och skapar en bild av den Stockholmsregion vi vill vara:



En jämlik trygg och inkluderande region med god livsmiljö

I Stockholmsregionen är livsmiljöerna goda och möjligheterna jämlika och jämställda. Här kan människor förverkliga sina drömmar och vara delaktiga i samhället utifrån förmåga. Samhällsklimatet är öppet och inkluderande med hög delaktighet och tillit. Demokratin är stark och varje invånare har inflytande och möjlighet att påverka sin livssituation. Här känner sig människor fria och trygga. Grunden läggs genom goda uppväxtvillkor för barn och unga i hela regionen och genom att ta till vara människors unika resurser och erfarenheter under hela livet. Möjligheterna till utbildning, arbete, vidareutbildning och företagande är goda och gagnar inte bara oss som lever här, utan även utvecklingen i hela Sverige. Det finns goda möjligheter att få en bostad i attraktiva boendemiljöer, där invånarna har likvärdig tillgång till samhällsservice, kollektivtrafik, parker, idrott och kultur. Regionens rika biologiska mångfald och dess välmående ekosystem bidrar till en resilient och attraktiv region. Natur- och kulturmiljöerna skapar möjligheter till goda livsmiljöer och bidrar till människors hälsa och välbefinnande. Stockholmsregionen erbjuder en kombination av stadspuls och

livskraftiga landsbygder och skärgårdsmiljöer. Folkhälsan i Stockholmsregionen är god och jämlik, främjande och förebyggande insatser är norm. Vård och omsorg finns tillgängligt i hela regionen.

En globalt ledande tillväxt- och kunskapsregion

Framgångsrika företag skapar möjlighet till försörjning och hållbar tillväxt och är en förutsättning för att klara välfärden. Företagsklimatet i Stockholmsregionen är innovativt och kreativt och bygger på ett välutvecklat samarbete mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor. Start-up-scenen är stor och företag som har växt från idé till global miljonaffär leder vägen för fler innovativa scale-ups i Stockholmsregionen. Här finns världsledande forskning och innovation och den gröna omställningen har lett till ett cirkulärt samhälle med klimat- och energismarta lösningar. Digitalisering och tillämpning av AI och andra avancerade tekniker bidrar till utvecklingen av näringsliv, offentlig sektor och människors vardag.

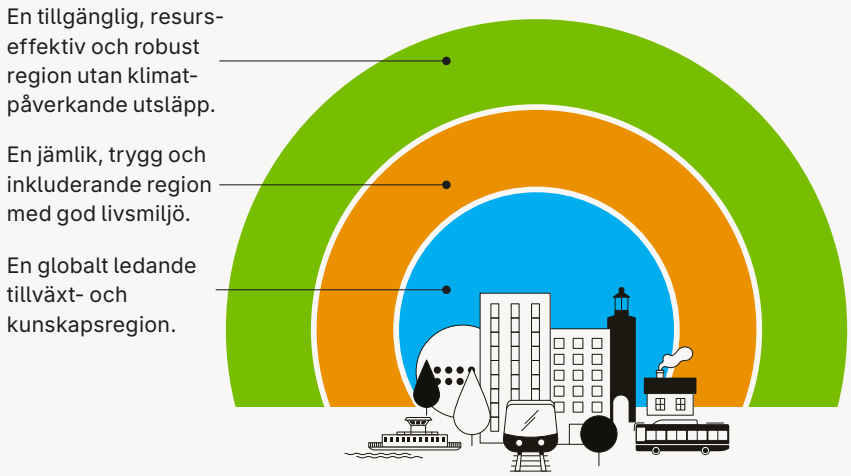
Stockholmsregionen har en god kompetensförsörjning, attraktiva utbildningar och en jämställd och inkluderande arbetsmarknad för hållbar tillväxt i hela regionen. De internationella förbindelserna är starka och bidrar till ökad kompetens, företagsetableringar och goda exportmöjligheter. Stockholmsregionens unika styrkor formar vår gemensamma identitet och är välkända i hela världen – vilket lockar både besökare och företag till regionen.

En tillgänglig, resurseffektiv och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

Stockholmsregionen lever upp till klimatmålen och använder cirkulära affärsmodeller och resurser på ett hänsynsfullt och effektivt sätt. Stockholmsregionen är ett nav för hela Sverige med hög tillgänglighet både inom och utanför regionen. Transportsystemet är hållbart, robust och effektivt. Det är enkelt och smidigt att resa, transportera gods och bedriva nyttotrafik. De tekniska försörjningssystemen förser invånare och verksamheter med rent vatten, energi, avlopps- och avfallshantering, där cirkulära system omhändertar och återanvänder använda resurser.

Digitalisering, elektrifiering och en resurseffektiv markanvändning har fört såväl människor som verksamheter närmare varandra. Naturresurserna brukas på ett ansvarsfullt sätt och bidrar till bland annat näringsrik mat, upptag av kol och vacker natur med rik biologisk mångfald. Vattnet är rent och luften frisk att andas. Sammantaget har Stockholmsregionen god förmåga och kapacitet att förebygga och hantera okända och kända störningar i form av till exempel klimatförändringar, kriser, katastrofer eller knappa resurser.

Figur 4. **Illustrationen visar hur den regionala utvecklingsplaneringen förhåller sig till de tre hållbarhetsperspektiven och dess ömsesidiga beroende av varandra**



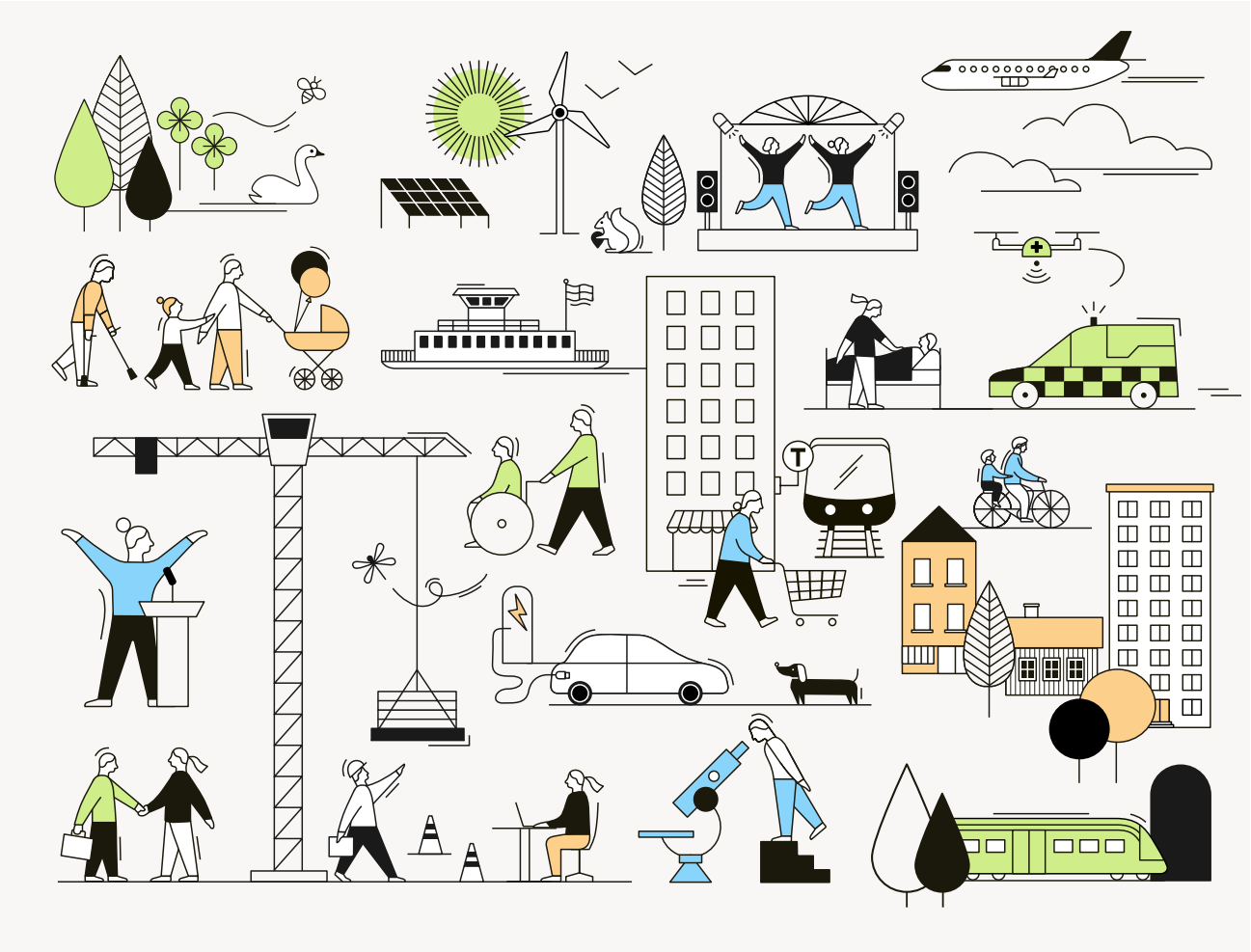
En förutsättning för att Stockholmsregionen ska upplevas som attraktiv är att regionen utvecklas på ett hållbart sätt. Illustrationen visar hur den regionala utvecklingsplaneringen förhåller sig till de tre hållbarhetsperspektiven och dess ömsesidiga beroende av varandra. Investeringar och utvecklingsinsatser ska leda till ökad konkurrenskraft, hälsa och välbefinnande för invånare, samtidigt som de planetära gränserna inte får överskridas eftersom både människors hälsa och den ekonomiska utvecklingen är beroende av att ekosystem är i balans.

Mål för Stockholmsregionens utveckling

I Stockholmsregionen sätter vi upp mål som är särskilt viktiga för regionens utveckling och för att nå vår vision. Målen bygger vidare på våra styrkor och hjälper oss att hantera våra samhällsutmaningar. Utifrån målen behöver samtliga aktörer i Stockholmsregionen hjälpas åt att prioritera aktiviteter och insatser – för att vi ska nå målen behöver alla bidra, utifrån våra olika roller, ansvar och förutsättningar.

Målen går in i varandra och bildar tillsammans en helhet. De är uppdelade i två olika tidsperspektiv, mål på lång sikt respektive mål på kortare sikt. De långsiktiga målen är utformade för att visa vilken effekt vi vill uppnå på längre sikt, bortom år 2040 mot år 2060. De mer kortsiktiga målen siktar mot 2035–2040. Dessa är resultatinriktade och ska tydliggöra vad som behöver uppnås för att nå dit vi vill. Det är dessa mål som följs upp.

Figur 5. **Målen i den regionala utvecklingsplanen samverkar och kompletterar varandra för att bilda en helhet**



Vår vision: Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i

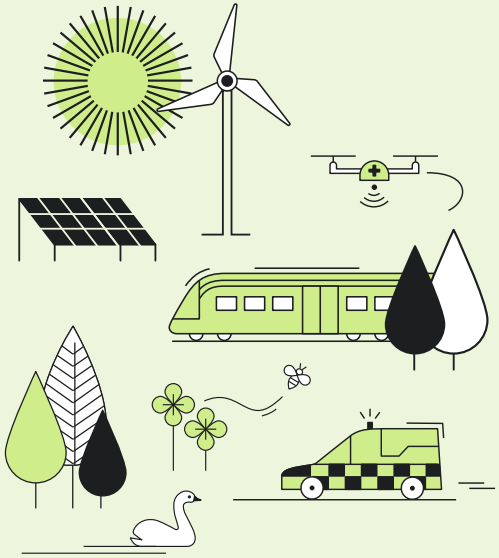
En tillgänglig, resurseffektiv och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

MÅL 1: År 2045 har Stockholmsregionen inte några nettoutsläpp av växthusgaser

MÅL 2: Stockholmsregionen har motståndskraftiga system som säkerställer funktionalitet, säkerhet och beredskap

MÅL 3: Stockholmsregionen har en hållbar och pålitlig energiförsörjning som möter behoven

MÅL 4: Stockholmsregionen har ett resurseffektivt och hållbart transportsystem som ökar tillgängligheten för invånare och näringsliv



En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö

MÅL 5: Bostadsförsörjningen i Stockholmsregionen är hållbar och möter invånarnas behov och förutsättningar

MÅL 6: Demokratin i Stockholmregionen är stark och invånarna upplever en hög grad av delaktighet, tillit och trygghet

MÅL 7: Folkhälsan i Stockholmsregionen är god och jämlik

MÅL 8: Utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmregionen är flerkärnig, hållbar och bidrar till goda livsmiljöer och näringslivsutveckling



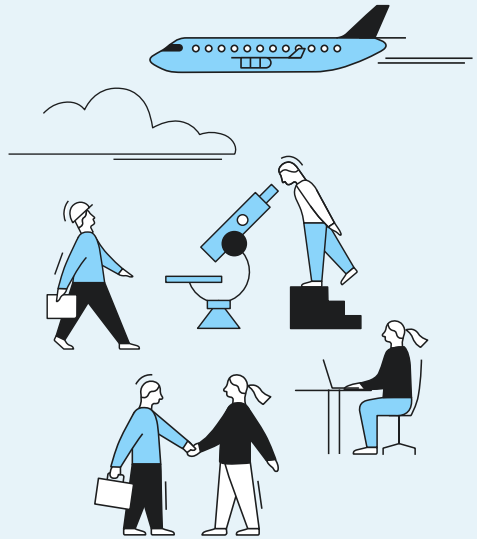
En globalt ledande tiltväxt och kunskapsregion

MÅL 9: Stockholmsregionen har ett resilient och internationellt konkurrenskraftigt näringsliv

MÅL 10: Stockholmsregionen har forskning och innovation i framkant

MÅL 11: Stockholmsregionen har en god kompetensförsörjning, attraktiva utbildningar och en inkluderande arbetsmarknad

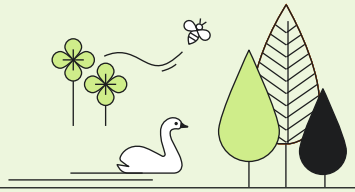
MÅL 12: Stockholmsregionen har en tydlig identitet och en god internationell tillgänglighet

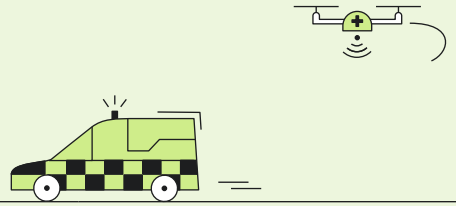


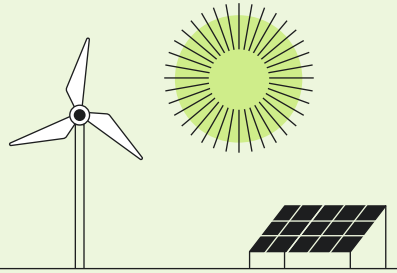
Vår vision: Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i

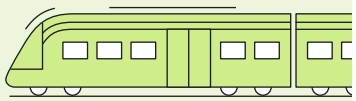
En tillgänglig, resurseffektiv och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

MÅL 1 År 2045 har Stockholmsregionen inte några nettoutsläpp av växthusgaser	**1.1** Koldioxidutsläppen har minskat med i snitt minst 12 procent per år sedan 2022 i enlighet med länets koldioxidbudget	**1.2** Växthusgasutsläppen från inrikes transporter i Stockholmsregionen har upphört senast 2040	**1.3** Växthusgasutsläppen från bygg- och anläggningssektorn har minskat	**1.4** Växthusgasutsläppen från konsumtion har minskat	**1.5** Upptag och avskiljning av koldioxid har ökat
MÅL 2 Stockholmsregionen har motståndskraftiga system som säkerställer funktionalitet, säkerhet och beredskap	**2.1** Stockholmsregionen har ökat sin förmåga att bedriva samhällsviktig verksamhet i fredstida kriser och höjd beredskap	**2.2** Motståndskraft mot klimatrelaterade kriser i Stockholmsregionen har ökat	**2.3** Kapacitet och motståndskraft i tekniska försörjningsystem har utvecklats och ökat		
MÅL 3 Stockholmsregionen har en hållbar och pålitlig energiförsörjning som möter behoven	**3.1** Elförsörjningen i Stockholms elområde har förbättrats	**3.2** Kapaciteten i transmissionsnätet för el har fördubblats	**3.3** Den inomregionala produktionen av förnybar el har ökat	**3.4** Fjärr- och kraftvärme utgör en central roll i länets energiförsörjning	
MÅL 4 Stockholmsregionen har ett resurseffektivt och hållbart transportsystem som ökar tillgängligheten för invånare och näringsliv	**4.1** Transporteffektiviteten i Stockholmsregionen har ökat	**4.2** Tillgängligheten i transportsystemet har ökat för invånare och näringsliv	**4.3** Andelen resor med hållbara transportmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) har ökat till minst 75 procent till år 2035		



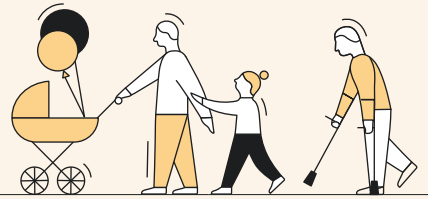






Vår vision: Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i

En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö

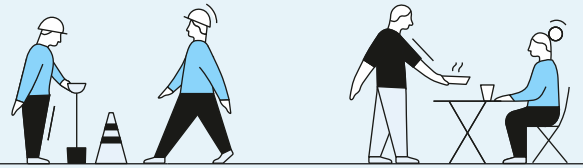
MÅL 5 Bostadsförsörjningen i Stockholmsregionen är hållbar och möter invånarnas behov och förutsättningar	**5.1** Antalet tillkommande bostäder motsvarar det demografiska behovet	**5.2** Bostadsbristen i Stockholmsregionen har minskat	**5.3** Innovationer och nya lösningar har bidragit till en hållbar bostads-försörjning		
MÅL 6 Demokratin i Stockholmsregionen är stark och invånarna upplever en hög grad av delaktighet, tillit och trygghet	**6.1** Andel valdistrikt med ett valdeltagande på minst 70 procent har ökat	**6.2** Tilliten till institutioner har ökat hos Stockholmsregionens invånare	**6.3** Tryggheten i Stockholmsregionen har ökat	**6.4** Alla invånare har hög möjlighet att vara delaktiga i civilsamhälle och föreningsliv	**6.5** I Stockholmsregionen har kvinnors och mäns möjligheter att forma samhället och sina egna liv ökat
MÅL 7 Folkhälsan i Stockholmsregionen är god och jämlik	**7.1** Hälsan har förbättrats för alla invånare och jämlikheten i hälsa har ökat	**7.2** Andelen invånare med goda livsvillkor har ökat	**7.3** Alla barn slutför grundskolan med gymnasiebehörighet och andelen elever som fullföljer en gymnasieutbildning har ökat	**7.4** Andelen invånare som lever i hälsofrämjande livsmiljöer har ökat	
MÅL 8 Utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmsregionen är flerkärnig, hållbar och bidrar till goda livsmiljöer och närings-livsutveckling	**8.1** En betydande andel av nytillkommen bebyggelse har lokaliserats i den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen	**8.2** Stockholmsregionens regionala stadskärnor har fortsatt att utvecklats som nav för viktiga funktioner	**8.3** Förutsättningar för livskraftiga landsbygder och skärgårdsmiljöer har stärkts	**8.4** Alla invånare har god tillgång till välfärds-tjänster, service och fritidsaktiviteter	**8.5** Livsmiljöerna i Stockholmsregionens grön- och blåstruktur har förbättrats och den biologiska mångfalden har ökat

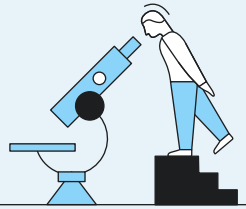
8.6
Stockholmsregionen kulturmiljöer bevaras, används och utvecklas varsamt och hållbart

Vår vision: Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i

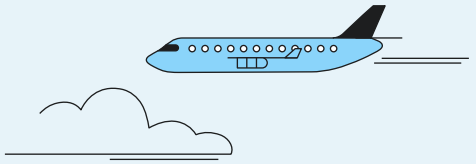
En globalt ledande tillväxt och kunskapsregion

MÅL 9 Stockholmsregionen har ett resilient och internationellt konkurrenskraftigt näringsliv	**9.1** Det har blivit enklare att starta, driva och utveckla små och medelstora företag	**9.2** Grön och digital omställning har stärkt företagens konkurrenskraft	**9.3** Tillgången till finansiering och riskkapital för Stockholmsregionens företag har ökat
MÅL 10 Stockholmsregionen har forskning och innovation i framkant	**10.1** Stockholmsregionens internationella position inom forskning och innovation har stärkts	**10.2** Stockholmsregionen har utvecklat ett starkare innovationsekosystem med god samverkan och framgångsrika innovativa företag	
MÅL 11 Stockholmsregionen har en god kompetensförsörjning, attraktiva utbildningar och en inkluderande arbetsmarknad	**11.1** Det har blivit lättare att rekrytera internationell talang och spetskompetens	**11.2** Matchningen mellan utbildning och arbetsmarknad har förbättrats	**11.3** Arbetslösheten i länet har minskat, särskilt bland grupper med svag konkurrenskraft som står långt från arbetsmarknaden
MÅL 12 Stockholmsregionen har en tydlig identitet och en god internationell tillgänglighet	**12.1** Kännedomen och tillgången till Stockholmsregionens unika styrkor och upplevelser har ökat	**12.2** Stärkt internationell tillgänglighet genom fler strategiskt viktiga förbindelser	









MÅL 1 År 2045 har Stockholmsregionen inte några nettoutsläpp av växthusgaser

För att Stockholmsregionen ska bidra till sin del av Parisavtalet behöver vi minska våra växthusgasutsläpp. Enligt koldioxidbudgeten för Stockholms län krävs en minskning på minst 12 procent per år. Det handlar om de så kallade territoriella utsläppen, men även de utsläpp som vår konsumtion orsakar utanför vår region måste minska. Vi har en lång väg kvar och behöver genomföra en rad åtgärder för att förändra hur vi producerar och konsumerar. Detta gäller både invånare, offentlig sektor och näringsliv. Trots åtgärder blir det svårt att fullt ut nå målet till 2045 och därför behövs det även så kallade kompletterande åtgärder – upptag eller avskiljning av koldioxid som ger negativa utsläpp.

Områden som bidrar till en stor andel av utsläppen är transportsektorn och bygg- och anläggningssektorn. Samtidigt växer Stockholmsregionen snabbt och vi behöver fler bostäder och en utvecklad infrastruktur. För att minska utsläppen måste vi utveckla alternativ till att bygga nytt och bättre utnyttja befintliga byggnader och resurser. En god internationell tillgänglighet är viktigt för att säkerställa Stockholmsregionens attraktivitet, konkurrenskraft och talangattraktion, där resandet med båt, flyg och tåg lyfts som en viktig förutsättning. Mycket av exporten sker också med tunga transporter på väg, vilket står för en stor del av klimatpåverkan. För att dessa transporter ska kunna bli hållbara och en del av en klimatneutral framtid behövs omfattande åtgärder som är kopplade till val av transportsätt, val av resvägar, bränslen och beläggning per resa som gör att utvecklingen går mot minskade växthusgasutsläpp.

FAKTA | **VÄXTHUSGASUTSLÄPP**

Territoriella utsläpp:
Direkta utsläpp från aktiviteter som utförs inom länets gränser.
Konsumtionsbaserade utsläpp:
Utsläpp som konsumtion i länet orsakar, oavsett var i Sverige eller världen utsläppen sker.

Resultatmål:

1.1 Koldioxidutsläppen har minskat med i snitt minst 12 procent per år sedan 2022 i enlighet med länets koldioxidbudget

Stockholms läns koldioxidbudget visar hur mycket koldioxid vi som mest kan släppa ut om vi ska kunna uppfylla Stockholmsregionens del i Parisavtalet. Budgeten visar vilket totalt utsläppsutrymme länet har, det vill säga den maximala volym koldioxid som kan släppas ut över all framtid. Budgeten fokuserar på de utsläpp som sker inom våra geografiska gränser, så kallade territoriella utsläpp eller direkta utsläpp. Uppdateringen av budgeten 2024 med statistik fram till och med 2022 visar att utsläppen i Stockholmsregionen behöver minska med minst 12 procent årligen för att utsläppsutrymmet ska räcka fram till 2045. Görs inte de nödvändiga utsläppsminskningarna ett år kommer en större minskning att krävas nästkommande år. Om länet fortsätter med samma utsläppstakt som 2022 kommer länets koldioxidbudget att ta slut redan 2030 och utsläppen måste då upphöra helt.

1.2 Växthusgasutsläppen från inrikes transporter i Stockholmsregionen har upphört senast 2040

Transporter står år 2022 för runt hälften av de territoriella utsläppen av växthusgaser i Stockholmsregionen. Personbilar står för en övervägande andel. Även tunga lastbilar står för en stor andel. Utsläppen från kollektivtrafik är däremot små. Utsläppen ska enligt nationella etappmålet för inrikes transporter minska med minst 70 procent till 2030 jämfört 2010. Detta mål är en utgångspunkt även i Stockholmsregionen och till 2040 senast, med effektiva åtgärder, ska utsläppen ha upphört. Region Stockholm ska samtidigt aktivt verka för att klimatpåverkande utsläpp från transporter i Stockholmsregionen ska upphöra redan till år 2035. För att nå målen behövs även bättre förutsättningar för fossilfria bränslen, så som el, biobränslen och vätgas. Elektrifiering av fordonsflottan och utbyggnad av laddinfrastruktur är viktiga delar av lösningen. Samtidigt finns utmaningar med en övergång till el, bland annat tillgången till effekt i elsystemet.

1.3 Växthusgasutsläppen från bygg- och anläggningssektorn har minskat

Bygg- och anläggningssektorn står för runt 20 procent av de nationella utsläppen, med en marginal beroende på beräkningsmetod. Utsläppen kommer framför allt från produktion och transporter av byggmaterial. Bland annat transporter av berg- och jordmassor till och från byggarbetsplatser ger stora utsläpp. När inredning och byggmaterial inte bevaras eller tas om hand går både resurser och ibland värdefullt kulturarv till spillo. Inom ramen för Fossilfritt Sverige har Bygg- och anläggningssektorn tagit fram en färdplan för fossilfrihet. I denna ingår mål om fossilfri sektor till 2045 och ett mål om 75 procent minskade utsläpp av växthusgaser 2040 jämfört med 2015. Bygg- och anläggningsverksamhet i Stockholmsregionen bör bidra till denna målsättning. Alternativ till att bygga nytt och lösningar för hur vi kan använda befintlig bebyggelse behöver utvecklas. Genom att minimera antalet transporter och utveckla fler åtgärder för en cirkulär plan- och byggprocess som säkerhetsställer att material används på ett resurseffektivt sätt kan vi minska utsläppen.

1.4 Växthusgasutsläppen från konsumtion har minskat

Normalt mäts i dag de territoriella utsläppen av växthusgaser, det vill säga utsläpp som sker inom länets gränser. För att mäta de utsläpp som vår konsumtion i länet orsakar oavsett var i Sverige eller världen utsläppen sker, behöver vi i stället mäta de så kallade konsumtionsbaserade utsläppen. Statistik finns inte idag på regional nivå, men mätningar indikerar att de konsumtionsbaserade utsläppen i Stockholmsregionen kan vara upp till fem gånger större än de territoriella. Enligt Miljömålsberedningen behöver Sverige minska de konsumtionsbaserade utsläppen med 69 procent till 2040 jämfört med 2010. Arbetet i Stockholmsregionen ska accelerera så att växthusgasutsläpp från konsumtion har uppnått klimatneutralitet till 2045 i syfte att nå EU-målen och internationella överenskommelser såsom Parisavtalet. Etappmål för minskad klimatpåverkan från konsumtion ska fördjupas vid framtagandet av en, till den regionala utvecklingsplanen underliggande, plan inom klimatområdet. Transport och boende är två områden som orsakar stora konsumtionsbaserade utsläpp. Ytterligare områden med stor andel av de konsumtionsbaserade utsläppen är flygresor och livsmedel. En specifik materialström som idag orsakar en stor andel av utsläppen är det plastavfall som hushållen inte sorterar ut från sitt restavfall. Denna plast genererar utsläpp när restavfallet förbränns för att producera fjärrvärme. Insatser behöver riktas brett i samhället. Företag kan behöva ställa om steg i sina produktionscyklar och nya affärsmodeller behövs för att öka återanvändning och återvinning. Möjligheterna till delning och reparation behöver förbättras för konsumenter.

1.5 Upptag och avskiljning av koldioxid har ökat

För att nå klimatmålen behövs kompletterande åtgärder. Dessa åtgärder ger, genom upptag eller avskiljning av koldioxid, så kallade negativa utsläpp. Ett sätt att skapa negativa utsläpp är genom ett ökat upptag av växthusgaser i skog och mark, så kallade kolsänkor. Kolsänkor kan ökas genom åtgärder inom skogs- och jordbruksektorn, men också genom naturbaserade lösningar i den bebyggda miljön. Genom att bevara, återställa och öka andelen grönytor kan mer kol bindas. Ett annat sätt är att genom tekniska lösningar avskilja koldioxid vid produktion av energi eller i industrin, så kallad CCS. Detta kan bland annat ske genom avskiljning i fjärrvärmeverk där biobränslen (så kallad bio-CCS) används, vilket kan vara ett område för Stockholmsregionen som har en stor andel fjärrvärme. Framställning och användning av biokol är ett annat sätt att skapa negativa utsläpp. Biokol kan produceras från flera olika typer av organiskt material, bland annat från restprodukter såsom park- och trädgårdsavfall och slam.



MÅL 2 Stockholmsregionen har motståndskraftiga system som säkerställer funktionalitet, säkerhet och beredskap

Ett försämrat omvärldsläge, ett förändrat klimat och en växande befolkning ställer ökade beredskapskrav på oss aktörer i regionen. Stockholmsregionen har som huvudstadsregion både symbolisk och strategisk betydelse i form av att vara Sveriges politiska, ekonomiska och administrativa centrum, med en stor koncentration av befolkning och kritiska funktioner.

Vi behöver säkerställa att det finns en tillräcklig motståndskraft i samhället vid fredstida kriser eller höjd beredskap. Det kan ske genom att samhällsviktig verksamhet och kritisk försörjning är tillräckligt skyddad och att anpassningar görs för att hantera klimatrelaterade risker. Alla tekniska system behöver vara kapacitetsstarka, resurseffektiva och motståndskraftiga för att möta ett växande behov och ökade krav på beredskap. Flera av dessa är ömsesidigt beroende av varandra – vilket kan stärka funktionerna, men det kan även innebära en ökad sårbarhet.

Resultatmål:

2.1 Stockholmsregionen har ökat sin förmåga att bedriva samhällsviktig verksamhet i fredstida kriser och höjd beredskap

Motståndskraftiga system är avgörande för att bedriva samhällsviktig verksamhet under fredstida krissituationer och höjd beredskap. Det kan exempelvis handla om kritisk infrastruktur för hälso- och sjukvård, kollektivtrafik, kommunikation, vattenförsörjning och energi. Stockholmsregionens aktörer behöver planera för system som kan hantera, anpassas och återhämta sig från olika typer av störningar, som extrema väderförhållanden eller avsiktliga försök till sabotage. Samhällsviktig verksamhet har ett flertal kritiska beroende däribland en fungerade elförsörjning, energiförsörjning och digital infrastruktur. För att säkra länets vattenförsörjning och reservvattenförsörjning behövs motståndskraftiga system för vatten och avlopp. Där utöver är samhällsviktiga verksamheter beroende av en fungerande försörjning av varor och tjänster oavsett störningar. Stockholmsregionens aktörer behöver därför beakta beredskapshänsyn i samhällsplaneringen för att tidigt identifiera och hantera målkonflikter så att långsiktigt hållbara avvägningar och prioriteringar kan göras.

Förutsättningar för livsmedelsförsörjning och livsmedelsberedskap behöver stärkas. Ett starkt livsmedelssystem förutsätter bland annat goda förutsättningar för bibehållen regional livsmedelsproduktion. Den offentliga måltiden kan vara en drivande faktor och en säker kund för regionala lantbrukare. Stockholmsregionens aktörer behöver bidra till den gemensamma utvecklingen av ett robust lantbruk och en robust livsmedelsindustri. För att minska sårbarheten i livsmedelssystemet är planering och förebyggande arbete viktigt, samtidigt som flexibilitet i systemet måste kunna bibehållas.

2.2 Motståndskraft mot klimatrelaterade kriser i Stockholmsregionen har ökat

Högre temperaturer, skyfall, översvämningar och förlust av biologisk mångfald är ett allt större hot mot Stockholmsregionen. Värmeböljor och en ökad utbredning av hårdgjorda ytor i länet och omfattande mänsklig aktivitet riskerar att höja temperaturen ytterligare och skapar urbana värmeöar. Där kan temperaturen vara flera grader högre än i närliggande grönområden. Värme påverkar även grupper med nedsatt förmåga att reglera kroppstemperaturen. Det handlar om barn, äldre och personer med sjukdomar, men även om djur. En stor del av marken är låglänt och belägen vid kusten, vid Mälaren eller i dalgångar. Detta gör att befolkning, infrastruktur och bostäder redan är utsatta för risker kopplade till extrem nederbörd och översvämningar. Lösningar som minskar riskerna berör många olika aktörer och kan behöva hanteras i samverkan.

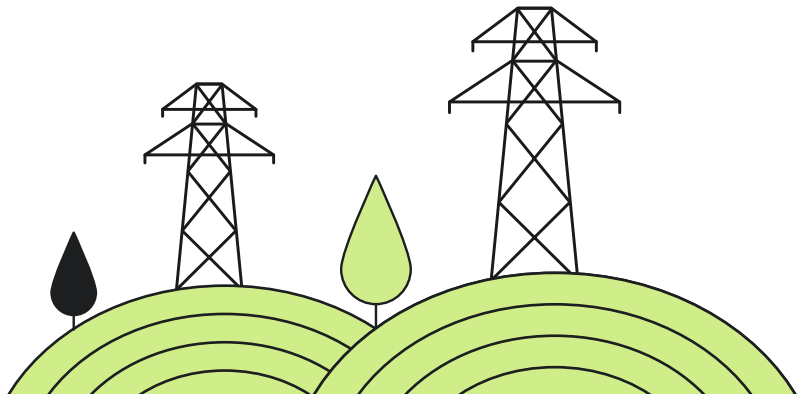
Bebyggelse och infrastruktur måste anpassas för att stå emot skador som kommer av ett förändrat klimat. En viktig del i arbetet är att vi planerar för fler kostnadseffektiva naturbaserade lösningar i tätortsmiljöer, för odlingslandskapet, skogs- och kustmiljöer. En stärkt samverkan behövs för att vi ska kunna hantera de utmaningar som klimatförändringarna medför.

2.3 Kapacitet och motståndskraft i tekniska försörjningsystem har ökat

För att samhället ska fungera krävs pålitliga och väl underhållna tekniska försörjningssystem. En ökande befolkning och ökade krav på beredskap gör att länets aktörer behöver bidra till att samtliga system skyddas, underhålls och utvecklas. Många befintliga system har en stor underhållsskuld och för att öka kapaciteten och effektiviteten i dessa behöver reinvesteringar göras. Användningen av vatten måste effektiviseras för att minska belastningen, både på vatten- och avloppssystem och på bakomliggande vattenresurser.

Till följd av elektrifieringen och omställningen till ett fossilfritt samhälle ökar beroendet av en väl fungerande elförsörjning. Fokusering på en enskild energilösning riskerar att öka sårbarheten. Beredskapshänsyn behöver därför beaktas i takt med omställningen så det finns tillgång till olika drivmedel samtidigt som det krävs en omfattande utbyggnad av elproduktionskapacitet, elnät och lagringsmöjligheter. Det är även viktigt att välja rätt energikälla till ändamålet.

Ett sätt att möta efterfrågan är ökad flexibilitet i elanvändning och lagring. Det bidrar både till tillgång till el under tiden elnäten byggs ut, stärker beredskapen samt ger ett effektivare utnyttjande av elnätet. Andra alternativ som ökar den lokala självförsörjningsgraden är solceller och småskalig lagring av el.



MÅL 3

Stockholmsregionen har en hållbar och pålitlig energiförsörjning som möter behoven

Att Stockholmsregionens el- och energiförsörjning är pålitlig är en förutsättning för att verksamheter och vardagsliv ska fungera. Det är viktigt att regionens utveckling inte begränsas av flaskhalsar i energiförsörjningen. För att vara hållbar, effektiv och motståndskraftig behöver energiförsörjningen utvecklas. Det behövs nya innovativa lösningar. En robust energiproduktion har en balans mellan planerbar och förnybar energi och möjligheter till energiinlagring. Fjärr- och kraftvärmen i Stockholmsregionen behöver stärka sin konkurrenskraft och stå för merparten av den lokala energiproduktionen. För att säkerställa en resilient och kapacitetsstark energidistribution behöver vi utveckla stabiliteten i näten. Befintliga flaskhalsar i elnätens olika nivåer behöver byggas bort så att kapaciteten möter den gröna omställningen och näringslivets behov. Utöver ökad överföringskapacitet och elproduktion kan länets elförsörjning förbättras genom energieffektivisering som ingår i mål 3.1.

Resultatmål:

3.1 Elförsörjningen i Stockholms elområde har förbättrats

Stockholms län kommer fortsatt att vara beroende av att importera el från andra delar av landet och elförsörjningen i det elområde där Stockholm ingår behöver öka. Framtidens ökande elbehov kan tillgodoses genom att elnätet byggs ut för att få bort flaskhalsarna ur systemet, som idag driver upp elpriset, eller att elområdet där Stockholm ingår ökar sin fossilfria elproduktion, eller en kombination av dessa. På användarsidan kan man också genomföra energieffektiviseringar i verksamheters processer och byggnadsbestånd för att minska efterfrågan. En utvecklad elförsörjning leder till att länet kan fortsätta den gröna omställningen, verksamheter kan etablera sig och bostäder och infrastrukturprojekt kan utvecklas.

3.2 Kapaciteten i transmissionsnätet för el har fördubblats

Elbehovet i Stockholmsregionen ökar på grund av den gröna omställningen, näringslivets utveckling och befolkningsökningen. Den lokala elproduktionen i Stockholmsregionen är låg, vilket innebär att Stockholmsregionen är beroende av import av el från övriga Sverige och kommer fortsatt vara det.

Överföringskapaciteten i det nationella transmissionsnätet behöver därför fördubblas. Redan planerade projekt innebär nya ledningsdragningar, uppgradering av nätstationer och spänningshöjning i befintliga ledningstråk. För att bygga bort flaskhalsar och för att få elen att nå slutanvändaren är det viktigt att projekten byggs inom utsatt tid, detta gäller både för transmissionsnät och underliggande region- och lokalnät.

3.3 Den inomregionala produktionen av förnybar el har ökat

Det finns flera fördelar med att öka den inomregionala elproduktionen. Elen matas ut via underliggande nätnivåer (lokalnät och regionnät) och därmed undvika att ytterligare belasta transmissionsnätet. Ur ett beredskapsperspektiv finns det också fördelar med att öka den lokala elproduktionen och främja lösningar för ökad inomregional produktion av förnybar energi och verka för en förnybar energiförsörjning.

3.4 Fjärr- och kraftvärme utgör en central roll i länets energiförsörjning

Fjärr- och kraftvärme är avgörande för att energiförsörjningen i Stockholms län ska fungera. För att optimera användningen bör den, där det är möjligt, prioriteras som uppvärmningsform. En utvecklad fjärrvärme ger möjlighet att öka elproduktionen i kraftvärmeverken, vilket utgör regionens viktigaste lokala elproduktion. Fjärrvärmen är resurseffektiv samtidigt som elen som produceras är planerbar, det vill säga oberoende av väder och årstid. Länets fjärrvärmeaktörer behöver även utveckla möjligheterna till tekniska kolsänkor (bio-CCS och CCU) och återanvända energin till fler ändamål.

→ Mer om den rumsliga utvecklingen och regional teknisk försörjning på s. 83–93

MÅL 4

Stockholmsregionen har ett resurseffektivt och hållbart transportsystem som ökar tillgängligheten för invånare och näringsliv

Ett väl fungerande transportsystem är avgörande för Stockholmsregionens långsiktiga utveckling. Transportsystemet kopplar ihop Stockholmsregionen med hela östra Mellansverige genom att föra platser, människor och verksamheter närmare varandra. Stockholmsregionens invånare behöver ett välfungerande transportsystem för att kunna ta sig till sitt arbete, uträtta olika typer av ärenden och för att kunna utöva sina fritidsintressen. På motsvarande sätt behöver regionens näringsliv transportsystemet för att kunna attrahera arbetskraft, vara nåbara för kunder och för att kunna ta emot och exportera varor och tjänster till marknaden. En växande befolkning och fler arbetsplatser innebär att trycket på transportsystemet ökar och på sikt kommer nya brister att uppstå. Utmaningarna ligger bland annat i att kunna säkra framkomlighet, tillgänglighet och kapacitet – samtidigt som resursförbrukning och miljöpåverkan minimeras.

Resultatmål:

4.1 Transporteffektiviteten i Stockholmsregionen har ökat

En transporteffektiv region är ett samhälle där transporterna genomförs på ett resurseffektivt sätt som maximerar nyttorna — samtidigt som de ekonomiska, miljömässiga och energimässiga resurserna minimeras. En transporteffektiv region kännetecknas bland annat av hög användning av kollektiva och hållbara transporter, en optimerad infrastruktur som är anpassad efter behoven, digitalisering och automatisering, samt en samordnad planering av bebyggelse och transportsystem.

Alla typer av framtida åtgärder och investeringar i transportsystemet behöver bidra till att Stockholmsregionens samlade transporteffektivitet ökar. De ekonomiska, miljömässiga och energimässiga resurserna sätter begränsningar för utvecklingen av transportsystemet, och det är därför viktigt med smarta och välavvägda

lösningar. För att skapa förutsättningar för en utveckling som leder i riktning mot målet behöver åtgärderna utvärderas i ett systemperspektiv, samt att fortsatt planering sker i samverkan mellan regionala aktörer.

4.2 Tillgängligheten i transportsystemet har ökat för invånare och näringsliv

En av transportsystemet viktigaste funktioner är att det tillhandahåller tillgänglighet, överbryggar barriärer och bidrar till en sammanhållen region. Genom snabba, jämställda och pålitliga transporter förs platser, människor och verksamheter närmare varandra, vilket i sin tur skapar förbättrade förutsättningar för den regionala utvecklingen som helhet.

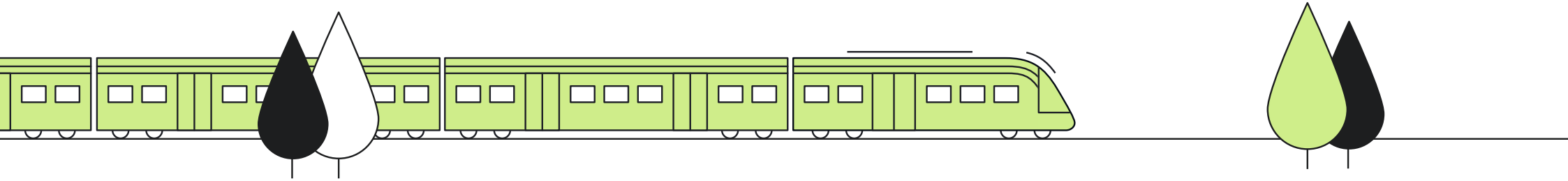
Tillgängligheten i Stockholmsregionen behöver öka. Framtida tillgänglighetsförbättringar i transportsystemet behöver ske med hållbara transporter som utgångspunkt och förutsättningarna för ökat resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver stärkas. Tillgängligheten behöver förbättras genom väl avvägda investeringar i transportinfrastrukturen och en utvecklad kollektivtrafik som kortar restider. För att skapa en högre tillgänglighet i hela länet och mot omvärlden behöver transportsystemet även understödjas av en ändamålsenligt utformad bebyggelsestruktur. Genom att planera tillkommande bebyggelse med hänsyn till transportsystemets utveckling och funktion skapas förutsättningar för ökad tillgänglighet både inom länet och mot omvärlden. Detta gäller även platser med många arbetstillfällen och god tillväxtpotential där förbättrade kommunikationer exempelvis bidrar till ökad sysselsättning och stärka näringslivet.

4.3 Andelen resor med hållbara transportmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) har ökat till minst 75 procent till år 2035

Transportsystemet står idag för en stor andel av samhällets klimatpåverkande utsläpp av växthusgaser och åtgärder är nödvändiga för att minska dessa utsläpp. För att klara kortsiktiga mål om minskad klimatpåverkan och långsiktiga mål om att Stockholmsregionen inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser – men även för att bidra till mål om förbättrad tillgänglighet och ökad transporteffektivitet – behöver förutsättningarna för hållbara transporter stärkas ytterligare.

En viktig del i detta handlar om att öka kollektivtrafikens attraktivitet genom att erbjuda trygga och effektiva transporter. Genom att utveckla kollektivtrafiken, bygga ut cykelinfrastrukturen samt skapa gångvänliga bebyggelsemiljöer skapas förutsättningar för ökad andel resande med hållbara transporter. Detta gäller särskilt i reserelationer med låg kollektivtrafikandel eller där potential finns för att öka kollektivtrafikandelen, till exempel resor till och från Arlanda. Även flygets gröna omställning och framtida elektrifiering behöver skyndas på.

→ Mer om den rumsliga utvecklingen och det regionala transportsystemet på s. 61–72 och bilaga *Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen*



MÅL 5 Bostadsförsörjningen i Stockholmsregionen är hållbar och möter invånarnas behov och förutsättningar

Att ha tillgång till en god bostad är en grundläggande förutsättning för människors välmående. En välfungerande bostadsförsörjning bidrar till ökad trygghet, bättre integration och är avgörande för att människor med olika förutsättningar ska kunna bo i goda bostäder. En välfungerande bostadsförsörjning behövs för att Stockholmsregionen ska kunna attrahera talanger och för att kunna möta arbetsmarknadens kompetensbehov, vilket är nödvändigt för Stockholmsregionens konkurrens- och attraktionskraft. För att möta olika behov och livssituationer behöver regionen kunna erbjuda en blandning av bostäder – olika storlekar, upplåtelseformer och prisnivåer – så att fler kan hitta en bostad som passar i livets olika faser. Samtidigt står bygg- och anläggningssektorn för runt 20 procent av de nationella växthusgasutsläppen. Den nyproduktion av bostäder som behövs måste vara hållbar och ske med hälsosamma material och liten klimatpåverkan.

Resultatmål:

5.1 Antalet tillkommande bostäder motsvarar det demografiska behovet

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar. För att säkerställa att såväl nuvarande som kommande invånare kan bo i goda bostäder behöver det kontinuerligt tillkomma nya bostäder i takt med befolkningstillväxten. Vi behöver gemensamt arbeta för att det demografiska behovet av tillkommande bostäder säkerställs. Genom att verka för fler och nya bostads- och boendeösningar, effektiva och förutsägbara planprocesser, regelverk och handläggningstider – ökar vi möjligheterna att nå målet. Ny bebyggelse kan förstärka eller motverka den befintliga boendesegregationen. Vid planering av nya bostäder är det viktigt att belysa, ta hänsyn till och sträva efter att motverka negativa effekter av boendesegregation.

5.2 Bostadsbristen i Stockholmsregionen har minskat

Situationen på bostadsmarknaden har lett till att det finns hushåll som inte har tillgång till goda bostäder. Detta visar sig bland annat i form av trångboddhet, unga som inte kan flytta hemifrån, osäkra boendeformer och hushåll som inte kan separera. Kvinnor har i genomsnitt lägre inkomster än män och påverkas av bristen på bostäder i högre grad än män. Det är endast 15 procent av Stockholmsregionens invånare som anser att det är lätt att hitta en bra bostad utifrån sin ekonomi. Vidare är hemlöshet en utmaning som berör allt från barnfamiljer utan eget boende till personer utan tak över huvudet. Ett eget boende är viktigt för alla människors trygghet, hälsa och livskvalitet, inte minst för barn och unga. Hemlöshet kan leda till långvarig social utestängning och innebär ett personligt lidande.

Vi behöver arbeta för att sänka trösklarna på bostadsmarknaden så att fler får tillgång till goda bostäder som svarar mot hushållets behov och förutsättningar. Vi behöver också värna det befintliga bostadsbeståndet och säkerställa att det finns en lokal variation av upplåtelseformer och bostadsstorlekar. Det befintliga bostadsbeståndet kan nyttjas bättre genom att det utvecklas och anpassas efter nya behov. Inlåsningseffekter som motverkar ett effektivt användande av det befintliga beståndet behöver motverkas. På regional nivå behövs strategisk samverkan mellan olika aktörer kring bostadsförsörjning, bland annat för att kunna ställa gemensamma krav på de statliga aktörerna men också för att lära av varandra och för att främja innovationer och nya lösningar.

5.3 Innovationer och nya lösningar har bidragit till en hållbar bostadsförsörjning

För att säkerställa en långsiktigt hållbar bostadsförsörjning krävs nytänkande och innovativa lösningar som främjar klimatmässig, ekonomisk och social hållbarhet. Vi behöver verka för cirkuläritet och innovationer inom byggsektorn. Det behövs också nya finansierings- och bostadslösningar som hjälper till att möta utmaningarna på bostadsmarknaden. Kollektiva boendeformer, flexibla boenden och delade boendeformer kan bidra till en mer varierad bostadsmarknad. Med en kombination av nytänkande och effektivare resursutnyttjande kan vi skapa en mer hållbar och inkluderande bostadsförsörjning.

→ Mer om det demografiska behovet av bostäder i bilaga *Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022-2060*

MÅL 6 Demokratin i Stockholmregionen är stark och invånarna upplever en hög grad av delaktighet, tillit och trygghet

En stark demokrati bygger på att invånarna känner tillit och har möjlighet att vara delaktiga i samhället. Det handlar både om att skapa förutsättningar för ett högt valdeltagande i hela Stockholmsregionen och att stärka möjligheterna att engagera sig i civilsamhället och föreningslivet. Tillit och delaktighet hänger ofta ihop – vi behöver ha förtroende för varandra och för samhällets institutioner. För att stärka detta måste vi arbeta för en hög trygghet och ett samhällsklimat som är öppet och inkluderande. Alla invånare ska ha inflytande över sin livssituation och ha lika möjligheter att påverka samhällsutvecklingen. Ett rikt och mångfacetterat kulturliv och en stark folkbildning är av stor betydelse för en hållbar regional utveckling och en stark demokrati.

Resultatmål:

6.1 Andel valdistrikt med ett valdeltagande på minst 70 procent har ökat

En stark demokrati bygger på ett högt och jämlikt valdeltagande, där alla åsikter och perspektiv tas tillvara. Valdeltagandet är ett viktigt mått på delaktighet i samhället och i Stockholmsregionen finns stora skillnader mellan olika områden. Grundläggande förutsättningar såsom utbildningsnivå och sociala levnadsförhållanden har stor betydelse för människors delaktighet. När invånare upplever att de saknar inflytande kan det minska både tilliten till demokratin och tron på framtiden. För att stärka demokratin behöver möjligheterna till inflytande vara jämställda och jämlika, delaktigheten vara hög och valdeltagandet måste öka i hela regionen - särskilt i de områden där det idag är som lägst.

6.2 Tilliten till institutioner har ökat hos Stockholmsregionens invånare

För att samhället ska fungera behöver människor ha förtroende för myndigheter och institutioner. När vi litar på bland annat rättsväsendet, sjukvården och skolan stärks samhörigheten och den sociala sammanhållningen. Hög tillit bidrar också till stabilitet, trygghet och en stark demokrati. I Sverige är tilliten till institutioner generellt sett hög jämfört med många andra länder, men det finns skillnader mellan olika grupper och områden. För att upprätthålla ett högt förtroende behöver samhället kunna hantera brott och hot, som tillexempel välfärdsbrott, desinformation, påverkanskampanjer och cyberattacker. Riktade insatser behöver göras för att exempelvis minska risken för digitalt utanförskap, framför allt hos dem med låg digital kunskap.

6.3 Tryggheten i Stockholmsregionen har ökat

Trygghet, både den upplevda och faktiska tryggheten, är viktig för både människors tillit till varandra och för förtroendet för samhällets institutioner. Faktorer som utbildning och arbete spelar stor roll för att skapa trygghet och stabilitet – men också utformningen av våra livsmiljöer. En minskad trygghet kan leda till ett lägre engagemang i samhällsutvecklingen och påverka den sociala sammanhållningen negativt. Organiserad brottslighet och hot skapar stort lidande för de som drabbas och påverkar även Stockholmsregionens attraktivitet och konkurrenskraft. Den negativa utvecklingen med ökad brottslighet och otrygghet måste vändas. För att säkerställa trygghet för både invånare och företag behöver brottsförebyggande och trygghetsskapande insatser prioriteras. Vi behöver arbeta med att öka kunskapen om brottslighet och dess konsekvenser. Även våld i nära relation är ett omfattande problem som måste motverkas.

6.4 Alla invånare har hög möjlighet att vara delaktiga i civilsamhälle

Tillit och delaktighet är viktiga byggstenar i en stark demokrati och här har föreningsliv och folkbildning en stor betydelse. När fler engagerar sig i civilsamhället, till exempel genom föreningar och organisationer, stärks den sociala sammanhållningen och tilliten mellan människor. För att värna demokratin behöver alla ha goda möjligheter att delta i samhällsutvecklingen och civilsamhället. Idag skiljer sig engagemanget åt mellan olika bostadsområden i Stockholmsregionen. Det beror bland annat på sociala och ekonomiska faktorer, som utbildningsnivå

och levnadsvillkor. Det är viktigt att det finns en grundfinansiering av kultur, folkbildning och föreningsliv, grundfinansieringen bör följa samhällets kostnads- och utgiftsutveckling.

6.5 I Stockholmsregionen har kvinnors och mäns möjligheter att forma samhället och sina egna liv ökat

Positioner med inflytande över arbetslivet är fortsatt ojämnt fördelade mellan kvinnor och män. Kön samverkar med andra diskrimineringsgrunder och socioekonomiska faktorer, vilket påverkar möjligheten till inflytande och delaktighet. Ojämställdheten speglar maktstrukturer, könsnormer och föreställningar om kompetens. Den svenska arbetsmarknaden är starkt könssegregerad, och kvinnor tar fortfarande ett större ansvar för obetalt hem- och omsorgsarbete. Trots mål om jämställda villkor har kvinnor generellt sämre arbetsvillkor, lägre löner och högre ohälsotal än män. Fler kvinnor beviljas sjukersättning, och skillnaderna påverkar både individens livsvillkor och samhällets utveckling. För att öka jämställdheten i Stockholmsregionen krävs insatser som stärker kvinnors inflytande i arbetslivet, minskar könssegregering på arbetsmarknaden och främjar ekonomisk jämställdhet. Det innebär bland annat att förbättra kvinnors arbetsvillkor, fördela obetalt omsorgsarbete mer jämlikt och förebygga mäns våld mot kvinnor, samt motverka hedersrelaterat våld.

6.6 Kulturen och folkbildningen har stärkt demokratin

Genom ett rikt och varierat kulturutbud främjas upplevelser, möten, bildning och delaktighet. Folkbildningen stärker och utvecklar demokratin i regionen genom att erbjuda platser för möten som bidrar till tillit och gemenskap. Den bidrar också till människors utveckling och lärande, skapar demokratifrämjande samtal och överbygger samhällsklyftor. Både kulturliv och en välfungerande demokrati attraherar människor från hela världen till Stockholmsregionen.
För att uppnå målet krävs samverkan mellan oss aktörer i regionen och det behövs också ett särskilt fokus på att öka tillgängligheten till och deltagande i kulturliv och folkbildning. Också ett rikt och mångfacetterat kulturliv och folkbildning behöver integreras i samhällsplaneringen som verktyg för att främja delaktighet, tillit och trygghet.

→ Mer om *Folkbildningsstrategi för Stockholmsregionen* och *Kulturstrategi för Stockholmsregionen* på regionstockholm.se



MÅL 7 Folkhälsan i Stockholmsregionen är god och jämlik

En god och jämlik folkhälsa är avgörande för en hållbar och motståndskraftig Stockholmsregion. För att skapa ett inkluderande samhälle behöver alla invånare, oavsett bakgrund och kön, ha goda livsvillkor och lika möjligheter till ett hälsosamt liv. Hälsofrämjande insatser som är tillgängliga för alla och anpassade efter människors behov i olika åldrar och livssituationer, är viktiga för regionens långsiktiga utveckling. En bättre folkhälsa stärker både sammanhållningen och regionens attraktivitet. Genom att arbeta brett och inkluderande för jämlik hälsa kan vi skapa hälsosamma livsmiljöer och bidra till en hållbar och livskraftig region.

Resultatmål:

7.1 Hälsan har förbättrats för alla invånare och jämlikheten i hälsa har ökat

Skillnader i hälsa mellan olika grupper och områden beror på ojämlikheter i livsvillkor, levnadsförhållanden och levnadsvanor. För att skapa en god och jämlik folkhälsa krävs insatser som minskar dessa skillnader. Det krävs både breda insatser, som når många, och riktade insatser för de grupper och områden som har störst behov. Arbetet behöver fokusera på att stärka livsvillkoren, öka individers tillgång till hälsofrämjande resurser och förebyggande insatser. För att minska de skillnader i hälsa som går att påverka krävs samordnade insatser och långsiktigt samarbete mellan olika sektorer.

7.2 Andelen invånare med goda livsvillkor har ökat

Goda livsvillkor är grunden för både individens och samhällets utveckling. För att minska antalet invånare med sårbara livsvillkor och främja en god folkhälsa behöver vi arbeta både med insatser som förbättrar människors individuella livsvillkor och som stärker regional utveckling. Genom att stärka tillgång och förutsättningar för utbildning, arbete, goda bostäder och sociala nätverk i områden med svaga livsvillkor kan vi skapa mer jämlika och jämställda livsmiljöer. Detta stärker både individens livskvalitet och den regionala sammanhållningen, vilket är grundläggande för att bygga en hälsosam och långsiktigt hållbar region.

7.3 Alla barn slutför grundskolan med gymnasiebehörighet och andelen elever som fullföljer en gymnasieutbildning har ökat

Utbildning är en nyckel till god hälsa, jobb och social delaktighet. Alla barn har rätt till en likvärdig skola och en utbildning av hög kvalitet. För att fler elever ska klara grundskolan med gymnasiebehörighet behöver resurser riktas till de skolor och elever som har störst behov. Gymnasieexamen spelar en avgörande roll för ungas etablering i vuxenlivet och stärker individens livschanser genom ökad egenmakt, förbättrade socioekonomiska villkor och minskad risk för ohälsa över tid. Ett jämlikt och jämställt utbildningssystem stärker både individers livschanser, samhällsekonomin och folkhälsa.

7.4 Andelen invånare som lever i hälsofrämjande livsmiljöer har ökat

Hur vi planerar våra livsmiljöer påverkar både folkhälsan och en hållbar samhällsutveckling. Genom att skapa livsmiljöer som uppmuntrar till och stödjer fysisk aktivitet, rekreation och välbefinnande skapas förutsättningar för en god folkhälsa. Det handlar om att planera för trygga, rena och hälsosamma miljöer – både inomhus och utomhus. Vi behöver säkerställa hälsosamma livsmiljöer avseende omgivningsljud, luftkvalitet, ren mark och rent vatten, särskilt i områden där risken för ohälsa är högst. Exponeringen för, och konsekvenserna av, skadliga miljöfaktorer varierar i befolkningen och vi behöver ta hänsyn till detta i planeringen.

→ Mer om *Fysisk aktivitets- och idrottstrategi* på regionstockholm.se

MÅL 8

Utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmregionen är flerkärnig, hållbar och bidrar till goda livsmiljöer och näringslivsutveckling

Hur vi planerar och lokaliserar bebyggelse, infrastruktur och service har stor betydelse för hur vi lever våra dagliga liv och vårt framtida välmående. Genom att skapa en resurseffektiv, sammanhållen och flerkärnig struktur i stadsmiljöer, på landsbygder och i skärgården – kan fler människor få närhet till arbetsplatser och utbildning, service, kultur, natur och rekreation. När vi tar hänsyn till natur- och kulturvärden och satsar på god gestaltning, skapar vi trivsamma miljöer där människor mår bra och kan engagera sig i samhället. En flerkärnig struktur bidrar också till att vi använder mark och vatten på ett hållbart sätt och till att säkerställa livskraftiga ekosystem. Utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmsregionen ska bidra till ett sammankopplat och robust östra Mellansverige.

Resultatmål:

8.1 En betydande andel av nytillkommen bebyggelse har lokaliserats i den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen

Genom att samplanera bebyggelse och kollektivtrafik kan vi använda gemensamma resurser och investeringar mer effektivt. När ny bebyggelse planeras där det redan finns god kollektivtrafik och service blir det enklare för fler att resa hållbart. Det förbättrar tillgången till arbetsplatser, utbildning och samhällsservice. En kollektivtrafiknära bebyggelseutveckling bidrar till att bevara värdefulla mark- och naturresurser, vilket bland annat är viktigt för den biologiska mångfalden. Det är viktigt att kollektivtrafiken får det utrymme som behövs vid stationer och bytespunkter för att kunna fungera effektivt. Vi behöver förbättra samarbetet mellan kommuner, regioner, kollektivtrafikoperatörer och fastighetsutvecklare för att säkerställa en helhetssyn och för att hantera de målkonflikter en kollektivtrafiknära bebyggelseutveckling innebär.

8.2 Stockholmsregionens regionala stadskärnor har fortsatt att utvecklats som nav för viktiga funktioner

Att utveckla en flerkärnig region är viktigt för att hantera befolkningstillväxten på ett hållbart sätt. Genom att stärka de regionala stadskärnorna skapar vi en bättre balans mellan arbetsplatser, service och bostäder i hela regionen. Det minskar belastningen på transportsystemet och gör viktiga samhällsfunktioner som vård, utbildning och kultur mer tillgängliga för fler invånare. En utveckling i de regionala stadskärnorna bidrar även till ett effektivt nyttjande av mark och gemensamma resurser och främjar ett hållbart resande med lägre klimatutsläpp. Arbetet med att stärka de regionala stadskärnorna sker genom samverkan mellan oss aktörer i Stockholmsregionen och styrs av handlingsplaner som tar hänsyn till varje kärnas unika förutsättningar och styrkor.

8.3 Förutsättningar för livskraftiga landsbygder och skärgårdsmiljöer har stärkts

Levande landsbygder och skärgårdsmiljöer är en viktig tillgång för hela Stockholmsregionen. För att stärka landsbygds- och skärgårdsmiljöer behöver fler ha möjlighet att bo och verka i dessa miljöer. Genom att hålla ihop bebyggelsen i glesare delar av regionen skapas underlag för kollektivtrafik och utveckling av lokalt näringsliv och samhällsservice. Samtidigt värnas värdefulla natur- och kulturmiljöer, jordbruksmark, lantbruk och fiske. Goda förutsättningar att bo och verka på landsbygden gynnar även de areella näringarna. Livskraftiga landsbygder och skärgårdsmiljöer är avgörande för Stockholmregionens attraktionskraft och kopplingen från byar och samhällen till regionens stadskärnor behöver stärkas.

8.4 Alla invånare har god tillgång till välfärdstjänster, service och fritidsaktiviteter

Närhet till välfärdstjänster, service, kultur, idrott, rekreation och väl gestaltade miljöer, bidrar till goda livsmiljöer och hälsa. Därför bör den här typen av funktioner lokaliseras i lägen som ger en god tillgång både i länets mer centrala delar och på landsbygden och i skärgården utifrån platsens förutsättningar. Det är särskilt viktigt att förbättra tillgängligheten till välfärdstjänster, service

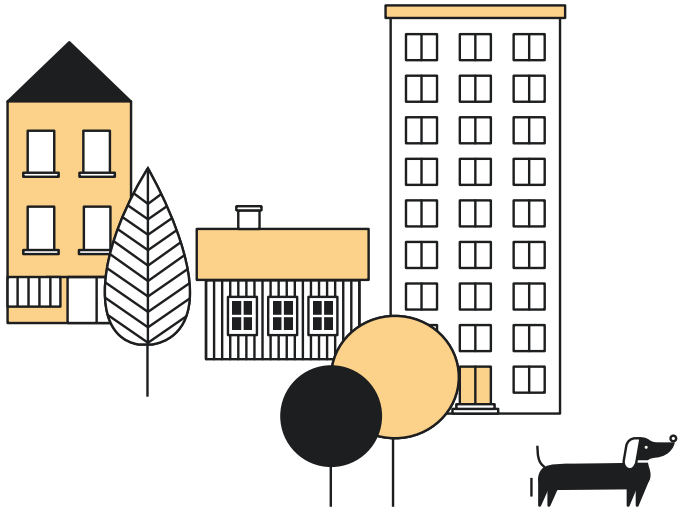
och fritidsaktiviteter på olika sätt i områden där många har sämre socioekonomiska förutsättningar och livsvillkor. För att fler ska kunna resa hållbart och ha nära till viktiga funktioner bör dessa placeras där det redan finns bra service och god kollektivtrafik. Tillgång till en god variation av platser och ytor för rörelsefrämjande fritid är avgörande för folkhälsan, i synnerhet för barn och ungdomar.

8.5 Livsmiljöerna i Stockholmsregionens grön- och blåstruktur har förbättrats och den biologiska mångfalden har ökat

När regionens befolkning och verksamheter växer ökar trycket på våra natur- och kulturmiljöer, vatten – och grönområden. Samtidigt fortsätter klimatförändringarna och förlusten av biologisk mångfald, vilket påverkar ekosystemen och vår framtida livsmiljö. För att ekosystemen ska fungera och för att vända trenden så att den biologiska mångfalden ökar behöver det finnas en stor variationsrikedom i form av varierande landskap, många olika livsmiljöer och växt- och djurarter, samt stor genetisk variation inom arterna. En sammanhängande och väl fungerande regional grön- och blåstruktur är en avgörande faktor för detta. Grönska och vatten bidrar med livsviktiga ekosystemtjänster som kolsänkor; vattenrening, pollinering och rekreationsmöjligheter – förutsättningar för både miljön och människors hälsa och välbefinnande. Vi behöver fortsätta att skydda, utveckla och anpassa regionens miljöer för både människor, djur och växter. Genom att använda grönska och vatten på ett strategiskt och medvetet sätt, kan vi främja och öka den biologiska mångfalden och klimatanpassa våra städer och samhällen. Ett viktigt verktyg i arbetet är att använda fler naturbaserade lösningar i olika landskapstyper.

8.6 Stockholmsregionen kulturmiljöer bevaras, används och utvecklas varsamt och hållbart

Många av regionens attraktiva miljöer är kulturmiljöer som bidrar till Stockholmsregionens identitet och attraktivitet. Samtidigt finns en risk att kulturvärden inte får tillräckligt utrymme i planeringen, vilket kan leda till att till exempel ursprungliga stadsplanekvaliteter och kulturhistoriska byggnader, landskap och biologiskt kulturarv går förlorade. För att undvika detta är det viktigt att öka kunskapen om kulturvärden och förbättra samarbetet mellan olika aktörer inom samhällsplaneringen. Med aktuella kunskapsunderlag och genom att ta hänsyn till natur- och kulturvärden tidigt i planeringen kan vi bevara och använda kulturmiljön som en värdefull resurs och en källa till kunskap, identitet och attraktivitet.



→ Mer om Stockholmsregionens rumsliga utveckling på s.38, *Landsbygds- och skärgårdsstrategi, Livsmedelsstrategi och Kulturstrategi* på regionstockholm.se

MÅL 9 Stockholmsregionen har ett resilient och internationellt konkurrenskraftigt näringsliv

För att Stockholmsregionens ska ha ett motståndskraftigt och globalt konkurrenskraftigt näringsliv behöver det vara enkelt att starta, driva och utveckla företag – stora som små. Företag behöver grundläggande förutsättningar i form av bostäder, samhällsservice och infrastruktur samt tillgång till finansiering, kompetens och talang för att utvecklas. Den gröna omställningen och digitaliseringen skapar både möjligheter och utmaningar för företagen. Stockholmsregionen ska vara ledande när det gäller att använda ny teknik och utveckla hållbara produkter och tjänster, samtidigt som vi arbetar för ett koldioxidsnålt samhälle. Utbyte av innovation, kompetens och kreativitet mellan globala företag, innovativa start-ups och akademin är en styrka och konkurrensfördel för oss i Stockholmsregionen.

Resultatmål:

9.1 Det har blivit enklare att starta, driva och utveckla små och medelstora företag

Små och medelstora företag (SMF) kan behöva extra stöd för att starta, växa, ställa om och utvecklas. Detta är särskilt tydligt på landsbygden, i skärgården och i områden med socioekonomiska utmaningar, men även för företag inom besöksnäring samt kulturella och kreativa branscher. Många SMF upplever att olikheter i regelverken på kommunal, regional, nationell och EU-nivå är svåra att hantera. Det är viktigt att företag har samma förutsättningar och liknande tillgång till service, oavsett vilken kommun de verkar i, särskilt vad gäller tillståndsfrågor. Ett annat utvecklingsområde är att dela upp upphandlingarna i mindre bitar så att fler SMF kan konkurrera om de offentliga uppdragen. Stockholmsregionens välstånd är beroende av export och det är viktigt att både stora och små företag kan internationaliseras och göra affärer med andra länder. Samtidigt har vår andel av den globala exporten minskat. SMF har en stor potential och genom regional exportsamverkan lotsas företagen till rätt aktör för att få rätt start och den kompetens, hjälp och stöd som behövs för att lyckas på den globala marknaden.

9.2 Grön och digital omställning har stärkt företagens konkurrenskraft

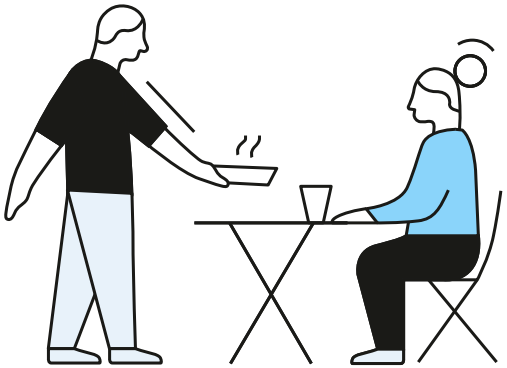
Hållbara varor och tjänster gynnar samhället och kan skapa stora tillväxtmöjligheter för näringslivet. Många företag i Stockholmsregionen ligger redan i framkant inom grön omställning, framför allt har de stora företagen en viktig roll i att driva på utvecklingen. Men det finns fortfarande mycket att göra. Det handlar inte bara om att sätta hållbara produkter på marknaden, utan även om att säkerställa låg klimatpåverkan genom hela produktlivscykeln, utveckla cirkulära och klimatsmarta affärsmodeller samt produktionssätt. Den gröna och den digitala omställningen kan även förstärka varandra. Att digitalt kunna följa materialströmmar eller att använda digital styrning som ger effektivare användning av material och energi är några exempel på detta.

Det finns ett behov att öka den digitala mognaden hos företag för att främja omställningen och konkurrenskraften, men även beredskapen i form av cybersäkerhet. Det utvecklas avancerade tekniker så som AI i ett högt tempo och påverkar samhället och näringslivet i grunden. För att skapa nya affärsmodeller och digitala tjänster samt utveckla bättre produkter med hjälp av digitalisering och AI, kan företagen gynnas av stöd. Stockholmsregionens globala huvudkontor och innovativa start-ups samt tillväxtföretag inom tech är en tillgång i den pågående omställningen. Genom samverkan och stöd kan fler företag dra nytta av den tekniska utvecklingen och stärka sin konkurrenskraft på den globala marknaden.

9.3 Tillgången till finansiering och riskkapital för Stockholmsregionens företag har ökat

En väl fungerande kapitalförsörjning är avgörande för start och utveckling av företag. Som Nordens finansiella centrum har Stockholmsregionens företag också en relativt god tillgång till finansiering inklusive riskkapital men för att möta den globala konkurrensen behöver hela Europa växla upp. Brist på finansiering gör att många europeiska entreprenörer vänder sig utanför unionen för att skala

upp och växa. Under de senaste åren har det också skett en minskning av inflödet av tidiga internationella investerare i Stockholmsregionens SMF. Företagens behov av externt kapital ska i första hand tillgodoses av den privata marknaden, men för att säkerställa att goda affärsidéer realiseras finns det områden där det kan finnas skäl till marknadskompletterande offentliga finansieringsinsatser på regional, nationell och EU-nivå. Det kan handla om tidiga utvecklingsskeden, innovativa företag som utvecklar produkter med långa ledtider för kommersialisering samt nya näringar.



MÅL 10

Stockholmsregionen har forskning och innovation i framkant

Stockholmsregionen är en ledande forsknings- och innovationshub i Europa, med starka forskningsinstitutioner och företag. För att behålla och stärka konkurrenskraften krävs långsiktiga satsningar, internationellt samarbete och tvärvetenskaplig samverkan mellan olika forskningsområden. Stockholmsregionens innovationsekosystem är framgångsrikt, men vi behöver fortsatt finansiering och tillgång till forskningsinfrastruktur. Offentliga upphandlingar och samarbete mellan offentlig och privat sektor är viktiga för att stödja utvecklingen av innovativa och hållbara lösningar.

Resultatmål:

10.1 Stockholmsregionens internationella position inom forskning och innovation har stärkts

Stockholmsregionen är en av Europas främsta forsknings- och innovationsregion, med en betydande koncentration av forskande organisationer, högt rankade lärosäten och forskningsintensiva företag. Ett konkurrenskraftigt forsknings- och innovationsekosystem med världsledande universitet bygger på regionala satsningar, internationellt samarbete och partnerskap. För att ligga i framkant är högre utbildning och grundforskning av avgörande betydelse i forsknings- och innovationskedjan. Långsiktiga resurser, samarbeten och partnerskap med forskningsinstitutioner, företag och innovationsmiljöer möjliggör tvärvetenskaplig samverkan och leder till banbrytande resultat. Genom samarbete med andra framstående regioner i Sverige och internationellt bidrar Stockholmsregionen till att lösa komplexa samhällsutmaningar. Egen forskningskompetens och ledande internationell samverkan inom AI är viktigt för att utveckla relevanta förmågor och kraftsamlingar inom tillämpad forskning och tillämpning av AI.

10.2 Stockholmsregionen har utvecklat ett starkare innovationsekosystem med god samverkan och framgångsrika innovativa företag

Aktörerna i det regionala innovationsekosystemet har en viktig roll för hållbar tillväxt, de bidrar med forskningsbaserad kunskap och utveckling av innovativa lösningar. Innovativa företag kan behöva hjälp via riktade program, tillgång till öppna data och datakraft samt att forsknings- och innovationsinfrastrukturer tillgängliggörs. Detta möjliggör att Stockholmsregionen även i fortsättningen alstrar innovativa företag som växer till globalt ledande bolag.

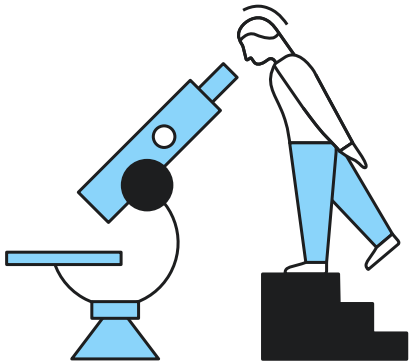
Offentliga och privata investeringar i forskning och innovation som en andel av BRP behöver öka. Regionala, nationella och europeiska offentliga medel bidrar till förverkligandet av den tillväxtpotential som finns inom smart specialisering. Det är viktigt att satsa på alla fyra områden inom smart specialisering och också fortsätta att utveckla storregionala satsningar, så som Uppsala-Stockholms-regionen som internationellt life science kluster och på det akademiskt-industri-ella produktionsklustret med fordonsindustrin i centrum med mervärden för hela näringslivet i östra Mellansverige.

Offentlig sektor har genom upphandlingar en viktig roll att bidra till utveckling och implementering av innovativa och hållbara produkter och tjänster. Det behövs kunskapshöjande insatser kring om olika upphandlingsmetoder hos såväl offentliga aktörer som företag.

FAKTARUTA | SMART SPECIALISERING

Smart specialisering handlar om att satsa på områden där regionens näringsliv är starkast och att identifiera de områden som har störst tillväxtpotential där offentliga forsknings- och innovationsmedel kan göra störst nytta.
Identifierade områden för smart specialisering i Stockholmsregionen är:

- Life science, vård och hälsa
- IKT, tech och digitalisering
- Industriell omställning genom hållbar produktion
- Klimat- och miljösatsningar för hållbar stadsutveckling.



MÅL 11 Stockholmsregionen har en god kompetensförsörjning, attraktiva utbildningar och en inkluderande arbetsmarknad

En väl fungerande arbetsmarknad och fullgod kompetensförsörjning är nödvändig för att Stockholmsregionens företag ska kunna hävda sig i den internationella konkurrensen och den pågående strukturomvandlingen. Det är viktigt att både ta tillvara den kompetens som redan finns i regionen, men det handlar även om att attrahera kompetens utifrån. För att möta rekryteringsbehov behövs bättre matchning mellan utbildning och arbetsmarknadens behov, samt mer attraktiva utbildningar. Livslångt lärande under yrkeslivet främjar rörlighet och kompetensförsörjning. För grupper med svag konkurrenskraft som står långt från arbetsmarknaden behövs samverkan mellan offentliga och privata aktörer.

Resultatmål:

11.1 Det har blivit lättare att rekrytera internationell talang och spetskompetens

Tillgång till högkvalificerad arbetskraft är avgörande för att företag och forsknings- och innovationsmiljöer ska välja att etablera sig, utvecklas och växa. Konkurrensen om de internationella talangerna blir allt tuffare och om möjligheten att rekrytera spetskompetenser saknas, flyttar innovativa företag till områden där kompetensbehovet kan tillgodoses. Talangattraktion och kompetensförsörjning påverkas också av brister i bostadsförsörjningen samt långa restider till många arbetsplatser. Stockholmsregionen ska vara välkomnande, attraktiv och öppen och ha ett bra mottagande av både talanger och medföljande. Ökad samverkan för att attrahera och behålla talang är därför av stor vikt, exempelvis genom insatser för effektiva och snabba myndigheter som minimerar väntetider.

11.2 Matchningen mellan utbildning och arbetsmarknad har förbättrats

I många branscher har arbetsgivare i Stockholmsregionen svårt att hitta rätt arbetskraft. Rätt utbildning och kompetens är nödvändigt för att människor ska möta framtida rekryteringsbehov. Samtidigt finns det utbildningar som inte är tillräckligt attraktiva för individen eller som inte motsvarar arbetsmarknadens efterfrågan. Många människor arbetar också inom yrken de inte är utbildade för. Jämställdhet på arbetsmarknaden är tillväxtdrivande och kvinnors ökade deltagande i arbetskraften är en förutsättning för Stockholmsregionens fortsatta utveckling.

För att klara av kompetensförsörjningen i Stockholmsregionen är det viktigt att ha hög kvalitet i grund- och gymnasieskolan, inte minst inom de naturvetenskapliga utbildningarna. Det finns betydande skillnader inom och mellan kommunerna i hur stor andel elever som går ut grund- och gymnasieskolan med godkända betyg och går vidare till yrkes- och högre utbildning. Kompetensförsörjningen säkras dels genom fler utbildningar med tydligare koppling till arbetsmarknadens föränderliga behov, dels genom olika insatser som ökar intresset för yrkesutbildningar. Möjligheten att vidareutbilda sig under yrkeslivet bidrar till rörlighet på arbetsmarknaden och till god kompetensförsörjning och ger individer möjlighet till livslångt lärande.

11.3 Arbetslösheten i länet har minskat, särskilt bland grupper med svag konkurrenskraft som står långt från arbetsmarknaden

Många människor har svårt att etablera sig på arbetsmarknaden eller arbetar i en bransch som genomgår strukturella förändringar kopplade till digitaliseringen och automatisering, och som därmed riskerar att bli arbetslösa. Arbetsmarknaden har både en ekonomisk och social funktion som ger möjlighet till egen försörjning och är en arena där människor med olika bakgrund och åldrar möts. Detta bidrar till att bygga ett tryggt och sammanhållet samhälle med god folkhälsa Det är viktigt att stärka och etablera hållbara samverkansstrukturer mellan offentliga och privata aktörer, branscher och kommuner för att stödja långsiktig arbetsmarknadsintegration. Det handlar också om beprövade insatser med individfokus för att minska långtidsarbetslösheten, samt åtgärder för att stärka tillgängligheten och de fysiska kopplingarna mellan olika bostads- och arbetsplatsområden.

MÅL 12 Stockholmsregionen har en tydlig identitet och en god internationell tillgänglighet

En väl fungerande arbetsmarknad och fullgod kompetensförsörjning är nödvändig för att Stockholmsregionens företag ska kunna hävda sig i den internationella konkurrensen och den pågående strukturomvandlingen. Det är viktigt att både ta tillvara den kompetens som redan finns i regionen, men det handlar även om att attrahera kompetens utifrån. För att möta rekryteringsbehov behövs bättre matchning mellan utbildning och arbetsmarknadens behov, samt mer attraktiva utbildningar. Livslångt lärande under yrkeslivet främjar rörlighet och kompetensförsörjning. För grupper med svag konkurrenskraft som står långt från arbetsmarknaden behövs samverkan mellan offentliga och privata aktörer.

Resultatmål:

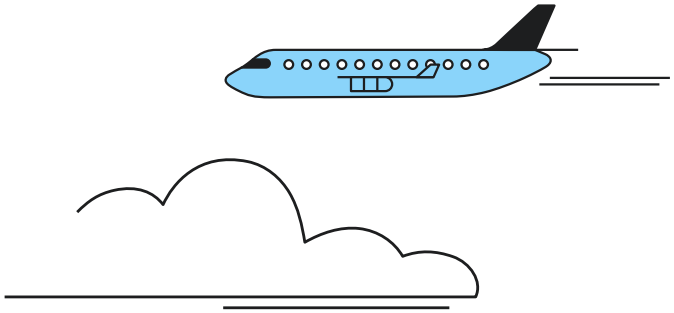
12.1 Kännedomen och tillgången till Stockholmsregionens unika styrkor och upplevelser har ökat

Det är viktigt att vi har en gemensam bild om Stockholmsregionens styrkor och identitet och hur de ska kommuniceras och paketeras. Med forskning och innovation i framkant, högteknologiskt kunnande och välutbildad arbetskraft, utvecklas ett innovativt och hållbart samhälle samt en attraktiv region för investeringar och företagsutveckling. Ett klimat med tydliga och behagliga årstider kombinerat med närheten till natur- och kulturmiljöer samt en fin skärgård ger möjlighet till ett rikt friluftsliv, samtidigt som stadslivet med ett stort kultur- och nöjesutbud finns tillgängligt. Kulturlivet bidrar till Stockholmsregionens utveckling och attraktionskraft. Stockholmsregionen har en stark profil inom hållbar stadsutveckling med fokus på förnybar energi, klimatåtgärder och digital infrastruktur. Demokrati, välfärdssystem med sjukvård och offentlig service i världsklass samt tillgänglig kollektivtrafik skapar en trygg tillvaro för barnfamiljer och alla medborgare. Invånarna får möjlighet för en hållbar vardag med livskvalitet. Samtidigt har oroligheten och utsattheten ökat och vi behöver fortsätta arbeta för en säker och trygg Stockholmsregion för att vara attraktivt både för företag, besökare och boende.

12.2 Stärkt internationell tillgänglighet genom fler strategiskt viktiga förbindelser

Internationell tillgänglighet och hållbart resande med båt, flyg och tåg är viktigt för att stärka Stockholmsregionens attraktivitet, konkurrenskraft och talangattraktion. Men också för invånares livskvalitet och vardag. I en global kontext är Stockholmsregionen en relativt liten och avlägset belägen region med långa avstånd till andra större marknader och därmed beroende av god kontakt och samverkan både inom och utanför riket. För den fortsatta internationella konkurrenskraften är det viktigt att Stockholmsregionen kan konkurrera med andra storstadsområden som har ett mer gynnsamt geografiskt läge.

Arlanda har en särställning som landets primära flygplats och port mot omvärlden. Arlanda fungerar även som nav för inrikesflyget och det stärker Arlandas funktionalitet som flygplatshub. Vi behöver arbeta för att stärka förutsättningarna för ett hållbart resande inom flera trafikslag och med så lite miljöpåverkan som möjligt. Vi behöver verka för goda förbindelser till Finland och Baltikum, till Köpenhamn och Hamburg samt till Oslo med järnväg, sjöfart och väg. Samtidigt behöver Arlanda kunna flytta fram sin position i konkurrens med flygplatser i övriga nordiska länder och etablera fler strategiskt viktiga flyglinjer för Stockholmsregionens och hela Sveriges näringsliv. Likaså behöver tillgängligheten med kollektivtrafik till och från Arlanda flygplats stärkas och mark behöver säkerställas för framtida behov av utveckling av Arlanda flygplats.



Stockholmsregionens rumsliga inriktning

Var vi lokaliserar och hur vi utformar ny bebyggelse, infrastruktur och områden för rekreation påverkar hur vi rör oss, möts och hur vi mår i framtiden. Regionens rumsliga inriktning har stor betydelse för möjligheten att nå den regionala utvecklingsplanens mål. Den rumsliga inriktningen hjälper oss aktörer att ta vara på regionens styrkor och våra samhällsutmaningar på ett hållbart sätt.

Stockholmsregionens rumsliga utveckling – ett samspel mellan nationell, regional och lokal nivå

De teman som behandlas i den rumsliga inriktningen berör frågor som hanteras både på den nationella, regionala och lokala nivån i samhällsplaneringen. På nationell nivå sker exempelvis lagstiftning, framtagande av förordningar och nationella mål – som sätter ramarna för samhällsplaneringen. På regional nivå hanteras mellankommunala frågor av regional betydelse. I Stockholmsregionen är den regionala utvecklingsplanen ett viktigt verktyg för att visa hur regionala funktioner och värden bör beaktas i planeringen. På den lokala nivån finns ansvaret för att planlägga användningen av mark och vatten. I de processerna görs en samlad bedömning av vad som är en lämplig markanvändning med hänsyn till de ställningstaganden som gjorts på nationell och regional nivå samt utifrån lokala målsättningar och platsens specifika förutsättningar.

Figur 6. **Nationell, regional och lokal nivå i planeringen**

Nationell nivå
Här sätts ramarna för samhällsplaneringen. Exempelvis lagstiftning, framtagande av förordningar och nationella mål.



Regional nivå
Här hanteras mellan-kommunala frågor av regional betydelse. Exempelvis regionplan, regionala mål, strategier och program.



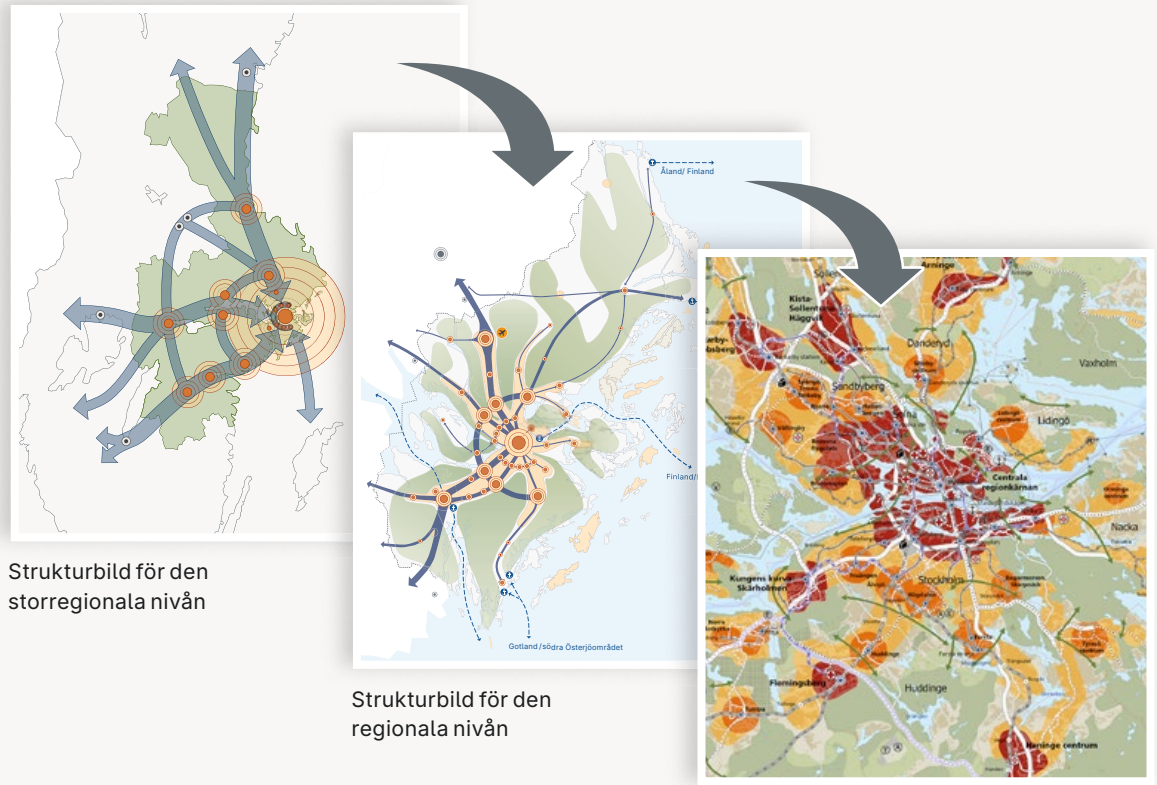
Lokal nivå
Här finns ansvaret för att planlägga användningen av mark och vatten. Exempelvis över-siktsplan, detaljplan, lokala mål, strategier och program.



Stockholmsregionens rumsliga inriktning beskrivs i olika skalor

Den rumsliga inriktningen för Stockholmregionen utgår från den regionala utvecklingsplanens vision och målsättningar och beskrivs både i ett storregionalt perspektiv för östra Mellansverige och i ett regionalt och ett mellankommunalt perspektiv för Stockholmsregionen och länets kommuner.
På storregional och regional nivå omsätts de regionala målsättningarna i så kallade rumsliga principer som är vägledande för Stockholmsregionens rumsliga utveckling på lång sikt.
De rumsliga principerna är även bärande för plankartans utformning och för de förhållningssätt som beskriver hur regionens mark- och vattenområden bör utvecklas för att nå våra mål.

Figur 7. **Rumslig inriktning för Stockholmsregionen – i tre skalnivåer**



Strukturbild för den storregionala nivån

Strukturbild för den regionala nivån

Plankarta för den regionala nivån

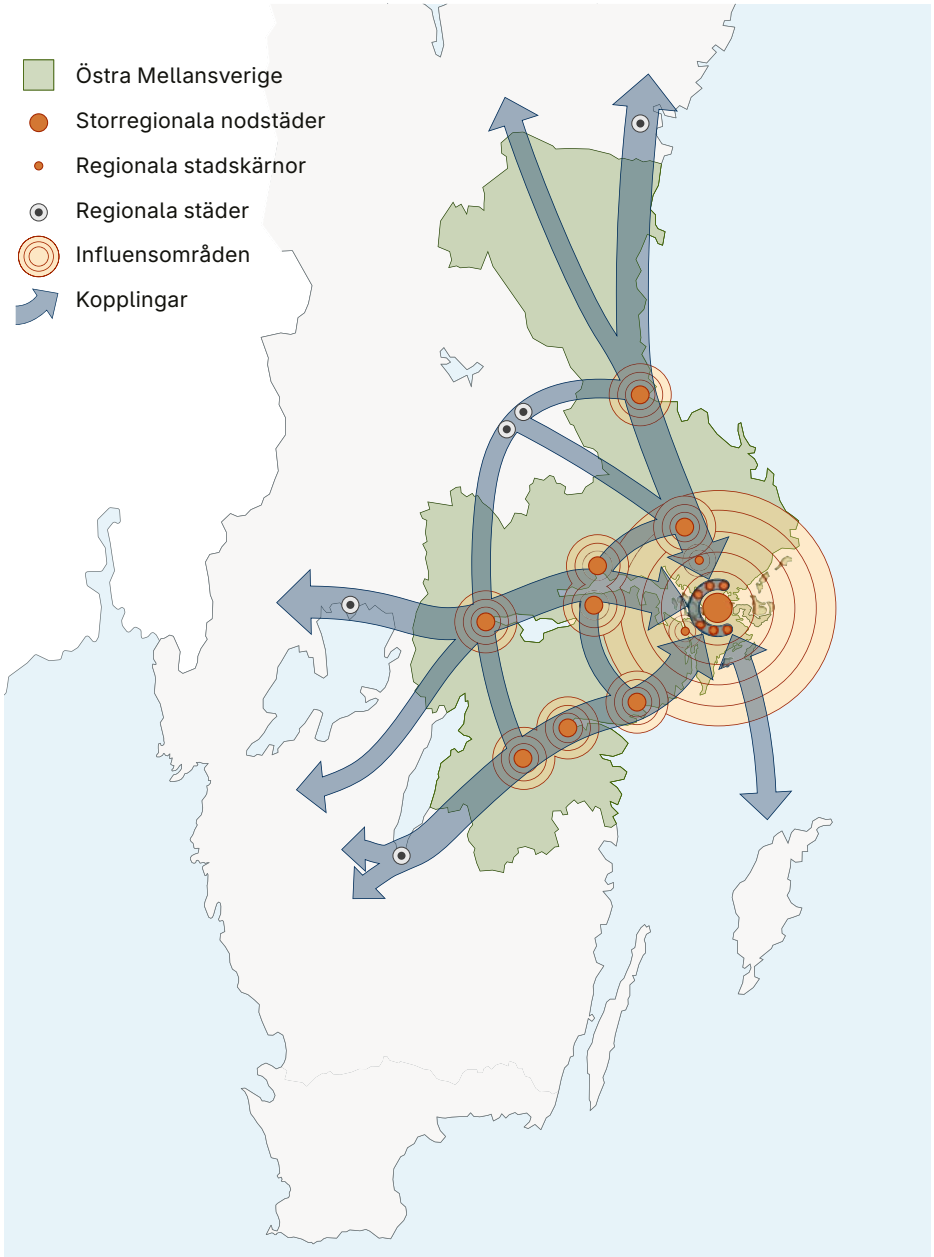
Rumslig inriktning för östra Mellansverige

Den rumsliga inriktningen för östra Mellansverige visar Stockholmsregionens roll och funktion i ett större regionalt sammanhang med fokus på länen i östra Mellansverige. Inriktningen belyser de funktionella samband och fysiska strukturer som sträcker sig utanför länsgränsen och som har betydelse för regionernas samlade konkurrenskraft och för att kunna stärka gemensamma bostads-, arbets- och utbildningsmarknader. Den grundar sig på de målsättningar och principer som regionerna i östra Mellansverige gemensamt strävar mot.

Det övergripande målet är "Ett sammankopplat östra Mellansverige med stark konkurrenskraft och goda möjligheter att bo, verka och leva". Den rumsliga inriktningen för östra Mellansverige beskrivs i fem principer och fokuserar på att skapa tillgänglighet, för såväl befolkning som näringsliv, till Stockholm och de regionala stadskärnorna och till de större städerna i östra Mellansverige, de så kallade nodstäderna.

- Verka för en funktionsblandad bebyggelse och en resurseffektiv markanvändning i kollektivtrafiklägen med storregional tillgänglighet.
- Länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och med varandra i tvärförbindelser.
- Stärk östra Mellansveriges samband och förbindelser med andra storstadsregioner nationellt och internationellt för människor och gods.
- Verka för en robust fast och mobil digital infrastruktur som tillgodoser behoven i östra Mellansverige.
- Verka för en robust, hållbar och kapacitetsstark elförsörjning i östra Mellansverige.

Figur 8. **Storregional strukturbild för östra Mellansverige**

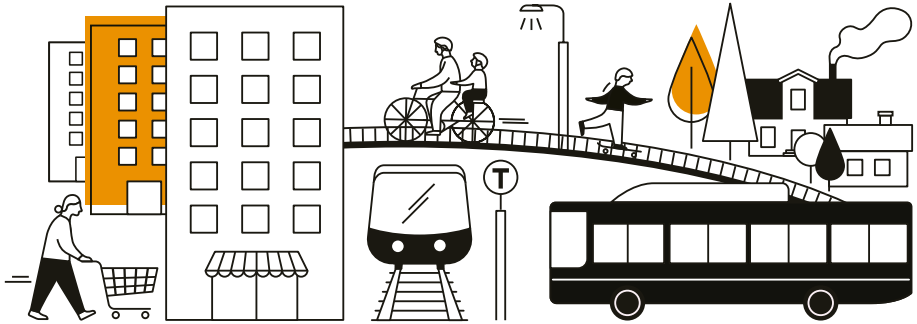


Fem rumsliga principer för Stockholmregionens utveckling

Den rumsliga inriktningen för Stockholmsregionen sammanfattas i fem rumsliga principer. De rumsliga principerna uttrycker det vi behöver utgå ifrån i den rumsliga planeringen framåt för att nå de regionala målsättningarna och en hållbar utveckling. Principerna sammanfattas i en strukturbild på sid 48 som visar de grundläggande fysiska strukturerna och hur de samspelar.

De fem rumsliga principerna:

- En sammanhållen bebyggelse med närhet och tillgänglighet i fokus
- En flerkärnig Stockholmsregion, i stadsbygd, landsbygd och skärgård
- En region med goda kopplingar mellan stad, land och omvärld
- En sammanhängande och robust grön- och blåstruktur
- En smart användning av regionens obebyggda mark



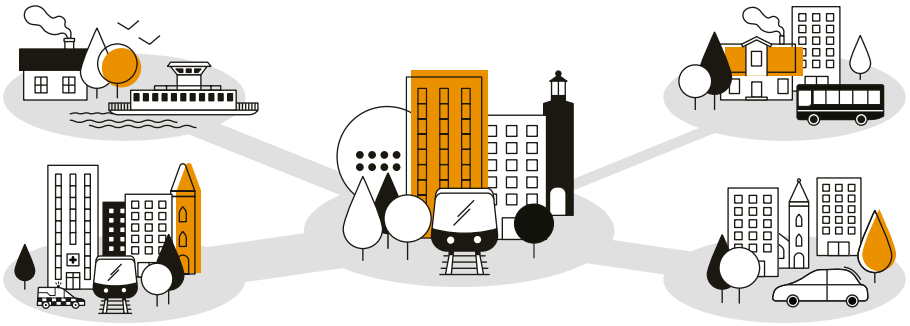
En sammanhållen bebyggelse med närhet och tillgänglighet i fokus

Regionens bebyggelseutveckling påverkar vårt behov av att resa, idag och i framtiden. För att utveckla en transporteffektiv region med minskade klimatutsläpp, behöver ny bebyggelse bidra till att öka närheten och tillgängligheten mellan människor och viktiga funktioner.

En bebyggelse med närhet och tillgänglighet i fokus handlar om att prioritera ny bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena. Det ger underlag för en utvecklad service nära invånarna och bidrar till att fler får tillgång till en attraktiv kollektivtrafik. Att samplanera bebyggelsen med befintlig- och planerad kollektivtrafik bidrar även till ett hållbart resande och ett effektivt nyttjande av våra gemensamma resurser. Den rumsliga utvecklingen kan också bidra till närhet genom att överbygga barriärer i den fysiska miljön. Det skapar nya möjligheter att mötas och gör att fler kan röra sig till fots eller cykla i sin vardag.

Kopplingar till regionala mål

- Transporteffektivitet
- Hållbart resande
- Minskade klimatutsläpp
- Attraktiv kollektivtrafik
- Minskade barriärer
- Resurseffektivitet
- Goda livsmiljöer
- Hushållning med mark



En flerkärnig Stockholmsregion - i stadsbygd, landsbygd och skärgård

Stockholmsregionen är idag en enkärnig region som domineras av den centrala regionkärnan. För att öka den rumsliga balansen och skapa goda möjligheter att bo, leva och verka i hela Stockholmsregionen behöver en flerkärnig struktur stärkas.

I den flerkärniga strukturen ingår den centrala regionkärnan, regionala stadskärnor, lokala stadskärnor, landsbygdsnoder, serviceorter, kärnöar och öar med vägfärja. Samtliga är platser som fyller en särskild funktion för sitt omland genom att samla olika utbud av service, nöjen, arbetsplatser och bostäder i kollektivtrafiknära lägen. De olika geografierna kompletterar såväl varandra som den centrala regionkärnan. Genom att fortsätta stärka dessa platser och kopplingarna mellan dem skapar vi goda förutsättningar för ett mångfacetterat näringsliv samtidigt som fler invånare ges närhet och tillgång till viktiga funktioner och fler ges möjlighet att resa hållbart i sin vardag.

Kopplingar till regionala mål

- Transporteffektivitet
- Hållbart resande
- Minskade klimatutsläpp
- Robust region
- Goda livsmiljöer
- Levande region
- Hållbar tillväxt
- Tillgång till service och arbetsplatser



En region med goda kopplingar mellan stad, land och omvärld

Stockholmsregionen är Sveriges huvudstadsregion. Tillgängligheten till- och inom Stockholmsregionen, för såväl människor som gods, har därför stor betydelse för hela Sverige.

Stockholmsregionen behöver ha goda kopplingar till omvärlden. Ett sammanlänkat transportsystem - via väg, tåg, flyg och sjöfart, är en förutsättning för regionens utvecklingskraft och vår förmåga att samverka med andra regioner, såväl nationellt som internationellt. Det möjliggör, tillsammans med en digital infrastruktur, för utvidgade arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader. Inom regionen behövs goda kopplingar mellan stadsbygd , landsbygd och skärgård samt till regionalt viktiga målpunkter, framför allt till den centrala regionkärnan och de regionala stadskärnorna, där huvuddelen av länets näringsliv, samhällsservice och besöksmål finns. Kollektivtrafiken ska vara stommen i transportsystemet. Tillsammans med ett stärkt gång- och cykelnät och fossilfria fordon bidrar det till ett hållbart resande med goda kopplingar, såväl regionalt som lokalt.

Kopplingar till regionala mål

- Kompetensförsörjning
- Konkurrenskraft
- Innovationskraft
- Internationella samarbeten
- Tillgänglig region
- Hållbart resande
- Hållbar tillväxt
- Tillgång till service och arbetsplatser



En sammanhängande och robust grön- och blåstruktur

Stockholmsregionens gröna kilar och nätverket av hav, sjöar och vattendrag har stor betydelse för regionens attraktivitet och för möjligheten att nå våra långsiktiga mål kring en hållbar utveckling. Regionens grön- och blåstruktur behöver värnas, stärkas och utvecklas i samspel med bebyggelse- och infrastrukturutveckling. Att överbrygga barriärer och öka tillgängligheten till dessa områden har betydelse för att fler ska få tillgång till de kvaliteter som grönska- och vatten bidrar med.

Att stärka en sammanhängande grön- och blåstruktur bidrar till invånarnas hälsa och välbefinnande genom möjligheter till fysisk aktivitet och social samvaro och genom tystare miljöer och renare luft. En sammanhängande grön- och blåstruktur är också en förutsättning för rik biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Stockholmsregionens grön- och blåstruktur bidrar även till stora natur- och kulturvärden och till att minska klimatpåverkan och konsekvenserna av ett förändrat klimat.

Kopplingar till regionala mål

- Biologisk mångfald
- Ekosystemtjänster
- Natur- och kulturvärden
- Upptag av koldioxid
- Goda livsmiljöer
- Hälsofrämjande livsmiljöer
- Klimatanpassning
- Rekreation



En smart användning av den obebyggda marken i regionen

Regionens obebyggda mark är en viktig resurs som medför stora värden till Stockholmsregionen. Här finns areella näringar som, tillsammans med värdefulla natur- och kulturmiljöer, bidrar till en levande och attraktiv region, för såväl invånare som besökare. Marken rymmer även viktiga ekosystemtjänster och tekniska system som har betydelse för att försörja Stockholmsregionen med energi, rent vatten, livsmedel och råvaror. Tillgången till obebyggd mark har stor betydelse för att utveckla en livskraftig och motståndskraftig region som kan hantera fredstida kriser och bidra till höjd beredskap. Att bygga sammanhållet i utpekade lägen och värna obebyggd mark och jordbruksmark bidrar till en robust region med tryggade resurser och system för framtida generationers behov.

Kopplingar till regionala mål

- Teknisk försörjning
- Livsmedelsförsörjning
- Hushållning med mark
- Upptag av koldioxid
- Krisberedskap
- Robust region
- Klimatanpassning
- Natur- och kulturvärden

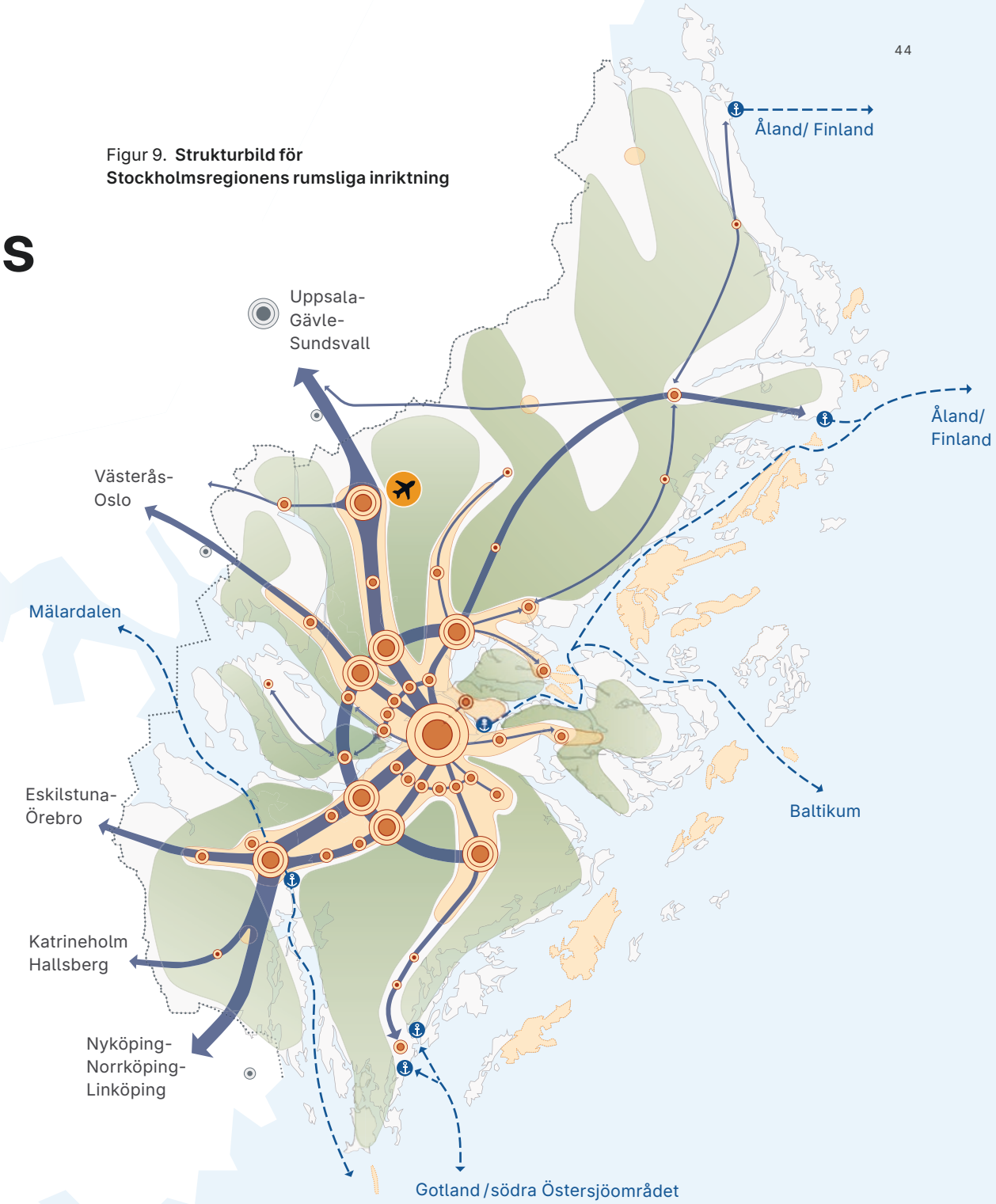
Strukturbild för Stockholmsregionens rumsliga utveckling

De rumsliga principerna sammanfattas i en strukturbild för Stockholmsregionens rumsliga inriktning. Strukturbilden visar hur en flerkärnig, sammanhängande bebyggelse-struktur stöttas av ett transportsystem som knyter ihop regionens olika delar och kopplar ihop Stockholmsregionen med andra delar av Sverige och världen.

Bebyggelsestrukturen samspelar även med grön- och blåstrukturen som utgörs av stora sammanhängande områden som sträcker sig från regionens yttre delar in mot de mer centrala delarna.



Figur 9. **Strukturbild för Stockholmsregionens rumsliga inriktning**



Till innehåll

Plankarta och förhållningssätt

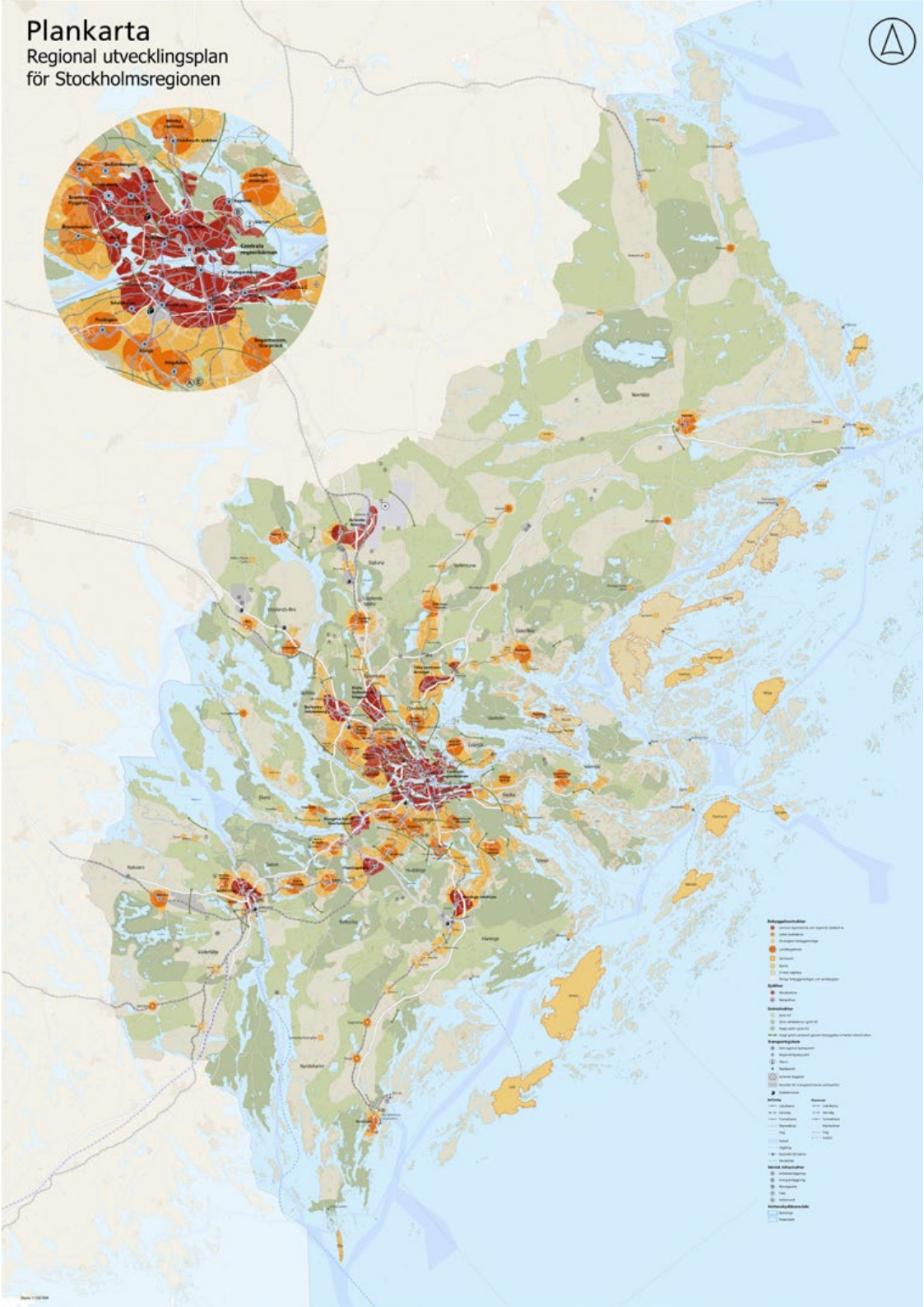
Plankartan och tillhörande förhållningssätt utgår från de rumsliga principerna och uttrycker möjligheten att nå regionala mål genom en regionalt avvägd användning av mark- och vattenområden.

I en storstadsregion som Stockholms är många frågor en angelägenhet för mer än bara en kommun. Plankartan och de tillhörande förhållningssätten kan användas för att få en samlad bild av hur frågor som är av mellankommunal och regional betydelse bör hanteras på övergripande nivå. De utgör ett stöd för regionens aktörer i den fortsatta planeringen och som underlag för beslut som stödjer våra regionala mål och en hållbar mark- och vattenanvändning.

Plankartan är schematisk och ger en översiktlig bild av markanvändningen utan att visa en detaljerad avgränsning av olika områdens prioriterade användning. De regionala ställningstagandena behöver därför kompletteras med en samlad bedömning av platsens potential och tålighet, baserat på lokala förutsättningar och påverkan på allmänna intressen, som till exempel natur- och kulturvärden och miljö- och klimataspekter. På lokal nivå är det även nödvändigt att göra en mer utförlig bedömning för att säkerställa att riksintressen tillgodoses, att gällande miljökvalitetsnormer följs och att förslaget är lämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning, ras, skred eller erosion.

Inriktningen kring markanvändningen delas upp i följande tematiska områden och fysiska strukturer av regional betydelse:

- Regional bebyggelsestruktur
- Regional grön- och blåstruktur
- Regional transportinfrastruktur
- Regional teknisk infrastruktur



Hänsyn till riksintressen

Riksintressena i länet representerar en stor bredd av värden och funktioner som bedömts vara av nationell betydelse. Riksintressena är också viktiga ur ett regionalt perspektiv eftersom de representerar värden och funktioner som är avgörande för utvecklingen av en attraktiv, robust och hållbar region. Till exempel har riksintressena betydelse för att säkerställa fungerande energidistribution, vattenförsörjning och kommunikationer. De ger också ett långsiktigt skydd av höga natur-, kultur- och rekreationsvärden. Riksintressena för totalförsvaret utgör en viktig förutsättning för landets och länets militära och civila försvar.

Den rumsliga inriktningen för Stockholmsregionen inkluderar förhållningssätt som lyfter vikten av att funktionen och den framtida utvecklingen av transportsystemets och de tekniska försörjningssystemens anläggningar säkerställs i den fortsatta planeringen, liksom att hänsyn visas till totalförsvarets intressen. Det framgår också av förhållningssätten att natur-, kultur- och rekreationsvärden ska beaktas vid planering av ny bebyggelse och ny infrastruktur av olika slag.

I bilaga ”Riksintressen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen” finns bedömningar av planförslagets påverkan på riksintressena och rekommendationer kring hur riksintressena kan hanteras i den fortsatta planeringen. Vid efterföljande planering är det av stor vikt att hänsyn tas till riksintressen som kan påverkas vid planering och utveckling.



Regional bebyggelsestruktur

Regionens bebyggelsestruktur består av en stor variation av miljöer med olika förutsättningar för utveckling. Här finns täta stadsmiljöer med ett brett utbud av arbetsplatser, handel och kultur med mera. Men också förorter och småstadsmiljöer med ett mer lokalt utbud av service samt en variation av olika bostadstyper med såväl småhusområden som flerbostadsområden. De mindre samhällena på landsbygden och i skärgården kompletterar bebyggelsen i regionens mer centrala delar genom att erbjuda mer lantliga boendemiljöer. I den regionala bebyggelsestrukturen finns också områden med olika typer av verksamheter, exempelvis handelsområden och områden för småindustri. Mångfalden av olika bebyggelsemiljöer är en styrka som bidrar till Stockholmregionens attraktivitet.

Regionalt prioriterade bebyggelselägen

I plankartan redovisas lägen som är regionalt prioriterade för bebyggelseutveckling. Det är varje kommuns bästa lägen utifrån ett regionalt perspektiv, baserat på både tillgänglighet med kollektivtrafik och platsernas funktion och läge i regionen. Utformningen och avgränsningen av de regionalt prioriterade bebyggelselägena är schematisk och utgår från de regionala målsättningarna och de fem rumsliga principerna för regionens utveckling. De regionalt prioriterade bebyggelselägena är indelade i sju bebyggelsekategorier:

- Strategiska bebyggelselägen
- Centrala regionkärnan
- Regionala stadskärnor
- Lokala stadskärnor
- Landsbygdsnoder
- Serviceorter
- Kärnöar och öar med vägfärja



Variationen av olika bebyggelsemiljöer är en styrka som bidrar till Stockholmregionens attraktivitet.

De strategiska bebyggelselägena utgör stommen i de regionalt prioriterade bebyggelselägena. Det är lägen som är utpekade utifrån att de har god tillgänglighet med kapacitetsstark kollektivtrafik, både till den centrala regionkärnan och till de regionala stadskärnorna. Den centrala regionkärnan, regionala stadskärnor, lokala stadskärnor, landsbygdsnoder, serviceorter, kärnöar och öar med vägfärja, bildar tillsammans regionens flerkärniga struktur. Det är platser som har en särskild betydelse genom att skapa närhet och tillgänglighet till viktiga

funktioner som invånarna använder i sin vardag. Genom att i första hand utveckla inom de prioriterade bebyggelselägena kan ny bebyggelse bidra till de regionala målsättningarna om en hållbar utveckling.

Övriga bebyggelselägen och landsbygder

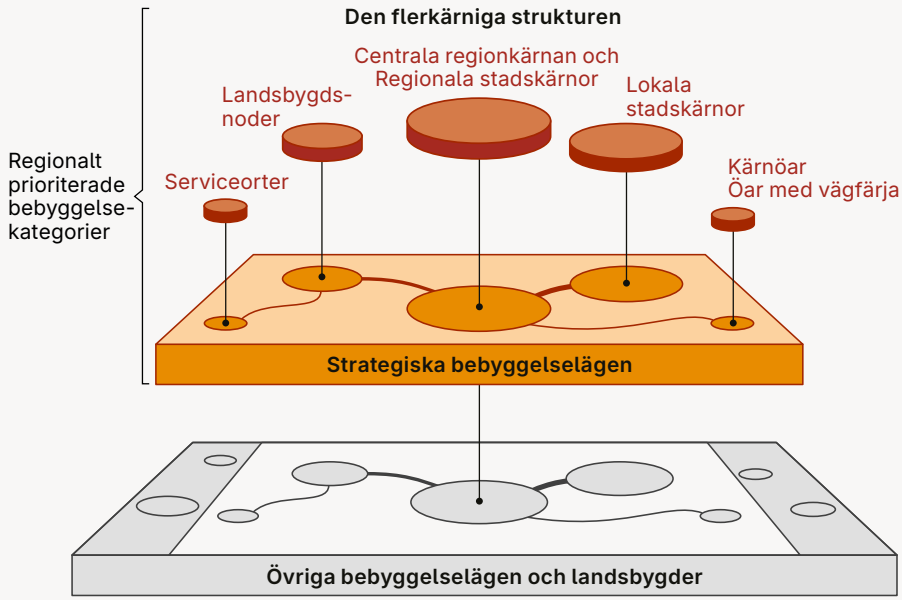
De områden som ligger utanför de regionalt prioriterade bebyggelselägena utgör en egen kategori – Övriga bebyggelselägen och landsbygder. Här finns viss potential för utveckling, men också större obebyggda områden som inte bör tas i anspråk för exploatering på grund av till exempel deras värde för de areella näringarna eller på grund av deras höga natur, kultur- och rekreationsvärden.

Den regionala bebyggelsestrukturens betydelse

En utveckling inom de prioriterade bebyggelselägena bidrar till målen i den regionala utvecklingsplanen på flera sätt. Det stödjer ett effektivt transportsystem och ett hållbart resande och innebär att vi kan dra nytta av redan genomförda eller beslutade investeringar i kollektivtrafik- och transportsystemet. Det främjar också en rumslig balans och ger fler invånare närhet och tillgänglighet till livskvaliteter som kollektivtrafik, arbetsplatser, utbildning och service samt till kultur- och fritidsaktiviteter. Avgränsningen av de regionalt prioriterade bebyggelselägena bidrar även till att värdefulla natur- och kulturområden kan bevaras och till att regionens mark och gemensamma nyttigheter kan nyttjas effektivt. En utveckling här skapar goda möjligheter att bo, leva och verka i hela Stockholmsregionen på ett hållbart sätt.

Inom de övriga bebyggelselägena och landsbygderna kan en varsam utveckling av ny bebyggelse bidra till att stärka variationen av olika boendemiljöer och verksamhetsområden samtidigt som mark av betydelse för areella näringar bevaras och höga natur-, kultur- och rekreationsvärden säkerställs.

Figur 10. **Bebyggelsestrukturens uppbyggnad**



FAKTA | EFFEKTIVT MARKUTNYTTJANDE

Ett effektivt markutnyttjande handlar om att utnyttja platsens potential och goda tillgänglighet på bästa sätt. Det kan handla om att lokalisera rätt funktion på rätt plats. Exempelvis kan besöksintensiva verksamheter som lokaliseras i stationsnära lägen bidra till att minska behovet av såväl bilresor som parkeringsytor. På samma sätt kan bebyggelsens markanspråk minskas genom att undvika ytkrävande verksamheter och stora markparkeringar i de mest tillgängliga lägena. Ett effektivt markutnyttjande kan även handla om att möjliggöra för ett samutnyttjande och en funktionsblandad användning av mark och byggnader. Liksom i alla lägen behöver täthet, utformning och placering av ny bebyggelse utgå från platsens karaktär och förutsättningar för utveckling.

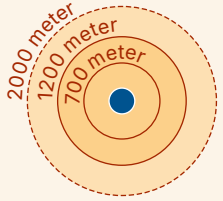
Utveckling av den regionala bebyggelsestrukturen

I följande avsnitt ges en beskrivning av respektive bebyggelsekategori och de specifika förhållningssätt som är vägledande för bebyggelseutvecklingen inom de olika kategorierna. Utöver förhållningssätten för respektive bebyggelsekategori finns det kompletterande förhållningssätt som behöver beaktas vid planering av ny bebyggelse oavsett läge i regionen. De kompletterande förhållningssätten gäller inom samtliga kategorier.

Strategiska bebyggelselägen

De strategiska bebyggelselägena utgör stommen i de regionalt prioriterade bebyggelselägena. De sträcker sig utefter regionens större kollektivtrafikstråk och kännetecknas av att de har god tillgänglighet med kollektivtrafik. Karaktären på områdena varierar mellan tätare och funktionsblandade miljöer, handelsområden och verksamhetsområden samt områden med småhusbebyggelse.

En utveckling i de strategiska bebyggelselägena bidrar till att stärka en regionalt sammanhängande struktur och en markanvändning som innebär att obebyggd mark kan bevaras i så stor utsträckning som möjligt. En utveckling i de här lägena gynnar även ett hållbart resande och ett effektivt nyttjande av gemensamma resurser som infrastruktur, kollektivtrafik, teknisk försörjning och service. Potentialen för bebyggelseutveckling kan skilja sig åt mellan olika områden, beroende på faktorer så som nivå av tillgänglighet, befintliga värden och andra lokala förutsättningar på platsen.



De strategiska bebyggelselägena avgränsas utifrån närhet till kapacitetsstark kollektivtrafik genom en fastställd radie från kollektivtrafikens spårstationer eller hållplatser för radiella expressbussar. Radien är antingen 1200 meter eller 700 meter beroende på var i kollektivtrafiksystemet platsen är belägen. För de platser som ligger längre ut i regionen och som har en starkare lokal arbetsmarknad har ett avstånd på 2000 meter från kollektivtrafiknod använts. Det gäller till exempel Norrtälje, Märsta, Nynäshamn och Södertälje. I avgränsningen av de strategiska bebyggelselägena ingår även områden som har hög tillgänglighet till en regional stadskärna och som når en stadskärna inom 15 minuter med kollektivtrafik (inklusive gångtid till station, väntetid och bytestid).

Förhållningssätt för bebyggelseutveckling inom de strategiska bebyggelselägena

- Planera för en sammanhängande bebyggelse med ett effektivt markutnyttjande i de bästa kollektivtrafiklägena. Lokalisera arbetsplatsintensiva verksamheter, offentliga funktioner och handel inom ett gångavstånd på cirka 700 meter från stationsläge.
- En god tillgänglighet med kollektivtrafik bör upprätthållas och vid behov utvecklas. Kopplingen till större lokala och regionala målpunkter prioriteras, exempelvis närmaste regionala stadskärna.
- Anpassa täthet och utformning till platsens karaktär och utifrån platsens förutsättningar. Planera bebyggelse med varsamhet om befintliga natur- och kulturvärden.
- Lokalisering av nya verksamhetsområden bör ske med hänsyn till omgivande bebyggelse, och i lägen som begränsar eventuella negativa effekter på transportsystemet, trafiksäkerhet och buller. Säkerställ att det finns tillräcklig mottagningskapacitet i transportsystemet vid utveckling av befintliga transportdrivande verksamhetsområden.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 58

Den flerkärniga strukturens bebyggelsekategorier

I den flerkärniga strukturen ingår kategorierna; Centrala regionkärnan, Regionala stadskärnor, Lokala stadskärnor, Landsbygdsnoder, Serviceorter, Kärnöar och Öar med vägfärja. Samtliga är målpunkter för näringsliv, service och kollektivtrafik i sin geografiska kontext och försörjer ett regionalt, delregionalt eller lokalt omland.

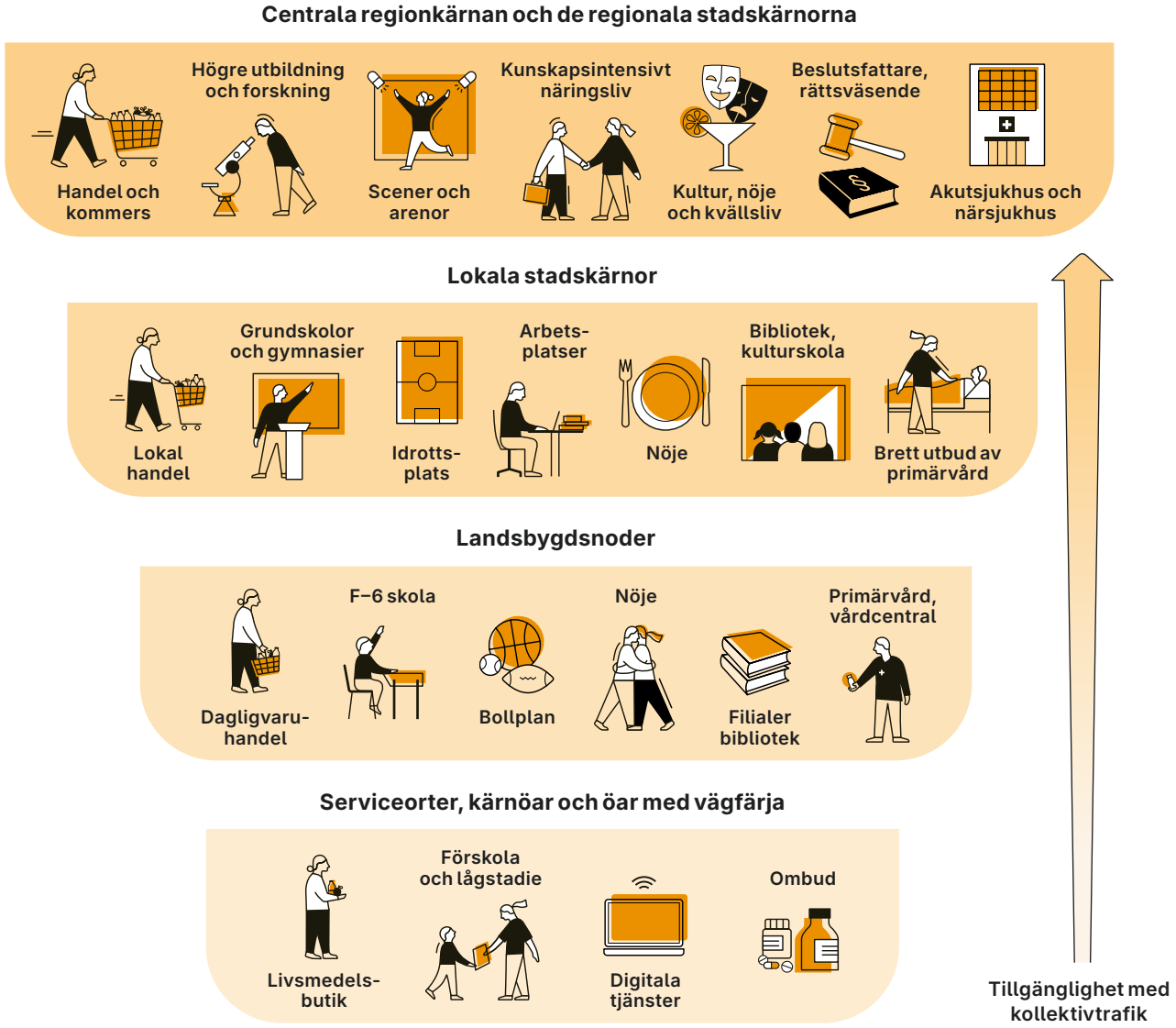
Att lokalisera arbetsplatser, service och bostäder till platserna i den flerkärniga strukturen har stor betydelse för att stärka Stockholmsregionen som en flerkärnig region. Det bidrar till en rumslig balans och till att fler får närhet och tillgänglighet till viktiga funktioner i regionen. Ju mer besöksintensiv en funktion är och ju större upptagningsområde den har, desto viktigare är det att funktionen lokaliseras till lägen med hög regional tillgänglighet med kollektivtrafik, se figur brevid.

FAKTARUTA | PLANERINGSKONCEPT FÖR ATT SKAPA NÄRHET OCH TILLGÄNGLIGHET

En flerkärnig Stockholmsregion, såväl i stadsbygd, landsbygd och i skärgård, är ett bärande planerings-koncept för att främja närhet och tillgänglighet till de funktioner som Stockholmsregionens invånare behöver och använder i sin vardag.

15- minutersstaden är ett planeringskoncept som vissa aktörer arbetar efter och bygger på liknande koncept. 15-minutersstaden innebär att städer och stadsdelar ska utformas så att människor ska kunna nå allt de behöver i sin vardag inom 15 minuters avstånd från hemmet till fots, med cykel eller med hållbara transporter. Konceptet myntades av Carlos Moreno, klimatkonferensen (COP21) i Paris och har fick genomslag i diskussionen om hur städer och enskilda stadsdelar kan utvecklas på ett hållbart sätt.

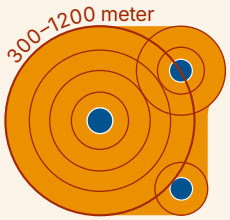
Figur 11. **Servicetrappan.Figuren visar på hur näringslivets specialiseringsgrad och utbudet av service och välfärdstjänster, exempelvis utbildning, vård, kultur, handel och nöjen, kan variera beroende på platsernas storlek, lägen och tillgänglighet med kollektivtrafik**





Centrala regionkärnan

Den centrala regionkärnan omfattar de centrala delarna av Stockholm, Solna, Sundbyberg och Nacka. Regionkärnan är landets politiska, administrativa och kulturella centrum med stor betydelse för Sveriges hållbara utveckling, internationella konkurrenskraft och attraktivitet. Både den regionala och nationella tillgängligheten är hög och attraherar stora delar av näringslivet, särskilt inom kunskapsintensiva branscher. En stor andel av landets internationella huvudkontor ligger här. I den centrala regionkärnan finns också flera nationella kulturinstitutioner, ett stort utbud av kommersiell service som handel och restauranger, samt många unika besöksmål. Regionkärnan karaktäriseras av tät bebyggelse som är sammanhållen med blandade funktioner och här finns höga kulturvärden, inte minst inom Stockholms innerstad som är utpekat som riksintresse för kulturmiljövården.

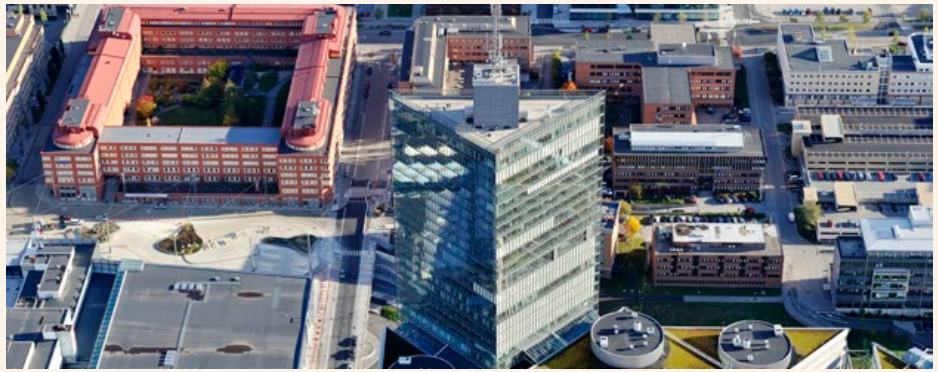


Avgränsningen av den centrala regionkärnan utgår i första hand från tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik och närhet till regionalt och nationellt viktiga funktioner, så som beslutsfattarmiljöer, specialistvård, högre utbildning och större arbetsplatser. Avgränsningen utgår från olika avstånd till kärnans kollektivtrafikstationer, baserat på stationernas funktion i kärnan.

Förhållningssätt för vidareutveckling av den centrala regionkärnan

- Stärk den centrala regionkärnans funktion som Sveriges tillväxtmotor genom att fortsätta utveckla de kvaliteter som har betydelse för att attrahera ett kunskapsintensivt och innovativt näringsliv, till exempel hög tillgänglighet, attraktiva och väl gestaltade stadsmiljöer, närhet till vatten och större grönområden och ett rikt kultur-, nöjes- och serviceutbud, även under kvällstid.
- Planera för funktionsblandade och täta miljöer med urbana kvaliteter inom den centrala regionkärnan.
- Lokalisera i första hand samhällsservice som har ett regionalt eller nationellt upptagningsområde till den centrala regionkärnan och de regionala stadskärnorna, exempelvis högre utbildning, sjukhus, specialistvård, kultur och rättsväsende.
- Använd den höga tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet genom att prioritera besöks- och arbetsplatsintensiva verksamheter med ett stort regionalt upptagningsområde till den centrala regionkärnan.
- Förvalta och bygg vidare på de höga kulturvärden som präglar stora delar av den centrala regionkärnan och hantera dem som en resurs utifrån sina förutsättningar.
- Prioritera kapacitetsstark kollektivtrafik samt gång, cykel och nyttotrafik vid utformning av gaturummet.
- Reglering av- och tillgång till bilparkering behöver gynna ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik och en attraktiv stadsmiljö.

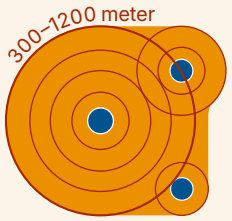
Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 58



Regionala stadskärnor

Det finns åtta regionala stadskärnor i Stockholmsregionen (Södertälje C, Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge C, Arlanda- Märsta, Kista Sollentuna-Häggvik, Barkarby-Jakobsberg och Täby C- Arninge). Tillsammans med den centrala regionkärnan utgör de stommen i Stockholmregionens flerkärniga struktur. Stadskärnorna är strategiskt placerade invid några av regionens större knutpunkter i transportsystemet och har hög tillgänglighet med kollektivtrafik. De är målpunkter för ett större regionalt omland och flera av de regionala stadskärnorna har även ett storregionalt upptagningsområde och ingår i ett övergripande stadsnätverk i östra Mellansverige.

En flerkärnig region, med åtta regionala stadskärnor, har stor betydelse för att möta den framtida befolkningstillväxten på ett hållbart sätt. Genom sina lägen, funktioner och höga regionala tillgänglighet har de förutsättningar att utvecklas till attraktiva lokaliseringsplatser för näringsliv, bostäder och viktiga regionala funktioner som till exempel utbildning, vård, service, kultur, nöjen och idrott. De är alla olika i sin storlek och karaktär, och utvecklingen behöver därför utgå ifrån varje kärnas unika förutsättningar och karaktärer.



Avgränsningen av de regionala stadskärnorna utgår från olika avstånd till kärnans stationer baserat på stationernas funktion i kärnan och med utgångspunkt i att inkludera regionalt viktiga funktioner så som vård, högre utbildning och större arbetsplatser i avgränsningen.

Förhållningssätt för att stärka de regionala stadskärnorna

- Planera för en funktionsblandad miljö med urbana kvaliteter och med fokus på en ökad etablering av kontor och kontaktintensiva verksamheter.
- Lokalisera i första hand samhällsservice med ett regionalt upptagningsområde till den centrala regionkärnan och de regionala stadskärnorna, till exempel högre utbildning, sjukhus, specialistvård, service, kultur och idrott.
- Planera för ett ökat bostadsutbud och befolkningsunderlag som stärker underlaget för service, nöjen och kvällsliv och som ger förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik
- Planera för ett effektivt markutnyttjande i de bästa kollektivtrafiklägena. Lokalisera i första hand arbetsplats- och besöksintensiva verksamheter inom ”kärnans kärna” dvs 700 meter från den regionala stadskärnans bytespunkter.
- Stärk de regionala stadskärnornas olika identiteter och profiler när stadskärnorna utvecklas, exempelvis profiler inom näringsliv, arkitektur, kultur eller social identitet.
- Använd kulturhistoriska värden som en resurs när stadskärnorna utvecklas och planera bebyggelse med varsamhet om natur- och kulturvärden.
- Öka tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik till, inom och mellan de regionala stadskärnorna. Planera för en sammanhängande stadsväv som länkar samman stadskärnans olika målpunkter.
- Reglering av och tillgång till parkering behöver gynna ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik.

Särskilda förhållningssätt för den regionala stadskärnan Alanda-Märsta gäller tillsammans med ovanstående förhållningssätt.

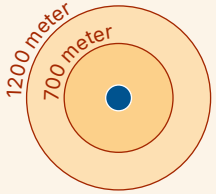
- Utvecklingen av stadskärnan Arlanda-Märsta bör ske med hänsyn till flygplatsens funktion och behov av mark och omland för framtida utveckling.
- Utvecklingen av stadskärnan bör värna om tillgängligheten till Arlanda flygplats genom en samordnad bebyggelse- och transportplanering.
- Utnyttja möjligheten för bostadsändamål nära Märsta station och lokalisera i första hand besöks- och personintensiva verksamheter till stadskärnans bytespunkter för kollektivtrafik. Ytkrävande och mindre arbetsplatstäta verksamheter kan med fördel lokaliseras till mindre centrala lägen.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 58



Lokala stadskärnor

Lokala stadskärnor är platser med centrumfunktioner och som har goda lokala resmöjligheter med gång, cykel och kollektivtrafik. Kollektivtrafiken från de lokala stadskärnorna har konkurrenskraftiga restider till den centrala region-kärnan. Syftet med de lokala kärnorna är att främja en jämlik tillgång och närhet till den typ av service som människor behöver och använder i sin vardag, så som barnomsorg, bibliotek, vårdcentraler, dagligvaruhandel, restauranger. De kommuner som inte har en regional stadskärna har minst en lokal stadskärna som utgörs av respektive kommuncentrum. Här prioriteras bebyggelseutveckling som stärker utbudet av service och välfärdstjänster, kultur och idrott.
Även utveckling och komplettering av bostadsbeståndet är en viktig del av utvecklingen i de lokala kärnorna.



De lokala stadskärnorna avgränsas genom en fastställd radie om 1200 meter till kollektivtrafiknod och/eller centrumläge. Några kärnor har ett mindre utbud av kollektivtrafik eller service och avgränsas därför med en radie på 700 meter.

Förhållningssätt för att stärka de lokala stadskärnorna

- Planera för att stärka de lokala stadskärnornas funktion som lokala centrum genom ett ökat utbud av välfärdstjänster och service, kultur och idrott. Det är särskilt viktigt att utveckla utbudet i de lägen som idag har påtagliga brister.
- Planera för funktionsblandade miljöer med urbana kvaliteter och ett effektivt markutnyttjande i de strategiska centrumlägena.
- Använd och bygg vidare på platsens karaktär och identitet vid utveckling av de lokala stadskärnorna. Planera bebyggelse med varsamhet om befintliga natur- och kulturvärden.
- Lokalisera arbetsplatsintensiva verksamheter, offentliga funktioner och handel inom ett gångavstånd på cirka 700 meter från kollektivtrafikknutpunkten.
- En god kollektivtrafikförsörjning ska upprätthållas och vid behov utvecklas. Prioritera kopplingen till större lokala och regionala målpunkter, till exempel närmaste regionala stadskärna.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 58



Foto: Helene Skoglund/Nynäshamns Posten

Landsbygdsnoder

Landsbygdsnoder är tätorter i en landsbygdsgeografi med betydelse för den omgivande landsbygden och som bedöms ha potential att utvecklas både som bostadsort och servicenod. Landsbygdsnoderna har en befintlig befolkning på minst 1 000 invånare eller bedöms ha potential att uppnå denna befolkningsmängd. Landsbygdsnoderna har en service med viss bredd som bland annat kan omfatta livsmedelsbutik, skola, idrottsplats. Här finns även ett visst utbud av vårdtjänster. Utbudet av service kan variera, bland annat utifrån befolkningsunderlag, tillgänglighet med kollektivtrafik och läge i regionen. Servicetrappan illustrerar exempel på hur utbudet av service kan variera. Samtliga landsbygdsnoder bör ha tillgång till kontinuerlig kollektivtrafik till närmsta kommuncentrum, för att ge invånarna i landsbygdsnoderna och deras omland tillgänglighet till grundläggande samhällsservice och välfärdstjänster, kultur, idrott och dagligvaror. För att stödja en hållbar och robust landsbygdsutveckling med tillgång till service och kollektivtrafik bör bebyggelseutveckling på landsbygden prioriteras till landsbygdsnoderna.

Landsbygdsnoderna redovisas med en symbol på plankartan som utgår från ortens centralpunkt och har därför ingen geografisk avgränsning.

Förhållningssätt för att stärka landsbygdsnoderna

- Tillkommande bebyggelse på landsbygden bör i första hand lokaliseras till landsbygdsnoderna genom komplettering och utbyggnad i anslutning till den befintliga bebyggelsen.
- Planera för att stärka landsbygdsnodernas funktion som centrum för den omgivande landsbygden genom ett ökat utbud av välfärdstjänster, service, kultur och idrott.
- Vid etablering av vård och omsorg på landsbygden bör landsbygdsnoder och serviceorter prioriteras.
- Eftersträva kontinuerlig kollektivtrafik för arbets- och skolresor samt fritidsresor från landsbygdsnoderna till kommuncentrum. Underlätta kombinationsresor genom att säkerhetsställa utrymme för cykel- och bilparkeringar i anslutning till stationer och hållplatser.
- Anpassa ny bebyggelse till platsens natur-, kultur- och rekreationsvärde.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 58



Serviceorter

Serviceorter är mindre orter i en landsbygdsgeografi med en befolkning på minst 250 invånare. De är ofta viktiga för det lokala näringslivet och förser den omgivande landsbygden med viss service, till exempel förskola, grundskola, äldreomsorg och livsmedelsbutik. Här kan även finnas ett visst utbud av vårdtjänster såsom ombud, filialer samt mobila vårdtjänster. Utbudet av service kan variera, bland annat utifrån befolkningsunderlag, tillgänglighet med kollektivtrafik och läge i regionen. Servicetrappan illustrerar exempel på hur utbudet av service kan variera. För att ge invånarna i serviceorterna tillgång till andra grundläggande servicefunktioner ska det finnas förbindelser med kollektivtrafik till närmsta kommuncentrum. Serviceorterna har potential att utvecklas med ny bebyggelse i en varsam skala och omfattning. En utveckling i serviceorterna bidrar till ett ökat utbud av landsbygdsnära boende med närhet till service och viss kollektivtrafik. Serviceorterna kan också fylla funktioner som särskilda samlingsplatser vid fredstida kriser eller höjd beredskap.

Serviceorterna redovisas med en symbol på plankartan som utgår från ortens centralpunkt och har därför ingen geografisk avgränsning.

Förhållningssätt för att stärka serviceorterna

- Planera för en varsam bebyggelseutveckling genom att i första hand komplettera i anslutning till den befintliga bebyggelsen.
- Planera för en utveckling av ortens närservice, som exempelvis livsmedelsbutik, förskola, låg- och mellanstadium, för att stärka tillgången till dessa funktioner på landsbygden.
- Vid etablering av vård och omsorg på landsbygden bör landsbygdsnoder och serviceorter prioriteras.
- Säkerställ kollektivtrafikförbindelser till kommuncentrum. Underlätta kombinationsresor genom att säkerhetsställa utrymme för cykel- och bilparkeringar i anslutning till stationer och hållplatser.
- Anpassa ny bebyggelse till platsens natur-, kultur- och rekreationsvärden.
- Säkerställ en hållbar vatten- och avloppsförsörjning. Det är särskilt angeläget i områden som ligger nära viktiga yt-och grundvattentäkter.
- Säkerställ en fortsatt utbyggnad av robust digital infrastruktur som en del i att skapa tillgänglighet på landsbygden.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 58

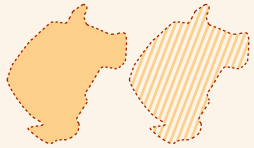
Kärnöar och öar med vägfärja

Kärnöar är större öar utan fast förbindelse i form av bro, tunnel eller vägfärja men som försörjs med en bastrafik av kollektivtrafik, vilket möjliggör resor från och till fastlandet året runt. Bastrafiken baseras på resbehov och resandeutveckling från och till respektive kärnö. På kärnöarna bedöms det finnas förutsättningar för en varsam utveckling av fler bostäder och för ett utvecklat utbud av service , inklusive ett visst utbud av vårdtjänster så som ombud och filialer samt mobila vårdtjänster. Utbudet av service kan variera, bland annat utifrån befolkningsunderlag, tillgänglighet med kollektivtrafik och läge i regionen. Servicetrappan illustrerar exempel på hur utbudet av service kan variera. En utveckling av service och teknisk infrastruktur stärker också förutsättningarna för att bo och verka i skärgården och bidrar till kärnöarnas funktion som servicepunkter för befolkningen på omgivande öar och för turism och friluftsliv. Kärnöarna inkluderar: Arholma, Tjockö, Gräskö, Ingmarsö, Möja, Sandön, Svartsö, Ramsö, Runmarö, Nämdö, Ornö, Utö och Öja.

I skärgården, längs östersjökusten, finns det även öar med fast förbindelse i form av vägfärja. Dessa är Tynningö, Rindö, Skarpö, Ljusterö, Yxlan och Blidö. På dessa öar bedöms det finnas förutsättningar för en varsam utveckling av fler bostäder, service, lokala verksamheter och ett visst utbud av vårdtjänster. En utveckling av öarna med vägfärja bidrar till att stärka förutsättningarna för ett ökat utbud av boende i skärgården med närhet till service och viss kollektivtrafik. Både kärnöar och öar med vägfärja kan fylla funktioner som särskilda samlingsplatser vid fredstida kriser eller höjd beredskap.

FAKTARUTA | BASTRAFIK

Mellan fastlandet och utpekade kärnöar i skärgården ska det säkerställas kollektivtrafik året runt. Denna kollektivtrafik benämns bastrafik. På fastlandet ansluter bastrafiken till strategiska bytespunkter som benämns replipunkter. Bastrafiken ska möjliggöra för dagliga pendlingsresor samt resor till kommuncentrum med tillgång till samhällsservice. Bastrafiken är även viktig för näringslivet i skärgården och för skärgårdens besökare.



Kärnöar och öar med vägfärja är markerade i sin helhet är för att visa vilka öar som är prioriterade i skärgården.

Förhållningssätt för utveckling på kärnöar och öar med vägfärja

- Planera för en varsam bebyggelseutveckling i byar och samhällen med samlad bebyggelse, med fokus på utveckling av det lokala näringslivet, bostäder och närservice för att stärka tillgången till dessa funktioner i skärgården.
- Vid etablering av vård och omsorg i skärgården bör kärnöar och öar med vägfärja prioriteras.
- Säkerställ en bastrafik till kärnöarna som gör det möjligt att resa till och från fastlandet – varje dag, året runt med en förutsägbar grundtidtabell. Utveckla bastrafiken för att underlätta för näringslivet i skärgården och för att möjliggöra fler resmöjligheter för boende och besökande på kärnöar.
- Säkerställ kollektivtrafikförbindelser mellan öar med vägfärja och kommuncentrum.
- Använd och bygg vidare på öarnas karaktärer som utgångspunkt vid utveckling. Anpassa ny bebyggelse till platsens natur-, kultur- och rekreationsvärden.
- Lokalisera tillkommande bostäder inom eller i anslutning till befintliga bebyggelseområden med långsiktig vatten- och avloppsförsörjning. Där det saknas behöver ny bebyggelse lokaliseras till lägen där tillgången till dricksvatten är godtagbar. Val av tekniska lösningar behöver anpassas till lokala förutsättningar på platsen.
- Planera ny bebyggelse med hänsyn till känsliga marina miljöer och säkerställ vattenkvaliteten i vattendrag och grunda havsvikar.
- Säkerställ en fortsatt utbyggnad av robust digital infrastruktur som en del i att skapa tillgänglighet i skärgården.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 58



Övriga bebyggelselägen och landsbygder utanför den prioriterade bebyggelsestrukturen

Karaktären på områdena varierar stort gällande täthet, funktion, karaktär och läge i regionen. Vissa områden ligger i relativt centrala lägen i regionen och har en tätare struktur, medan andra områden karaktäriseras av en mer spridd bebyggelse i landsbygds- eller skärgårdsmiljö. Potentialen för utveckling av tillkommande bebyggelse varierar och behöver bedömas utifrån den specifika platsens förutsättningar.

I länets landsbygdsmiljöer finns också obebyggd mark som är viktig för areella näringar, samt skogsmark och andra natur- och kulturmiljöer med stora rekreativa, historiska och biologiska värden. Areella näringar är ytkrävande verksamheter som dessutom är platsbundna. Jordbruksmarken utgör en viktig del i Stockholmsregionens livsmedelsförsörjning och bidrar till att stärka länets beredskap. Vid planering av bebyggelseutveckling behöver förutsättningarna för regional livsmedelsproduktion prioriteras för att säkerställa en robust livsmedelsberedskap.

Sammantaget är det ur ett regionalt perspektiv endast lämpligt att en mindre andel av tillskottet av bebyggelse i regionen tillkommer här.

Förhållningssätt för bebyggelseutveckling inom övriga bebyggelselägen och landsbygder utanför den prioriterade bebyggelsestrukturen

- Undvik utspridd bebyggelse och exploatering av jordbruksmark.
- Ny bebyggelse bör tillkomma genom varsam komplettering och utbyggnad i anslutning till redan befintlig bebyggelse.
- Anpassa bebyggelsens täthet och utformning till platsens natur- och kultur- och rekreationsvärden.
- Bevara ytterskärgårdens karaktär av ostört natur- och kulturlandskap.
- Planera bebyggelseutveckling med särskild hänsyn till möjligheten att tillskapa kollektivtrafikförsörjning och i en tidig dialog med Region Stockholms trafikförvaltning.
- Planera för ett gatu- och vägnät som ger förutsättningar för en god framkomlighet för buss.
- Säkerställ en fortsatt utbyggnad av robust digital infrastruktur som en del i att skapa tillgänglighet på landsbygden.
- Säkerställ en hållbar vatten- och avloppsförsörjning. Det är särskilt angeläget i områden som ligger nära viktiga yt-och grundvattentäkter.
- Lokalisering av nya verksamhetsområden bör ske med hänsyn till omgivande bebyggelse, och i lägen som begränsar eventuella negativa effekter på transportsystemet, trafiksäkerhet och buller. Säkerställ att det finns tillräcklig mottagningskapacitet i transportsystemet vid utveckling av befintliga transportdrivande verksamhetsområden.

Kompletterande förhållningssätt som gäller inom alla bebyggelsekategorier

De kompletterande förhållningssätten tar upp aspekter som är viktiga att ta hänsyn till för att säkerställa att bebyggelseutvecklingen bidrar till ett varierat bostadsutbud och till att skapa attraktiva, hälsosamma och robusta livsmiljöer. De kompletterande förhållningssätten behöver beaktas vid planering av ny bebyggelse oavsett läge i Stockholmsregionen och ska läsas tillsammans med förhållningssätten för respektive kategori.

Variationen av olika livsmiljöer är en styrka som bidrar till regionens attraktivitet. Alla områden behöver därför utvecklas med utgångspunkt i de kvaliteter som utmärker den specifika platsen för att på så sätt värna variationen. Genom en medvetenhet om platsens värden, till exempel kulturvärden och naturvärden, kan platsens identitet och attraktivitet stärkas. Därför är det av stor vikt att planeringen utgår från kunskap om befintliga värden och hur dessa kan omhändertas och utvecklas. Ett brett utbud av olika typer av bostäder, såväl småhus som flerbostadshus, bidrar också till varierade livsmiljöer och ger Stockholmsregionens invånare möjlighet att hitta en bostad utifrån sina förutsättningar och önskemål. Utformningen av regionens byggda miljöer har också betydelse för folkhälsan. Ny bebyggelse bör planeras med hänsyn till platsens förutsättningar gällande mark- och luftföroreningar, buller och risker för att på så sätt skapa hälsosamma livsmiljöer.

Bebyggelsens placering och utformning kan påverka vår förmåga att hantera fredstida kriser och krig. Genom att lokalisera samhällsviktiga verksamheter med hänsyn till risken för olyckor, översvämning, ras, skred och erosion kan exempelvis påverkan på verksamheterna till följd av en olycka eller klimatrelaterade händelser minska. De samhällsviktiga verksamheternas funktion kan också skyddas genom att säkerställa att de har tillräckligt med utrymme att utvecklas.

Kompletterande förhållningssätt som gäller inom alla bebyggelsekategorier

Dessa förhållningssätt gäller inom samtliga bebyggelsekategorier och kompletterar förhållningssätten inom respektive bebyggelsekategori.

- Planera för ett blandat bostadsbestånd där hushåll och individer med olika behov och förutsättningar har möjlighet att bo och som har en variation av olika bostadstyper, bostadsstorlekar och upplåtelseformer.
- Planera för trygga och inkluderande livsmiljöer för alla och beakta barnperspektivet vid utvecklingen av befintliga och nya miljöer.
- Planera bebyggelse så att befintliga kulturhistoriska värden bevaras. Ta tillvara de kvaliteter som utmärker platsen, så som gestaltning, skala och siluettverkan, vid förtätning eller annan förändring av stads- och landskapsbilden.
- Prioritera utveckling av befintliga byggnader framför att bygga nytt och använd i första hand återbrukat byggmaterial.
- Planera för hälsosamma miljöer avseende omgivningsljud, luftkvalitet, ren mark och tillgång till parker och grönområden.
- Tillämpa ett beredskapsperspektiv och säkerställ samhällsviktiga verksamheters funktion och långsiktiga behov av utrymme vid planering av ny bebyggelse.
- Undvik exploatering och fragmentering av jordbruksmark.
- Beakta de areella näringarnas behov av utrymme vid lokalisering av ny bebyggelse och anläggningar.
- Vid planering av ny bebyggelse behöver sjukhusens verksamhet och funktion säkerställas. Exempelvis genom att säkerställa funktionen i sjukhusens tekniska försörjningssystem samt tillgängligheten med kollektivtrafik och akuttransporter, inklusive helikoptertransporter.
- Säkerställ att ny bebyggelse och samhällsviktiga verksamheter har beredskap och motståndskraft mot störningar och risker kopplade till ett förändrat klimat.
- Planera ny bebyggelse med hänsyn till områden av betydelse för totalförsvaret.

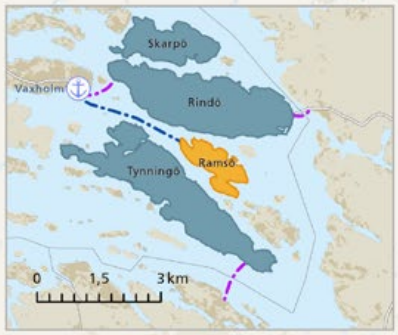


FAKTA | SAMHÄLLSVIKTIG VERKSAMHET

En samhällsviktig verksamhet har en funktion som är nödvändig för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet. Dessa funktioner upprätthålls och säkerställs av samhällsviktiga verksamheter. Exempel på viktiga samhällsfunktioner:

- Förmågan att tillhandahålla vård och att upprätta katastrofmedicins beredskap.
- Förmågan att erbjuda kollektivtrafik och genomföra transporter av gods och passagerare både via järnväg, väg, flyg och sjötransporter.
- Förmågan att tillgodose samhällets försörjningsbehov av dricksvatten, el, fjärrvärme och fjärrkyla.
- Förmågan till säker hantering av avfall och slutligt omhändertagande genom återvinning eller bortskaffande.
- Förmåga till rening och avledning av avloppsvatten.
- Förmågan att samla in, skydda och bevara det materiella, immateriella och digitala kulturarvet och dokumentation av kulturarvet samt upprätthålla verksamheter vid museer, bibliotek och arkiv.

Skärgårdens rumsliga struktur



Simpnäs
Arholma
Räfsnäs
Tjockö
Öregrund
Furusund
Blidö
Yxlan
Lagnö
Ljustero
Ingmarsö
Svartsö
Möja
Vaxholm
Skarpö
Rindö
Ramsö
Tynningö
Boda
Stavsnäs
Runmarö
Sandön
Nämdö
Dalarö
Årsta
Ornö
Utö
Ankarudden
Öja

Replipunkt
Kärnö
Ö med vägfärja
Vägfärja
Bastrafik till kärnö

0 10 20 km

Lokalisering av akutsjukhus, närsjukhus, närakuter och vårdcentraler 2024

Akutsjukhus – Bedriver högspecialiserad- och specialiserad vård

Närsjukhus – Samlar olika verksamheter och kan innehålla vård för äldre, specialiserad vård och primärvård

Närakut – Omhändertar akuta behov som inte kräver vård på akutsjukhus

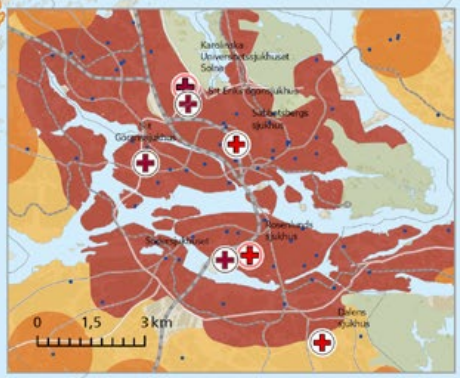
Akutsjukhus , Närakut

Närsjukhus, Närakut

Vårdcentral – Navet i hälso- och sjukvården och oftast den första kontakten vid behov av vård

Norrtälje sjukhus
Löwenströmska sjukhuset
Södertälje sjukhus
Nacka sjukhus
Danderyds sjukhus
Solentuna sjukhus
Södersjukhuset
Huddinge
Handens sjukhus

0 10 20 km



Det regionala transportsystemet

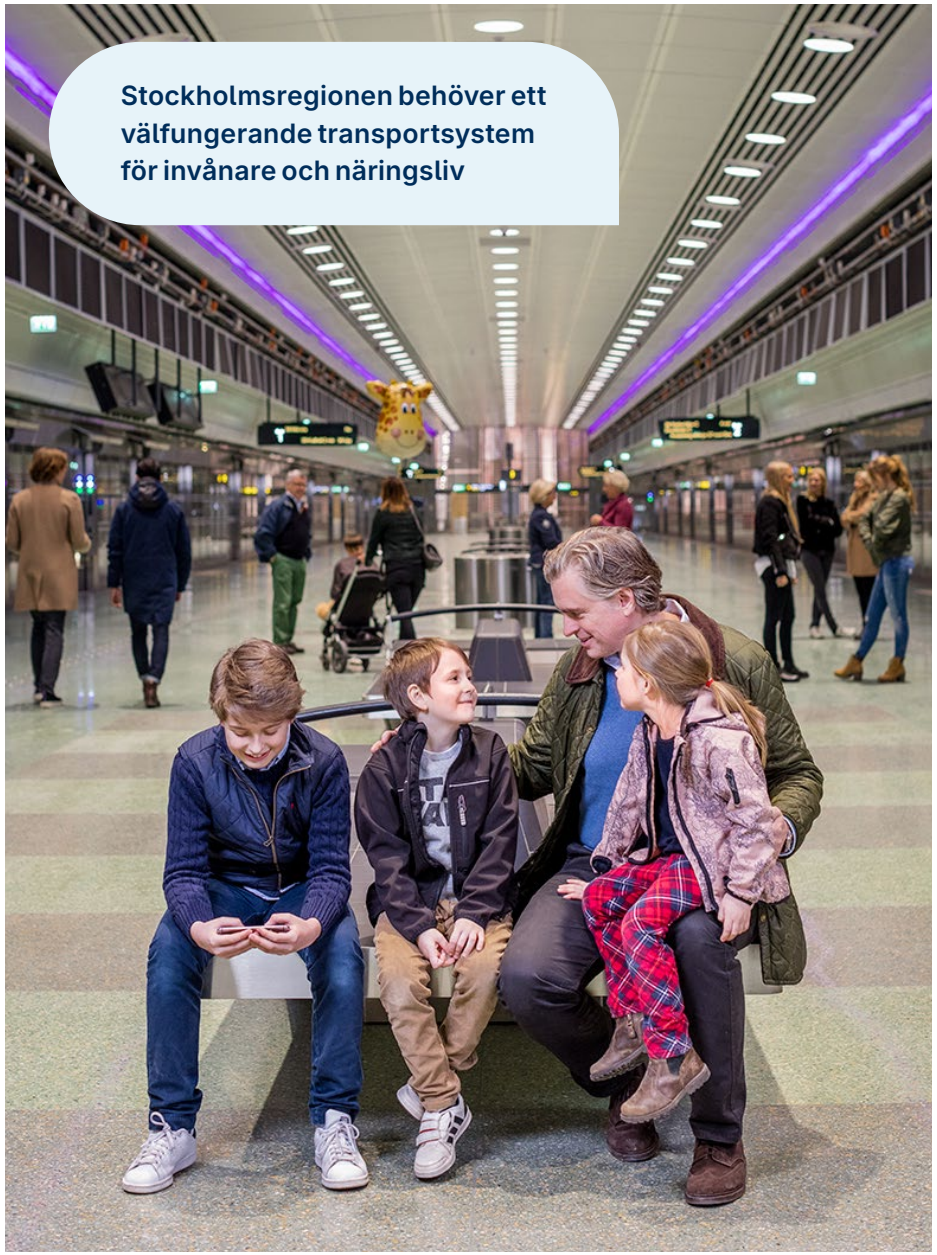
Det regionala transportsystemet består av samtliga trafiksystem i regionen: det internationella, nationella och regionala väg- och järnvägsnätet, kollektivtrafikens stomnät för pendeltåg, tunnelbana, lokalbanor, expressbusslinjer och sjö- och pendelbåtstrafik samt det regionala cykelvägnätet. Även flygplatser, hamnar, stationer, depåer och infrastruktur för godstransporter ingår.

Transportsystemets kategorier

Transportsystemet delas in i åtta kategorier och de objekt som redovisas i plankartan inkluderar befintlig infrastruktur samt beslutade investeringsåtgärder.

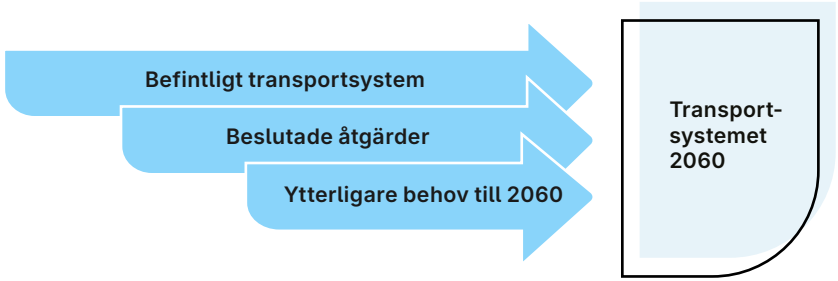
- Det regionala spårsystemet
- Regional väginfrastruktur
- Regionalt cykelvägnät
- Storregionala och regionala bytespunkter
- Replipunkter
- Områden för transportintensiva verksamheter
- Flygplats
- Hamnar och farleder

De investeringsåtgärder inom transportsystemet som är beslutade kommer att tillföra ett betydande tillskott till regionens transportsystem. Utbyggnaden av vissa infrastrukturobjekt pågår redan idag, medan andra är i olika skeden i planprocessen eller inväntar besked om finansiering. Åtgärderna syftar till att skapa bättre utvecklingsmöjligheter för Stockholmsregionen som helhet, och investeringarna är nödvändiga för att kunna realisera flera av målen i den regionala utvecklingsplanen.



Även om de redan beslutade investeringarna kommer att kunna åtgärda vissa brister i Stockholmsregionens transportsystem så kommer regionens befolkning och näringsliv att fortsätta att växa, efterfrågan på transporter att öka, och nya brister och behov kommer att uppstå.

Figur 12. **Utveckling av transportsystemet fram till 2060**



Transportsystemets betydelse

För att skapa utvecklingskraft behöver hela Stockholmsregionen ett tillgängligt och funktionellt transportsystem som är anpassat efter de behov som kommer att uppstå. En av de bärande utgångspunkterna för transportsystemet i Stockholmsregionen är utveckling av infrastruktur för hållbara transporter och ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel. Detta kopplar tydligt an till nationella och regionala mål om hållbarhet, transporteffektivitet och tillgänglighet. Även om kollektivtrafiken och övriga hållbara transporter utgör grunden för framtiden, så kommer alla transportslag att behövas för att nå mål om framför allt tillgänglighet. Ett hållbart vägtransportsystem som tillgodoser bland annat länets varu- och godsförsörjning, räddningstjänst, beredskap och persontransporter är också en viktig del av regionens framtida transportsystem. Bilen kommer även i framtiden att ha en funktion i områden där kollektivtrafiken har svårt att tillgodose resandebehoven.

Det regionala transportsystemet bidrar till att knyta samman regionen och har en viktig funktion för länets person- och godstransporter. Stockholmsregionens invånare behöver ett välfungerande transportsystem för att kunna ta sig till sina arbeten, uträtta olika typer av ärenden och för att kunna utöva sina



fritidsintressen. På motsvarande sätt behöver regionens näringsliv transportsystemet för att kunna attrahera arbetskraft, vara nåbara för kunder och för att kunna exportera producerade varor och tjänster till marknaden. Transportsystemet har även en stor betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet i fredstida kriser och höjd beredskap.

En stor del av det regionala transportsystemet har också nationella funktioner för persontransporter, varor och gods. Vissa delar är även av riksintresse för kommunikationer med de fyra trafikslagen: väg, järnväg, luftfart och sjöfart. Riksintressena omfattar även anspråk på mark- och vattenområden för framtida kommunikationer och planerade anläggningar där utbyggnad pågår. Delar av det regionala transportsystemet ingår även i det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T, som är viktiga länkar och noder för flöden av personer och gods i Europa. Vissa delar av vägnätet fyller även viktiga funktioner för transporter av farligt gods.

Utmaningarna för framtidens transportsystem ligger framför allt i hållbarhetsaspekten, särskilt omställningen till hållbara drivmedel, ökad trängsel och markutnyttjande. För att transporterna ska kunna bli hållbara och vara en del av en klimatneutral framtid behövs omfattande åtgärder som är kopplade till val av transportsätt, val av resvägar, bränslen och beläggning per resa som gör att utvecklingen går mot minskade växthusgasutsläpp. Omställningen behöver understödjas av en kombination av teknikutveckling, elektrifiering av transportsystemet, en utbyggd laddinfrastruktur och prioritering av utrymme. För att nå klimat- och trafikrelaterade mål kommer utvecklade styrmedel att vara nödvändiga för att hantera framtida trängsel- och framkomlighetsproblematik samt klimatutmaningar.

Utveckling av det regionala transportsystemet

I följande avsnitt ges en beskrivning av respektive kategori inom transportsystemet och de specifika förhållningssätt som är vägledande för utveckling av transportsystemet i parallella planeringsprocesser och efterföljande planering. Utöver de specifika förhållningssätten finns det kompletterande förhållningssätt som behöver beaktas vid all utveckling som berör det regionala transportsystemet. De kompletterande förhållningssätten gäller inom samtliga kategorier.

Det regionala spårsystemet

Det regionala spårsystemet består av nationell och regional spårinfrastruktur och har stor betydelse för Stockholmsregionens person- och godstransporter. Det utgör ryggraden i transportsystemet genom dess förmåga att erbjuda hållbara och kapacitetsstarka transporter av resenärer och gods. Pendeltågssystemet, tunnelbanesystemet och lokalbanorna fyller alla viktiga funktioner genom att de binder ihop länet och har förmågan att ta emot stora resenärsflöden. För att spårsystemet både ska kunna ta emot fler resenärer och ökade godsvolymer i takt med att Stockholmsregionens befolkning och näringsliv ökar, behöver mark reserveras för att möjliggöra insatser som ökar kapaciteten i systemen. Det gäller även utrymme för uppställningsplatser och depåer.

Just nu genomförs en betydande utbyggnad av tunnelbanesystemet och lokalbanorna. De investeringsåtgärder som är beslutade kommer att skapa ny kapacitet, nya resmöjligheter och länka samman Stockholmsregionen på ett nytt sätt. Bland redan beslutade objekt finns exempelvis utbyggnad till fyra spår på Mälarbanan mellan Tomteboda och Kallhäll, utbyggnad till fyra spår på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala samt Stockholmsförhandlingens och Sverigeförhandlingens objekt. Planerade spårinvesteringar kommer att innebära en ökad kapacitet och tillgänglighet i kollektivtrafiken. Utöver de redan beslutade objekten är det också nödvändigt med ytterligare investeringar för en ökad spårkapacitet och redundans, exempelvis stambanor söder-, väster- och norrut till viktiga målpunkter nationellt med järnväg.



Förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla det regionala spårsystemets funktion

- Säkerställ mark för utveckling av spårsystemet, som exempelvis depåer och uppställningskapacitet för järnväg, spårväg och lokalbanor.
- Säkerställ utrymme för bil- och cykelparkeringar i anslutning till bytespunkter och stationer för att underlätta hållbara kombinationsresor.
- Säkerställ att spårinfrastrukturen kan upprätthålla grundläggande funktioner i krisläge och i händelse av krig.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 70



Regional väginfrastruktur

Den regionala väginfrastrukturen består av nationella, regionala och kommunala vägar som tillsammans binder samman Stockholmsregionen. Vägsystemet har stor betydelse för såväl persontrafiken som för näringslivets resor och transporter av varor och gods. Den regionala väginfrastrukturen utgör även en viktig del av expressbussarnas stomnät. Stomnätet binder samman Stockholmsregionen på ett effektivt sätt med en hög standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet. Genom att ge expressbussar hög prioritet och vid behov eget utrymme i vägsystemet, kan kapaciteten för personresor längs flera av länets hårdast trafikerade vägar öka samtidigt som det radiella spårnätet avlastas. För att säkra kollektivtrafikens funktion behöver också det långsiktiga behovet av terminaler och depåer säkerställas.

God framkomlighet i vägsystemet ger pålitlighet och punktlighet. Detta är viktigt för att skapa förutsägbara restider och för att systemet ska fungera. I länet pågår eller planeras flera stora investeringar i väginfrastrukturen. Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn utgör två av dessa, och kommer tillsammans att binda samman Stockholmsregionen och de regionala stadskärnorna genom förbättrade tvärgående förbindelser, samtidigt som de avlastar de centrala delarna av vägtransportsystemet. Planerade investeringar kommer att ge ett betydande kapacitetstillskott och ökad tillgänglighet i vägsystemet.

Förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla det regionala vägsystemets funktion

- Prioritera kollektivtrafik och nyttotrafik vid kapacitetsbrist i det regionala vägtransportsystemet.
- Säkerställ god framkomlighet för befintliga och planerade expressbusslinjer i vägnätet vid bebyggelseutveckling.
- Säkerställ kollektivtrafikens långsiktiga behov av utrymme för terminaler och depåer.
- Säkerställ att väginfrastrukturen kan upprätthålla grundläggande funktioner i krisläge och i händelse av krig.
- Anpassa bebyggelsen så att det finns möjlighet att på ett säkert sätt transportera farligt gods. Detta gäller både för att hantera risker och för att värna möjligheterna till transporter av farligt gods i framtiden.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 70

Till innehåll

Regionalt cykelvägnät

Cykling är ett resurseffektivt och flexibelt färdmedel som ger positiva effekter för såväl folkhälsan, som för närmiljön och klimatet. Cykling bidrar även till att främja jämställdhet genom att ge alla, oavsett kön, ålder eller socioekonomisk bakgrund, större frihet och tillgång till rörlighet, vilket gör det lättare att delta i samhällslivet och på arbetsmarknaden. Cykling sker ofta över kommungränser, vilket innebär att flera väghållare delar ansvar för den infrastruktur som används under en och samma resa. Vi behöver därför samordna cykelplaneringen så att det är enkelt att resa med cykel i hela regionen.

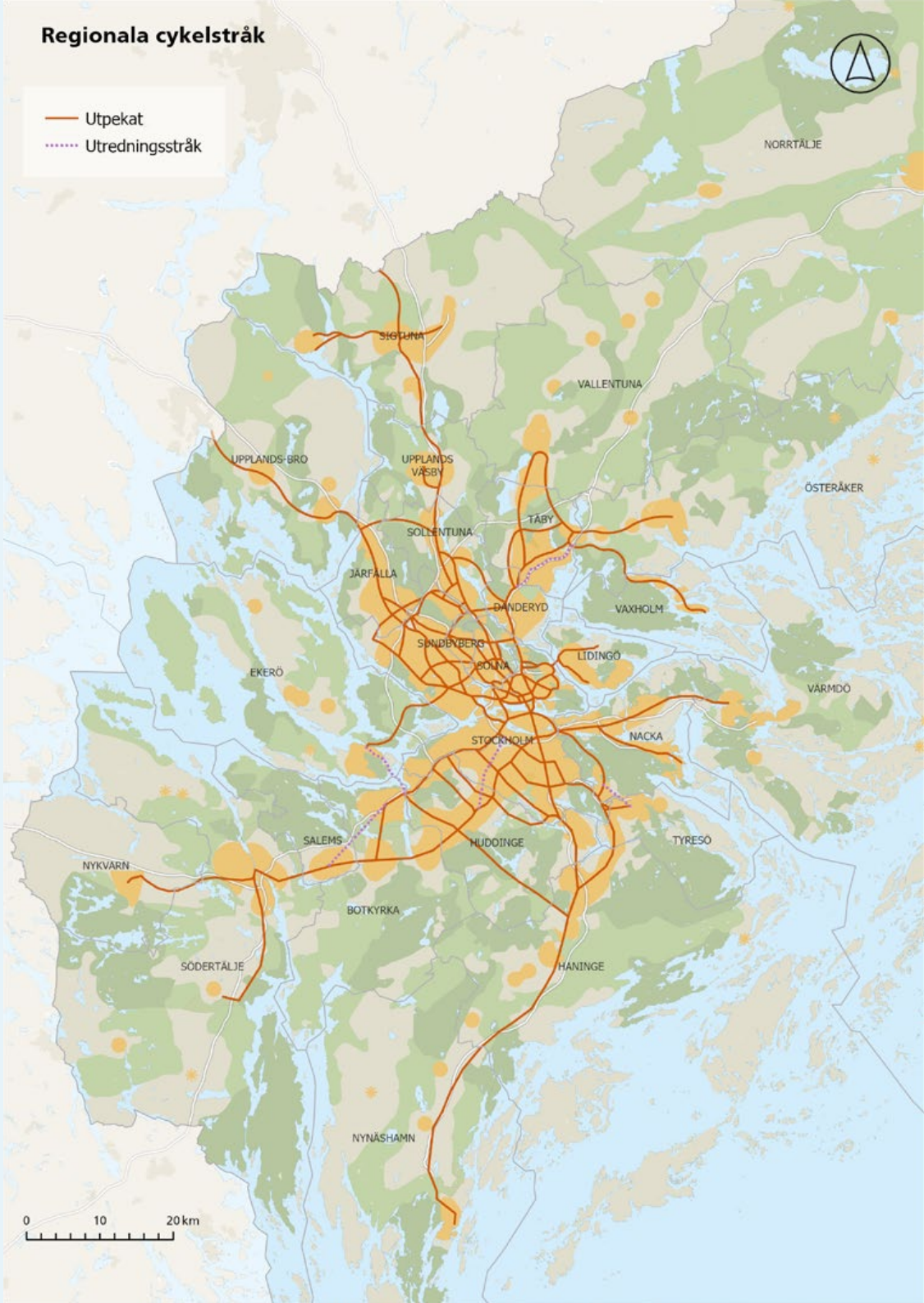
Det regionala cykelvägnätet omfattar cykelvägar som pekats ut som särskilt viktiga för att koppla samman länets olika delar och cykelinfrastruktur. Utveckling av cykelstråken behöver ske i samverkan mellan flera av oss aktörer i regionen. Trafikverket och kommunerna i Stockholms län ansvarar för utbyggnad, skyltning, drift och underhåll av de regionala cykelstråken och Region Stockholm ansvarar för samordning och uppföljning. Det övriga cykelvägnätet är viktigt för att skapa lokal tillgänglighet i vardagen med cykel och för att de regionala cykelstråken ska fylla sin funktion.

→ Mer i *Regional cykelplan för Stockholms län* på www.regionstockholm.se

Förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla det regionala cykelvägnätet

- Säkerställ god framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel i de regionala cykelstråken.
- Prioritera att färdigställa längre sammanhängande sträckor i det regionala cykelvägnätet. Stärk tillgängligheten med cykel i hela länet.
- Säkerställ utrymme för cykelparkeringar i anslutning till bytespunkter och stationer för att underlätta hållbara kombinationsresor.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 70



Regionala och storregionala bytespunkter

Regionala bytespunkter är större knutpunkter i det regionala kollektivtrafiksystemet. Platserna har ett högt resandeunderlag och stor betydelse för det inomregionala resandet och den regionala tillgängligheten med kollektivtrafik. De storregionala bytespunkterna är bytespunkter i strategiska lägen som även trafikeras av regionaltåg, vilket ger dem en storregional funktion i systemet med kopplingar mot östra Mellansverige.

Smidiga anslutnings- och kombinationsresor är viktiga för kollektivtrafikens attraktivitet och för att öka marknadsandelen för hållbara resor. En del i detta är att säkerställa att det finns fysiskt utrymme för att utveckla bytespunkternas funktioner både vad gäller ökande resenärsströmmar såväl som ökade flöden av fordon.

Förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla bytespunkternas funktion

- Lokalisera i första hand nya storregionala bytespunkter till den centrala regionkärnan och de regionala stadskärnorna med storregional uppkoppling.
- Säkerställ bytespunkternas transportfunktion och behov av utrymme vid utveckling av ny eller befintlig bebyggelse.
- Främja enkla byten mellan olika trafikslag genom att beakta behovet av utrymme för bland annat cykelparkering, bussuppställning och vändytor. Utveckla mobilitetshubbar vid strategiska bytespunkter. Vid bytespunkter i yttre delar av kollektivtrafiksystemet, beakta behov av infartsparkeringar.
- Utveckla och komplettera bytespunkterna med servicefunktioner för att underlätta vardagsärenden och öka kollektivtrafikens attraktivitet.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 70

Replipunkter

Replipunkterna utgör viktiga bytespunkter för kollektivtrafikresor mellan kärnöar, kommuncentrum och närmaste regionala stadskärna. Replipunkterna ska vara välfungerande för person- och godstransporter till och från kärnöarna med så kallad bastrafik. Bastrafik innebär att det ska vara möjligt att göra dagliga pendlingsresor och resor mellan kärnöar och fastland året runt. Bastrafiken baseras på resbehov och resandeutveckling till och från respektive kärnö. Replipunkterna är alla av olika karaktär och förutsättningarna för utveckling skiljer sig åt beroende på lokala förhållanden och rådigheten över mark och infrastruktur.

De utpekade replipunkterna inkluderar Simpnäs, Räfsnäs, Furusund, Åsättra, Vaxholm, Boda, Sollenkroka, Stavsnäs, Dalarö, Årsta och Ankarudden. Österås kan komma att ersätta Furusund som replipunkt för Gräskö förutsatt att denna uppfyller samtliga krav på standard i enlighet med Region Stockholms riktlinje för planering av kollektivtrafik i Stockholms län.

Förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla replipunkternas funktion

- Bastrafiken till och från kärnöar ska utgå från replipunkterna.
- Samordna och säkerställ enkla byten vid replipunkterna mellan kollektivtrafik på land och till sjöss.
- Respektive berörd aktör behöver bidra utifrån sin rådighet för att säkerställa replipunkternas funktion.
- Säkerställ kollektivtrafikförbindelser mellan replipunkterna, kommuncentrum och närmaste regionala stadskärna.
- Beakta behovet av utrymme för bryggor, vänd- och lastningsplatser och infrastruktur för förnybara drivmedel samt utrymme för bil- och båtparkering för såväl boende som besökare.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 70

Områden för transportintensiva verksamheter

Transportintensiva verksamheter kan vara störande och utrymmeskrävande samtidigt som deras funktioner i form av exempelvis omlastningsmöjligheter för gods, lager och varuhantering är bärande för länets försörjning av varor, bränslen och material. De utgör i vissa avseenden en samhällsviktig verksamhet. Strategiska lägen för den här typen av verksamheter har god tillgänglighet genom närhet till större och korsande transportstråk samt utrymme för omlastning, lager och varuhantering. Områden för transportintensiva verksamheter är genom sitt läge och sin trafikinfrastruktur lämpliga för transportintensiva företag och deras kringtjänster. Logistikberoende verksamheter, ytkrävande gods- och varutransporter samt relaterade funktioner bör lokaliseras till dessa utpekade områden.



Förhållningssätt för att stödja Stockholmsregionens behov av transportintensiva verksamheter

- Värna befintliga strategiskt belägna områden för transportintensiv verksamhet och beakta verksamheternas behov av utrymme vid bebyggelseutveckling.
- Nya anläggningar utanför utpekade områden för transportintensiva verksamheter bör lokaliseras med hänsyn till kapaciteten i befintlig transportinfrastruktur, befintlig bebyggelse och natur- och kulturvärden.
- Säkerställ god elkapacitet till utpekade områden för att möjliggöra elektrifiering av tunga transporter.
- Beakta skyddsavstånd med hänsyn till buller och andra störningar, liksom risken för konflikter kring eller påverkan på vattenresurser.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 70

Flygplats

Stockholm Arlanda Airport utgör en del av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Arlanda är en av Sveriges beredskapsflygplatser och utgör samhällsviktig verksamhet. Flygplatsen har en viktig funktion för regionens försörjning av varor, bränslen och material. Flygplatsens funktion som nav för utrikes och inrikes flygtrafik innebär att den är av stor vikt för Stockholm-Mälarregionens och landets internationella och nationella tillgänglighet. Vid en avveckling av Bromma flygplats kommer flygtrafik att flyttas över till Arlanda, vilket stärker Arlandas betydelse och funktion för inrikes flygtrafik. Utöver detta utgör Arlandaområdet och den regionala stadskärnan en av regionens största arbetsplatser.

För att stärka flygplatsens konkurrenskraft och den regionala stadskärnans utveckling behöver tillgängligheten till Arlanda stärkas långsiktigt, framför allt med hållbara transporter. Förutom åtgärder på järnväg för ökad kapacitet och tillgänglighet tillkommer behov av åtgärder för ökad framkomlighet på väg, främst med kollektiva förbindelser. För att snabbt öka kollektivtrafikens andel i trafiken till Arlanda behöver staten inleda förhandlingar om Arlandabanan, i syfte att sänka biljettpriserna genom att ta bort stationsavgiften. En utveckling mot stärkt nationell och internationell tillgänglighet med fler flyglinjer kommer också att skapa behov av utrymme för att utveckla själva flygplatsen. Samtidigt behöver flygets gröna omställning och framtida elektrifiering skyndas på, med Arlanda som ett internationellt föredöme.

Arlandas långsiktiga utveckling kommer att behöva en bred samverkan mellan kommunala, regionala, statliga och privata aktörer. Se vidare under avsnitt om samverkan sid 93.



Förhållningssätt för att upprätthålla Arlandas funktion

- Säkerställ mark för framtida behov av utveckling av Arlanda flygplats.
- Säkerställ god tillgänglighet, främst med hållbara transporter, till och från Arlanda flygplats.
- Värna och utveckla kapacitet och utrymmet i de stora transportstråken till Arlanda.
- Flygets gröna omställning och framtida elektrifiering behöver skyndas på, med Arlanda som ett internationellt föredöme.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 70

Till innehåll

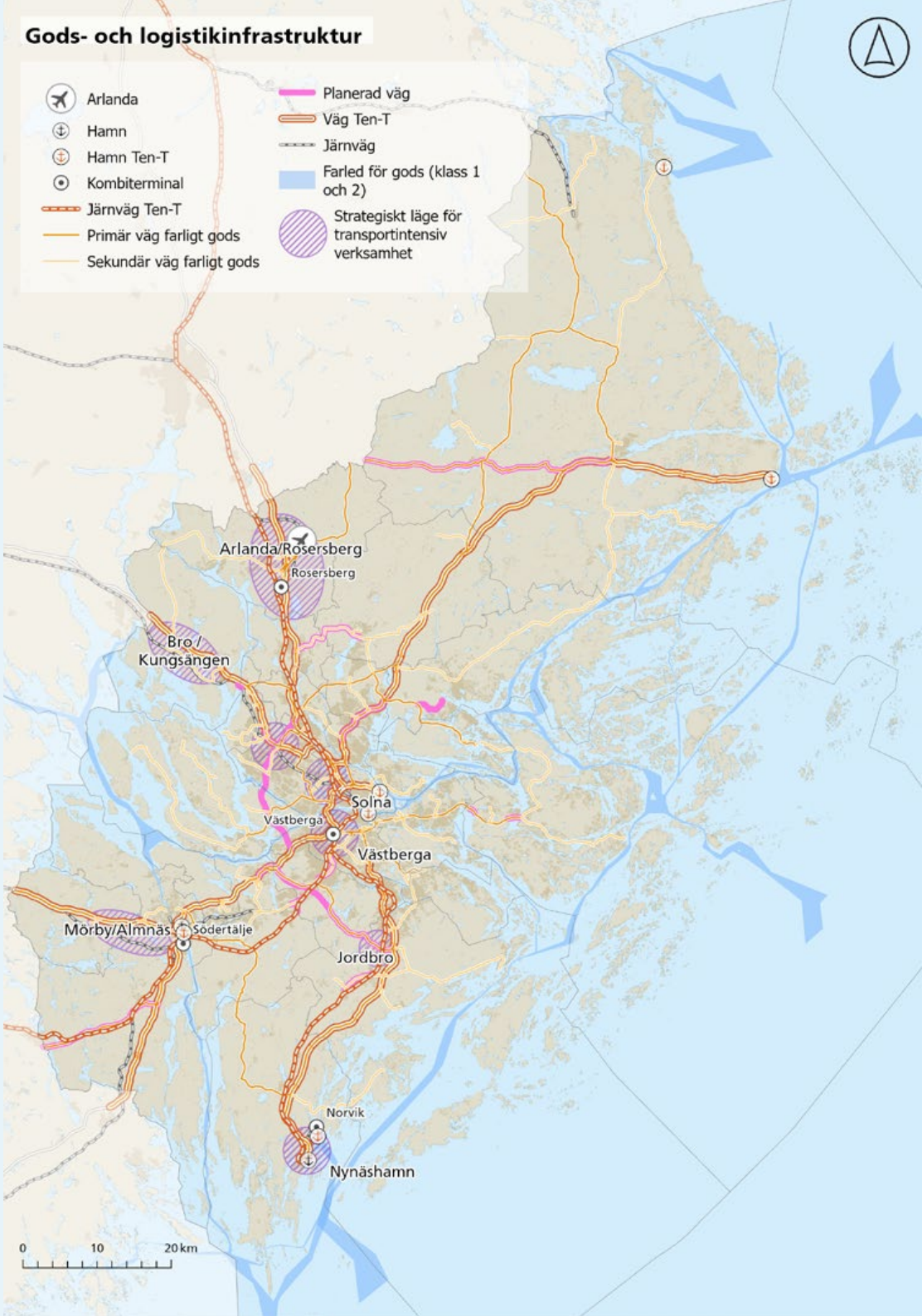
Hamnar och farleder

Länets hamnar och farlederna i Östersjön och Mälaren fyller en viktig funktion för godstransporter och för passagerartrafik. De har en bärande funktion för regionens försörjning av varor, bränslen och material, och utgör samhällsviktig verksamhet. Hamnarna, tillsammans med anslutande transportinfrastruktur, är centrala för regionens och rikets beredskap. Hamnarna som pekas ut utgörs av passagerarterminaler och hamnar för gods med viktiga funktioner, både för internationella godstransportflöden och godstransportflöden till och genom Stockholmsregionen samt övriga Mälardalen.

Förhållningssätt för att upprätthålla hamnarnas och farledernas funktionalitet

- Säkerställ inseglingsförhållandena till Stockholmsregionens hamnar och värna farledernas funktion i Östersjön och Mälaren
- Utveckla och säkerställ ändamålsenlig infrastruktur för att främja god samordning mellan sjötransporter och andra transportslag.
- Säkerställ att hamnarnas och sjöfartens grundläggande funktioner kan upprätthållas i krisläge.
- Säkerställ och vidareutveckla strategiska hamnar och kajlägen för gods- och persontransporter.
- Beakta skyddsavstånd med hänsyn till buller och andra risker vid planering av ny bebyggelse i närheten av hamnar och farleder.
- Beakta risken för påverkan på vattenresurser vid utveckling av farleder och hamnar.
- Säkerställ god elkapacitet för utpekade hamnar för att möjliggöra elektrifiering av sjöfart och hamnens verksamhet.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 70



Kompletterande förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla transportsystemets funktion

Gemensamma utgångspunkter för transportsystemets utveckling är att alla framtida åtgärder ska understödja de regionala målen om transporteffektivitet, tillgänglighet och hållbarhet. Transportsystemets förmåga att främja en sådan utveckling avgörs av flera faktorer. En av de viktigaste utgångspunkterna är att samplanera bebyggelse och transportsystem för att skapa förutsättningar till ökad måluppfyllelse. Fokus bör ligga på hållbara transporter och kollektivtrafiken ska utgöra ryggraden i transportsystemet. Tillsammans med satsningar på cykel och gång skapas förutsättningar för att öka reseandelen med hållbara transporter i regionen. Vidare behöver utvecklingen av transportsystemet ske på ett så resurseffektivt sätt som möjligt. Åtgärder och investeringar behöver genomföras med utgångspunkt från att försöka åstadkomma mesta möjliga tillgänglighet samtidigt som resursåtgången begränsas.



Kompletterande förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla transportsystemets funktion

Dessa förhållningssätt gäller alla områden inom transportsystemet och ska tillämpas tillsammans med specifika förhållningssätt för transportsystemets olika kategorier.

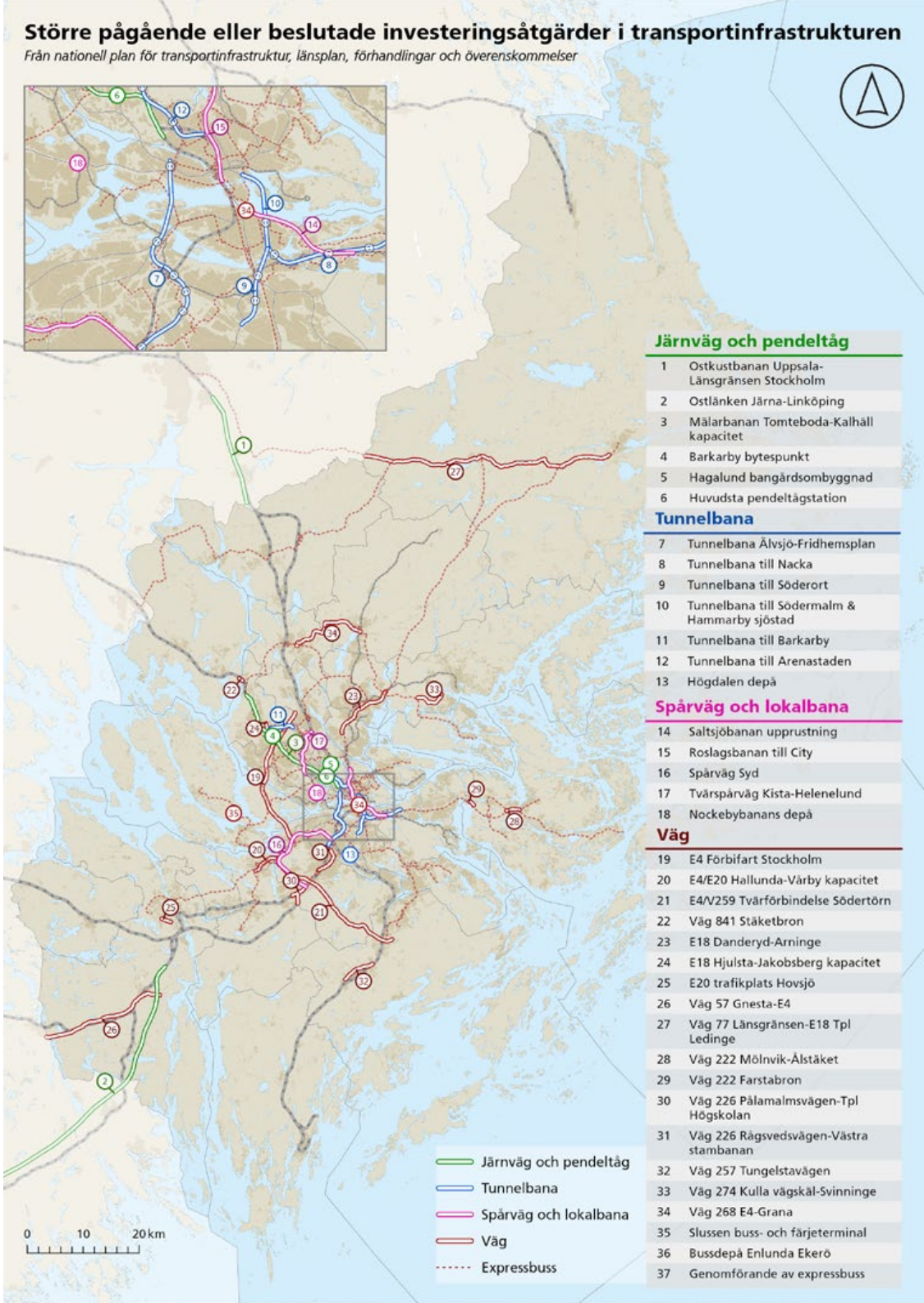
- Samplanera transportsystemets utveckling med bebyggelsestrukturen och annan markanvändning. Utgå från Trafikverkets 4-stegsprincip och anpassa åtgärder efter behov inom respektive trafikslag.
- Säkerställ det regionala transportsystemets nuvarande och framtida funktion genom att reservera mark för framtida utveckling.
- Motverka och bygg bort barriärer vid planering av ny infrastruktur och förbättra den fysiska integrationen mellan olika bebyggelseområden.
- Stärk den regionala och storregionala kollektivtrafiken, i synnerhet i tvärled mellan de regionala stadskärnorna.
- Utveckla ett robust och resilient transportsystem som är flexibelt och kan upprätthålla sin funktion vid yttre påfrestningar och oförutsedda händelser, till exempel risker kopplade till ett förändrat klimat.
- Planera ny infrastruktur med varsamhet om befintliga natur-, kultur- och rekreationsvärden.
- Anpassa bebyggelsen så att det finns möjlighet att på ett säkert sätt transportera farligt gods. Detta gäller både för att hantera risker och för att värna möjligheterna till transporter av farligt gods i framtiden.
- Planera för att skapa en trafiksäker miljö med utgångspunkt i de nationella målen.

Till innehåll

Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet

Utgångspunkten för de långsiktiga utvecklingsbehoven i transportsystemet är de regionala målen samt de övergripande brister och utmaningar som finns i transportsystemet idag, eller som bedöms uppstå på längre sikt. Utgångspunkterna bör vara en transporteffektiv och tillgänglighetsskapande planering med fokus på hållbara transporter och stärkt regional samverkan. I ett systemperspektiv handlar bristerna bland annat om tillgänglighet, framkomlighet och kapacitet, men utmaningar finns även kring underhåll, finansiering, miljö, elektrifiering samt kollektivtrafikens förutsättningar att utgöra ett attraktivt och konkurrenskraftigt resalternativ. För att hantera bristerna behöver alla typer av framtida åtgärder bidra till att de nationella och regionala målen uppfylls.

Berörda aktörer i Stockholmsregionen behöver tillsammans utreda de långsiktiga behoven i transportsystemet. Utredningarna ska vara transportslagsövergripande och i enlighet med fyrstegsprincipen. Successiv utveckling av styrmedel och en bebyggelseutveckling som stödjer ett hållbart resande kommer att vara nödvändigt för att nå målen om en transporteffektiv och tillgänglig Stockholmsregion. Det finns samtidigt osäkerheter som påverkar den långsiktiga samhällsutvecklingen och brister och behov i transportsystemet. Stockholmsregionens långsiktiga utvecklingsbehov behöver beskrivas övergripande och på ett sätt som inte låser fast förutsättningarna eller pekar ut specifika lösningar på förhand. För att inte föregå kommande processer, och för att hantera osäkerheter, behöver slutligt val av åtgärder, transportslag och sträckningar konkretiseras i efterföljande samverkansprocesser och planer.





Nedan följer en bedömning av viktiga behovsområden som regionens aktörer behöver arbeta vidare med

- Investera för att bygga bort underhållsskulden
- Behov av utvecklade ekonomiska styrmedel
- Färdigställ redan beslutade investeringar
- Kapacitetsstärkande åtgärder på spår och vägar inom länet och mot omvärlden
- Ökad kapacitet, tillgänglighet och framtidssäkring av bytespunkter och depåer
- Vidare utbyggnad av det regionala cykelvägnätet
- Ökad trafikering och framkomlighet i kollektivtrafiksystemet
- Fortsatt utveckling av tvärgående förbindelser mellan de radiella stråken – i synnerhet mellan de regionala stadskärnorna
- Arlandas framtida funktion och tillgänglighet behöver säkras
- Utveckling av vattenburen kollektivtrafik
- Utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik i ost och sydost
- Kapacitet över/under Saltsjö-Mälarsnittet på längre sikt
- Uppväxlade investeringar i länets laddinfrastruktur och behov av teknisk utveckling
- Investera i enlighet med TEN-T-förordningen
- Förbättrade förutsättningar för gods, näringslivets transporter och länets varuförsörjning
- Säkerställ att grundläggande transportbehov tillgodoses även utanför länets tätbebyggda delar

→ Mer om det långsiktiga utvecklingsbehoven i bilaga *Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen*

Regional grön- och blåstruktur

I den regionala grön- och blåstrukturen ingår större landskapsmässiga och ekologiska samband i form av sammanhängande grön- och vattenområden. Dessa områden har både biologiska och rekreativa höga värden. Avgränsningen av den regionala grön- och blåstrukturen har tagit hänsyn till riksintressen för kulturmiljövården, naturvård och friluftsliv och har även utgått ifrån Länsstyrelsens underlag för grön infrastruktur. Den inbegriper inte all grön infrastruktur med höga värden i regionen. Skärgårdsöarna har historiskt sett inte pekats ut som en del av den regionala grönstrukturen i den regionala utvecklingsplaneringen. Däremot har en översiktlig analys av kustbandet och skärgårdsöarna gjorts, vilket har resulterat i att ett landskapssamband genom mellanskärgården identifierats.

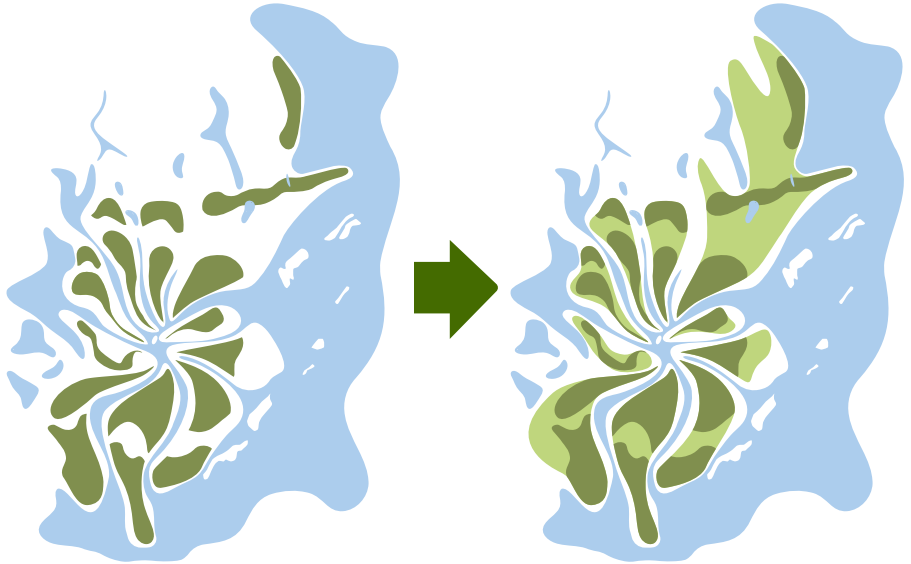
Den regionala grön- och blåstrukturens kategorier

Den regionala grön- och blåstrukturen är indelad i fem kategorier:

- Grön kil och kilområde
- Värdekärna i grön kil
- Svagt parti i grön kil
- Svagt grönt samband genom bebyggelse och/eller infrastruktur
- Vattendrag, sjöar och hav

Stommen i den regionala grön- och blåstrukturen utgörs av ett antal gröna kilar som omfattar stora och sammanhängande områden och stråk av natur, grönområden och parker. Inom de gröna kilarna finns både områden med särskilt höga rekreations-, natur- och kulturvärden och smala, eller på andra sätt, sårbara partier, som riskerar att förlora sin sammanbindande funktion för den gröna kilen.

Figur 13. **Utvecklingen av Stockholmsregionens grön- och blåstruktur från RUFS 2050 till nuvarande struktur**



Områdena med särskilt höga värden utgörs av värdekärnor inom grönkilarna medan de sårbara partierna redovisas som svaga partier inom grönkilarna. Den regionala grön- och blåstrukturen omfattar också svaga gröna samband som går genom eller längs med bebyggelse och infrastruktur och som har betydelse för att upprätthålla ett ekologiskt funktionellt landskap.

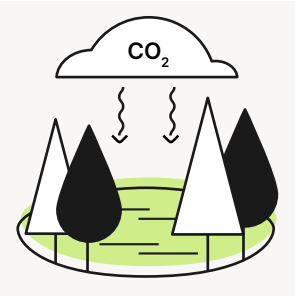
Strukturen inkluderar även ytvatten som är en central del av landskapet och utgörs av vattendrag, sjöar och hav. De mest framträdande delarna är Mälaren, som förser miljontals människor med dricksvatten, och Östersjön ett av världens största bräckvattenhav.

Den regionala grön- och blåstrukturens betydelse

En sammanhängande och robust grön- och blåstruktur är avgörande för den biologiska mångfalden, djurs och växters livsmiljöer samt de ekosystemtjänster som människor har nytta av. De ekosystemtjänster som genereras av naturen ger oss livsnödvändiga nyttor genom att exempelvis rena luft och vatten och binda kol i sänkor. Även regionens klimatanpassningsförmåga är beroende av de funktionella landskap som den regionala grön- och blåstrukturen avser att bevara och utveckla.

Den regionala grön- och blåstrukturen syftar till att säkerställa att invånare även fortsättningsvis har nära till både stora och små naturupplevelser och att vår gemensamma historia fortsatt kan utläsas i landskapet och genom det biologiska kulturarvet.

Figur 14. **Exempel på några av den regionala grön- och blåstrukturens många funktioner och värden**



Binder kol i sänkor



Producerar mat, dricks-vatten och energi



Reglerar klimatet



Erbjuder friluftsliv och rekreation



Renar och reglerar vatten



Ger förutsättningar för förbättrad folkhälsa



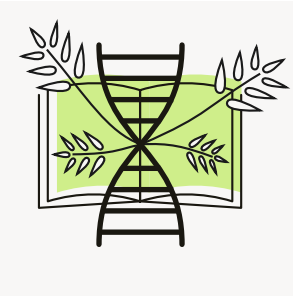
Erbjuder natur och tystnad



Ger förutsättningar för biologisk mångfald



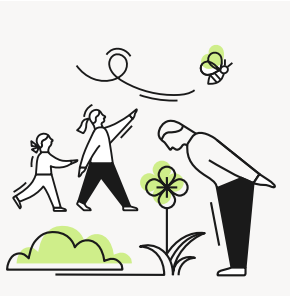
Kopplar ihop stad och land



Ger förutsättningar för biologiskt kulturarv



Stärker regionens identitet och attraktivitet



Erbjuder medborgarengage-mang och naturpedagogik

Utveckling och bevarande av den regionala grön- och blåstrukturen

I följande avsnitt beskrivs respektive kategori inom den regionala grön- och blåstrukturen och de specifika förhållningssätt som är vägledande för utveckling av strukturens olika delar. Utöver de specifika förhållningssätten finns kompletterande förhållningssätt som vi behöver beakta vid all utveckling som berör den regionala grön- och blåstrukturen. De kompletterande förhållningssätten gäller inom samtliga kategorier.

Grön kil

De gröna kilarna utgörs av en sammanhängande struktur av unika natur- och kulturmiljöområden i Stockholms län. De är ofta stora och breda, men ska inte understiga en bredd på 500 meter. De är viktiga för spridning av arter mellan de gröna värdekärnorna och andra livsmiljöer som finns inom alla kilar. Därmed utgör de gröna kilarna stommen i länets gröna infrastruktur. Stora delar av kilarna är av riksintresse för naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård.

I de tätare bebyggda delarna av regionen är de gröna kilarnas avgränsning nära sammankopplad med bebyggelsen och nät av gång- och cykelvägar. De består av alltifrån urbana parker till odlingslandskap med lång hävd och tätortsnära rekreationsskog. De gröna kilarna inom de tätare bebyggda delarna utgörs av Järvakilen, Rösjökilen, Angarnkilen, Bogesundskilen, Nacka-Värmdökilen, Tyrestakilen, Hanvedenkilen, Bornsjökilen, Ekerökilen och Görvälnkilen.

I de mer landsbygdspräglade områdena av regionen kopplas avgränsningen av de gröna kilarna till landsbygdsnoder, serviceorter och vandringsleder. Avgränsningen följer också nätverk av grön infrastruktur, mestadels knuten till skogslandskapet, men även odlingslandskap med höga samlade rekreations, natur- och kulturvärden.



Förhållningssätt för att upprätthålla och stärka de gröna kilarna och deras kilområden

- Bevara den sammanhängande strukturen och undvik lokalisering av ny bebyggelse, anläggningar och verksamheter som fragmenterar, bryter av eller riskerar att ha betydande påverkan på värden och funktioner i de gröna kilarna.
- En kil bör ha en bredd på minst 500 meter. Förlust av viktiga funktioner och värden behöver kompenseras med lämpliga åtgärder.
- Vid planering av exploateringsprojekt som kan påverka en grön kil ska en konsekvensbedömning göras av inverkan på kilens funktioner och värden. Bedömningen ska baseras på kilens sammanhängande värden och funktioner och kan omfatta flera kommuner.
- Kalhyggesbruk undviks i de gröna värdekärnorna. Skogsbruk inom de gröna kilarna bör vara diversifierat och skonsamt mot såväl ekologiska som rekreativa och kulturhistoriska värden.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 80

Värdekärna i grön kil

De gröna värdekärnorna är de mest skyddsvärda delarna av de gröna kilarna. Här finns de högsta rekreations-, natur- och kulturvärdena, i många fall som naturreservat eller riksintressen. Värdekärnorna har ofta rika upplevelsevärden, innehåller tysta områden och har en stor biologisk mångfald och variationsrikedom.

Förhållningssätt för att upprätthålla och stärka värdekärnorna i grönkilarna

- Bevara den sammanhängande strukturen och undvik lokalisering av ny bebyggelse, anläggningar och verksamheter som fragmenterar, bryter av eller riskerar att ha betydande påverkan på värden och funktioner i en värdekärna.
- Vid planering av exploateringsprojekt som riskerar att negativt påverka en grön värdekärna ska en konsekvensbedömning göras av kilens funktioner och värden. Bedömningen ska baseras på kilens sammanhängande värden och funktioner och kan omfatta flera kommuner.
- Förlust av viktiga funktioner och värden behöver kompenseras med lämpliga åtgärder.
- Kalhyggesbruk undviks i de gröna värdekärnorna. Skogsbruk inom de gröna kilarna bör vara diversifierat och skonsamt mot såväl ekologiska som rekreativa och kulturhistoriska värden.
- Vid etablering av störande verksamheter i anslutning till en grön värdekärna bör en buffertzon anges i anslutning mot värdekärnan för att undvika negativ påverkan.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 80

Svagt parti i grön kil

De svaga partierna är smala eller sårbara partier i de gröna kilarna och har oftast en bredd mellan 500 och 1 500 meter, ibland smalare än så. De har ofta inslag av en blandad markanvändning och innehåller ibland även jordbruksmark. De kan genomkorsas av en befintlig eller planerad väg/järnväg med barriäreffekt. Dessa partier är avgörande för att hålla ihop de gröna kilarna och binda samman värdekärnorna med varandra. Om dessa partier försvagas ytterligare eller byggs bort, bryts kilen upp i separata delar och regionala funktioner och värden riskerar därmed att gå förlorade.

Förhållningssätt för att upprätthålla och stärka de svaga partierna i gröna kilarna

- Säkerställ och skydda svaga partier så att de gröna kilarna förblir sammanhängande och behåller sina funktioner.
- Bevara den sammanhängande strukturen och undvik lokalisering av ny bebyggelse, anläggningar och verksamheter som fragmenterar, bryter av eller riskerar att ha betydande påverkan på värden och funktioner i ett svagt parti.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 80

Svagt grönt samband genom bebyggelse och/eller infrastruktur

De svaga gröna sambanden är fragmenterade delar av grönstrukturen som går genom eller längs med bebyggelse och infrastruktur och som behövs för att upprätthålla ett ekologiskt funktionellt landskap.

Sambanden består av vatten, vegetation eller värdefulla träd och de bidrar till att binda samman den lokala och regionala grönstrukturen. De har också ofta betydelse för den gröna infrastrukturen. I vissa fall korsas de av en befintlig eller planerad motorväg eller järnväg som skapar en barriäreffekt. Om sambanden byggs bort eller bryts upp i separata delar försämras de ekologiska och rekreativa funktionerna i landskapet.

Förhållningssätt för att upprätthålla och stärka de svaga gröna sambanden genom bebyggelse eller infrastruktur

- Utveckla och stärk de svaga gröna sambanden genom förbättringsåtgärder som anpassas till platsens förutsättningar.
- Överbrygg eller minimera befintliga barriäreffekter utifrån platsens förutsättningar.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 80

Figur 15. **Exempel på hur lokal och regional grönstruktur hänger ihop och kan kopplas samman.**





Vattendrag, sjöar och hav

Regionens vattendrag, sjöar och hav bildar tillsammans en blåstruktur som är avgörande för flera viktiga ekosystemtjänster. Stränder, sjöar, hav och vattendrag är också viktiga miljöer för rekreation. I utvecklingen av Stockholmsregionen behöver dessa resurser hanteras i balans mellan bevarande och utveckling så att tillgången till dricksvattenresurser och rekreation stärks samtidigt som den biologiska mångfalden och ekosystemtjänster inom blåstrukturen skyddas och återställs.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Blåstrukturens vattenmiljöer kan omfattas av miljökvalitetsnormerna (MKN) om de faller inom ramen för vattendirektivet (2000/60/EG). De vattenförekomster som är klassificerade enligt vattendirektivets ramverk ska uppfylla vissa kvalitetskrav, så som god ekologisk och kemisk status. Målsättningen är att värna ett naturligt växt- och djurliv i våra vatten och säkerställa tillgången till rent vatten för dricksvattenproduktion. Det innebär att de vattenförekomster som har god ekologisk och kemisk status enligt gällande miljökvalitetsnormer inte ska försämras och att åtgärder behöver sättas in för att förbättra statusen för de vattenförekomster som inte uppnår god status.

Vilken typ av åtgärder som är lämpliga för att hantera påverkan på vattenkvaliteten från planerad exploatering utreds vanligtvis av kommuner i samband med att de tar fram lokala åtgärdsplaner för vatten samt inom ramen för översikts- och detaljplanering. Eftersom många avrinningsområden berör flera kommuner behöver arbetet med att skapa förutsättningar för att uppnå miljökvalitetsnormerna ofta göras i samverkan på regional eller delregional nivå.

Miljökvalitetsnormerna för vatten kan begränsa möjligheten att använda naturmark för ny bebyggelse. De kan också leda till krav på markreservationer för dagvattenåtgärder. Till exempel kan det krävas att den renande funktionen återställs för den vattenförekomst som inte uppnår god status. De naturliga reningsfunktionerna i mark- och vattenmiljöer, särskilt avseende näringsämnen, är vanligtvis svåra och kostsamma att återskapa på konstgjord väg. Därför är det

ofta mer fördelaktigt att förtäta eller återanvända redan exploaterad mark än att ta oexploaterad naturmark i anspråk.

I Stockholmsregionen uppnår inga ytvattenförekomster god kemisk status enligt gällande miljökvalitetsnormer för vatten och endast en femtedel av ytvattenförekomsterna uppnår god ekologisk status. Orsaken till att de flesta ytvattenförekomster inte uppnår god ekologisk status beror framför allt på övergödning. Det innebär att vid planering av ny bebyggelse eller ändrad markanvändning behöver förhålla sig till kravet att inte öka belastningen på berörda recipienter, särskilt från näringsämnen i dag- och spillvatten. Orsaken till att ytvattenförekomster inte uppnår god kemisk status beror framför allt på ackumulering av kvicksilver och PBDE (polybromerade difenyletrar) i bottensediment. Utsläppet av dessa ämnen liksom majoriteten av övriga prioriterade ämnen från bebyggelsen hanteras i den kommunala planeringen framför allt genom omhändertagande av dagvatten och spillvatten.

Förhållningssätt för att upprätthålla och förbättra vattenkvaliteten enligt miljökvalitetsnormerna

- Åtgärder för att upprätthålla och förbättra vattenkvaliteten enligt miljökvalitetsnormerna bör prioriteras inom avrinningsområden med ett högt exploateringstryck. I de fall avrinningsområdet berör flera kommuner behöver arbetet med att identifiera åtgärder ske i samverkan.
- Vid planering av ny bebyggelse eller annan förändrad markanvändning bör påverkan på förutsättningar att uppnå MKN för vatten bedömas. Potentiella målkonflikter bör redas ut tidigt i planprocessen och samråd och dialog ske med berörda kommuner inom avrinningsområdet.
- Säkerställ behovet av mark för åtgärder inom avrinningsområdet vid planering av ny bebyggelse eller annan förändrad markanvändning.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 80

Kompletterande förhållningssätt för utveckling och bevarande av den regionala grön- och blåstrukturen

För att stärka den biologiska mångfalden och naturens ekosystemtjänster är det viktigt att fortsätta värna, utveckla och nyskapa värden och funktioner som grön- och blåstrukturen bidrar med. Till exempel genom att ge de mest värdefulla områdena ett långsiktig skydd, att fortsätta arbetet med grön infrastruktur och att synliggöra det biologiska kulturarvet i grönstrukturplaneringen. Bevarande och utveckling av grön- och blåstrukturen behöver ske ur ett landskapsperspektiv för att bland annat säkerställa ekologiskt funktionella livsmiljöer.

Tillgång och tillgänglighet till grönska och vatten har också hälsofrämjande effekter samt ökar människors välmående och livskvalité. I planeringen är det därför viktigt att arbeta för att öka tillgängligheten till den här typen av miljöer, exempelvis genom insatser för att skapa anlagda och välfungerande leder, gröna gång- och cykelvägar, attraktiva entréer och målpunkter samt bättre tillgänglighet med kollektivtrafik. Tillgängligheten kan också stärkas genom att överbrygga barriärer och stödja en sammankoppling av den lokala och regionala grön- och blåstrukturen. Samtidigt behövs fortsatta kunskapshöjande insatser om allemansrätten och tillämpandet av såväl rättigheter som skyldigheter, för att visa hänsyn till naturen, andra människor och markägare. Vi har rätt att vistas i naturen under förutsättning att vi inte stör eller förstör. Exempelvis att inte skräpa ner, att veta när hunden måste hållas kopplad, att visa extra hänsyn till växande grödor och inhägnade djur samt att allemansrätten kan vara begränsad genom särskilda bestämmelser i skyddade områden.

När det finns risk för att planerad bebyggelse eller ändrad markanvändning kommer ge en negativ påverkan på grön- och blåstrukturens värden behöver åtgärder genomföras enligt skadelindringshierarkin för att i första hand undvika eller minimera att värdena skadas.

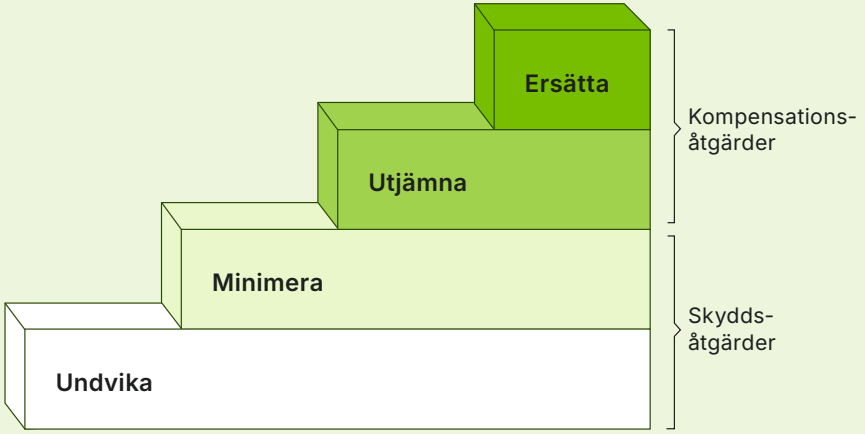
Kompletterande förhållningssätt för att upprätthålla och stärka den regionala grön- och blåstrukturens funktioner och värden

Dessa förhållningssätt gäller alla områden inom den regionala grön- och blåstrukturen och ska tillämpas tillsammans med de specifika förhållningssätt som gäller för respektive kategori.

- Verka för en utveckling som bevarar och stärker den biologiska mångfalden.
- Koppla samman den lokala och regionala grönstrukturen.
- Prioritera särskilt att bevara och utveckla stränder och våtmarker, områden med låg påverkan av buller och stråk med grön- och blåstruktur, som har stor betydelse för samband mellan värdefulla livsmiljöer. Det här gäller särskilt ädellövskogs- och äldre barrskogsmiljöer med unika värden för vilka Stockholmsregionen har ett särskilt nationellt ansvar.
- Ett långsiktigt skydd bör övervägas för områden med mycket höga värden.
- Anpassa rekreation och turism i känsliga gröna och blå natur- och kulturmiljöer för att förhindra slitage och negativ miljöpåverkan.
- Om det finns risk för negativ påverkan på den regionala grön- och blåstrukturen bör skadelindringshierarkin tillämpas och lämpliga åtgärder genomföras för att upprätthålla dess värden och funktioner.
- Planering av åtgärder i form av exempelvis skydd och utveckling behöver utgå från landskapsmässiga samband och prioriterade livsmiljöer eller ekologiska funktioner på den specifika platsen.
- För att underlätta för människor att vistas och röra sig genom Stockholms-regionens grön- och vattenområden, bör tillgängligheten öka genom exempelvis, lättillgänglig information, anlagda leder, gång- och cykelvägar, kollektivtrafik samt attraktiva entréer och målpunkter.

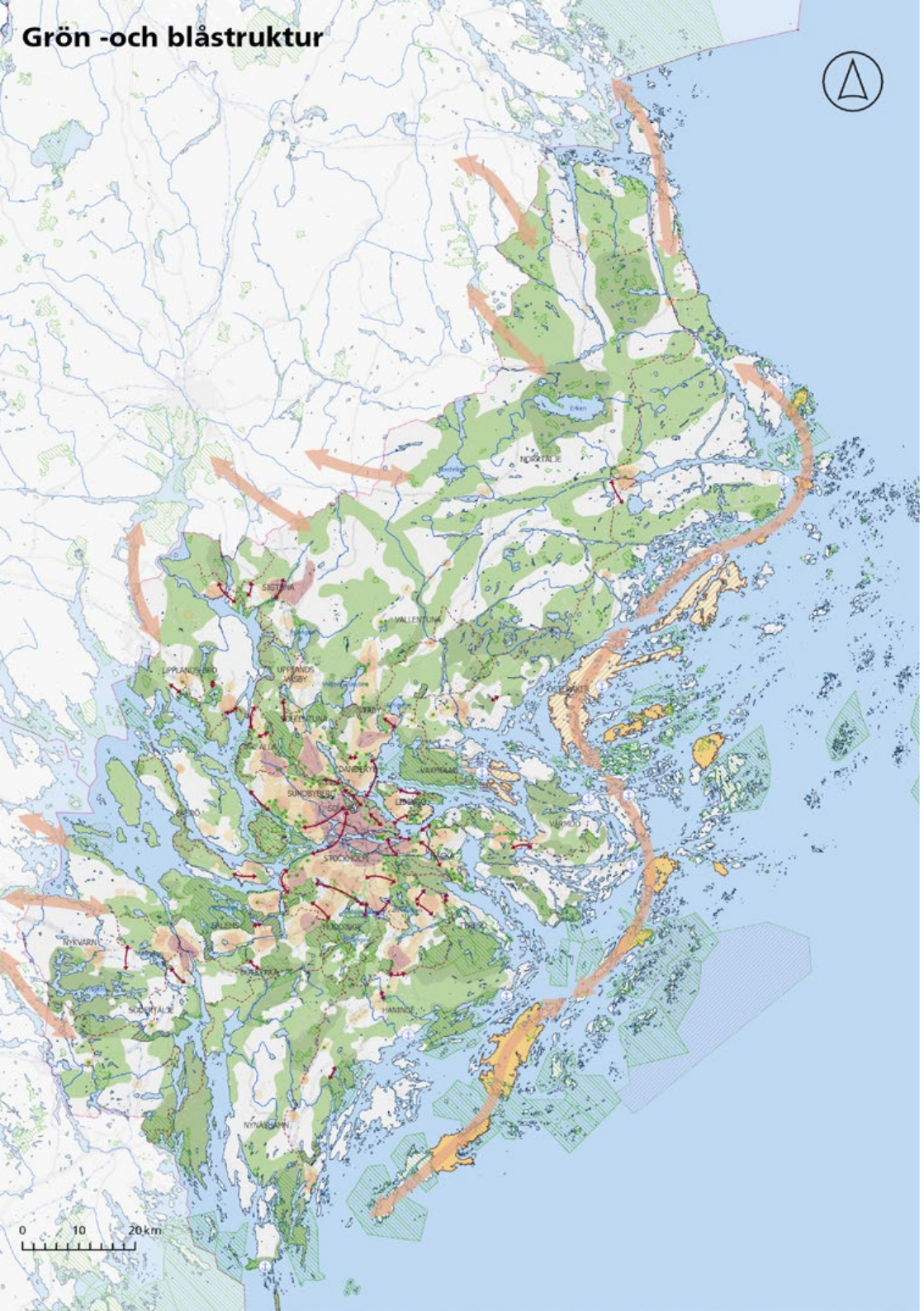
→ Mer om den regionala grön- och blåstrukturen på regionstockholm.se

Figur 16. **Skadelindringshierarkin**



Skadelindringshierarkin innebär att skador i första hand ska undvikas, i andra hand minimeras och avhjälpas på plats och endast i sista hand kompenseras. Detta innebär att skador vid exploatering i första hand ska undvikas genom god planering, i andra hand ska hänsyn tas vid utformning av verksamheten för att minimera skadan av exploatering och i tredje hand ska efterbehandling och andra avhjälpande åtgärder på plats genomföras för att så långt det är möjligt mildra de negativa effekter som uppstår. Det är först om skada kan förväntas återstå trots att samtliga dessa åtgärder vidtagits som kompensation kan bli aktuellt. (Källa: Naturvårdsverket, 2016, Ekologisk kompensation ISBN 978-91-620-0179-7)

Grön -och blåstruktur



Grön kil

Gröna kilar är stommen i den regionala grön- och blåstrukturen och kilområde i grön kil är kittet som håller ihop kilarna

Värdekärna i grön kil innehåller de högsta rekreations-, natur- och kulturvärdena

Svagt parti i grön kil är smala eller sårbara partier i de gröna kilarna vars funktioner och värden är avgörande för kilarna inte ska brytas av i separata delar

Ytvatten

Vattendrag

Sjöar och kustnära havsområden

Gröna samband

Landskapssamband visar på utvecklingsbehov av storregionala samband över länsgränserna och i mellanskärgården

Svagt grönt samband är fragmenterade delar av grön- och blåstrukturen genom eller längs med bebyggelse och infrastruktur och som behövs för att upprätthålla ett ekologiskt funktionellt landskap

Naturskydd

Befintligt naturskydd som naturreservat, nationalpark eller andra typer av skydd enligt miljöbalken

Planerade statliga naturreservat och planerad nationalpark, gränser är preliminära. Planerade kommunala naturreservat redovisas inte

Rekreativa gångstråk

Vandringsleder i urval, som har generaliserats i sin sträckning för att passa den regionala skalan

Strandstråk i form av strandpromenader eller promenadvägar med strandkontakt, som är lättillgängliga, väletablerade och underhållna

Grön station

Kollektivtrafikstationer som ligger ca 300–500 meter från en grön kil eller vandringsled

Transportsystem

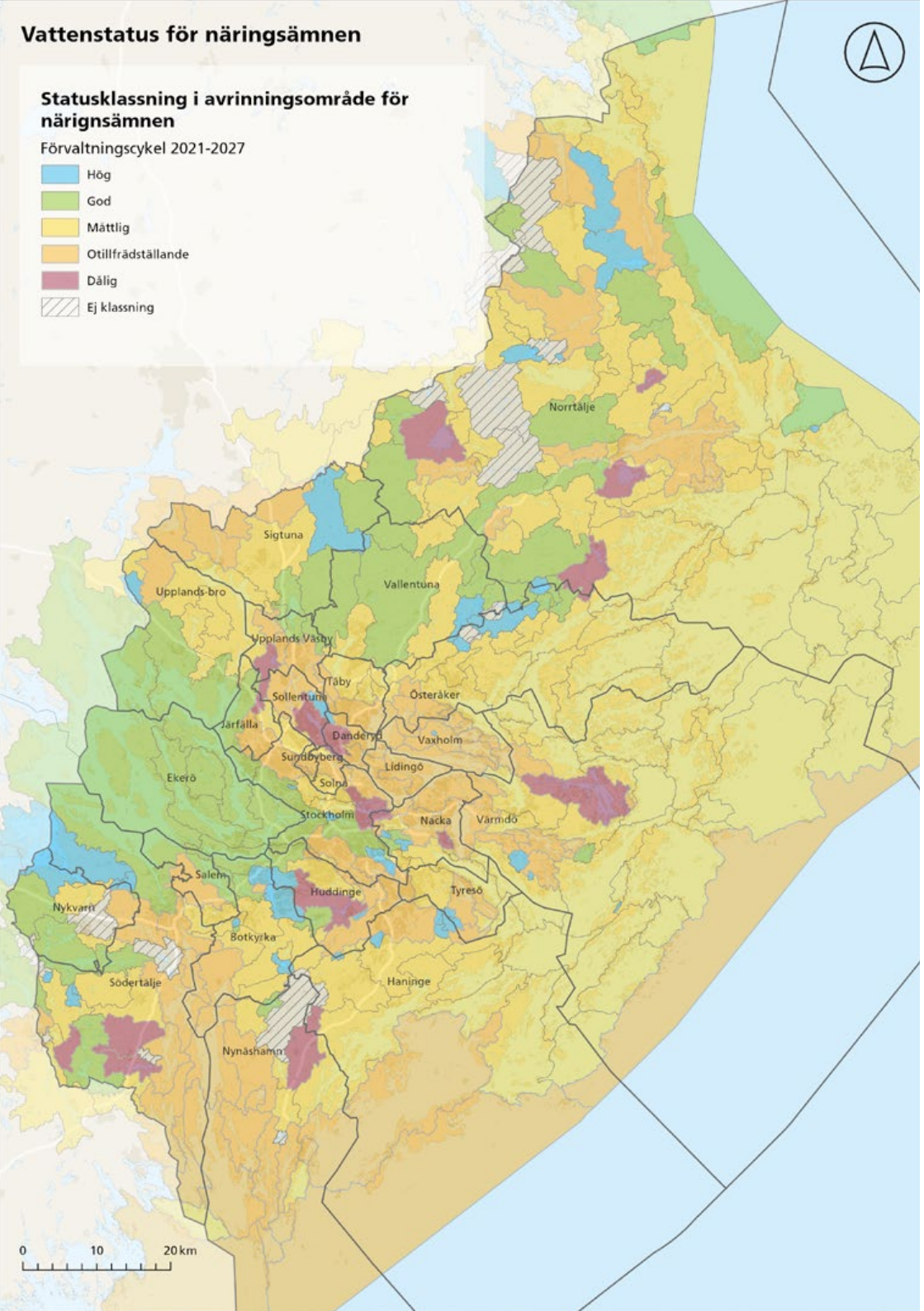
Järnväg

Tunnelbana

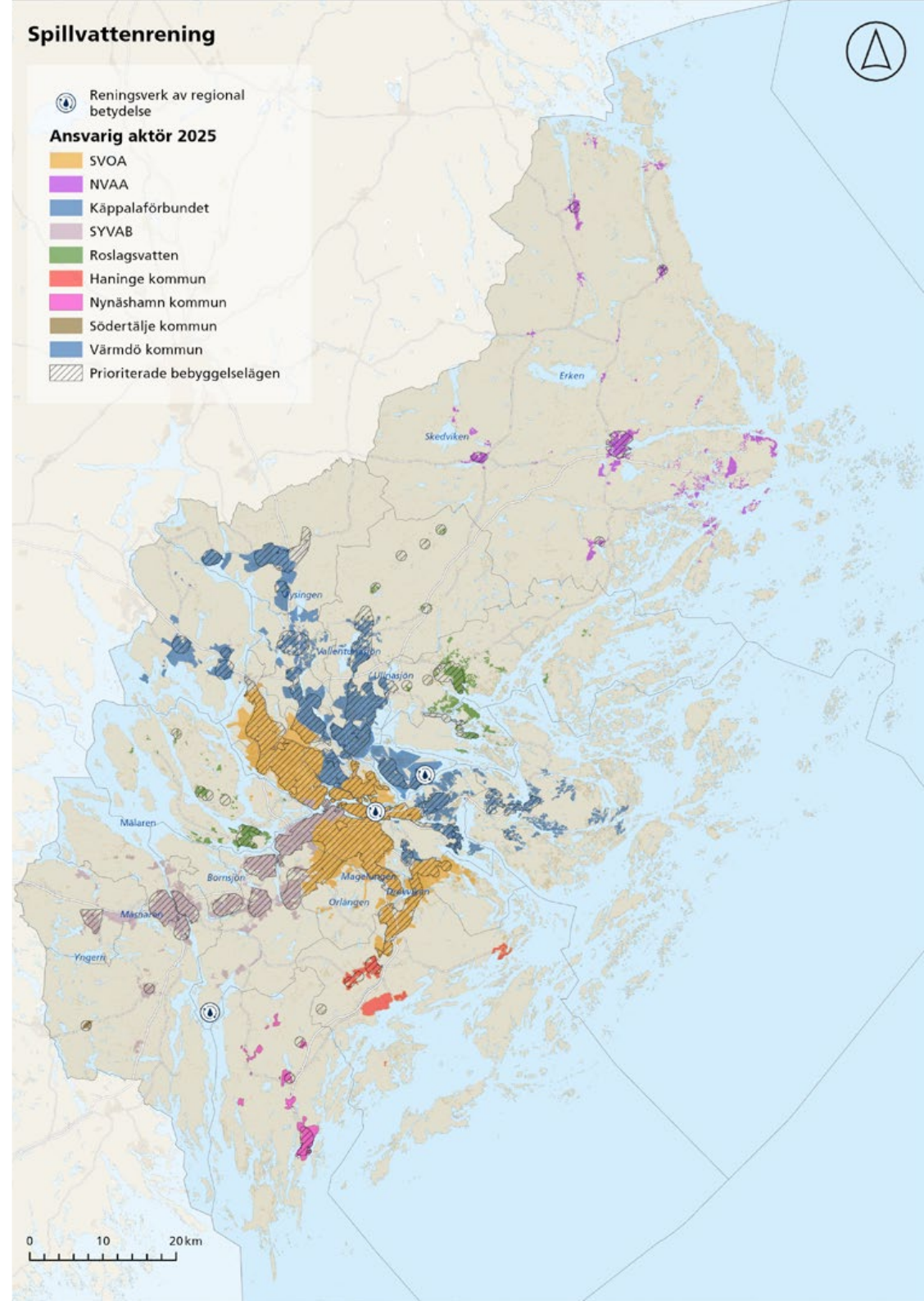
Lokalbana

Station för kollektivtrafik

Vattenstatus för näringsämnen



Spillvattenrening



Regionala tekniska försörjningssystem

De regionala tekniska försörjningssystemen omfattar anläggningar, ledningar och annan infrastruktur för flera olika system, däribland systemet för energiförsörjning, systemet för dricksvatten och avlopp, systemet för avfallshantering samt systemet för hantering av massor. Dessa system består av olika typer av anläggningar och infrastruktur och de har olika behov av geografisk lokalisering. Behovet av utbyggnad och utveckling skiljer sig också åt mellan de olika systemen. För att säkerställa den framtida kapaciteten i de tekniska försörjningssystemen krävs, förutom ökad kretsloppsanpassning, teknikutveckling och andra effektiviseringar också en utbyggnad av systemen med både regionala och lokala lösningar.

De regionala tekniska försörjningssystemens kategorier

De tekniska försörjningssystemen delas in i fem kategorier och de objekt som redovisas i plankartan inkluderar befintliga anläggningar med tillstånd.
De regionala tekniska försörjningssystemens kategorier:

- Energianläggningar och energidistribution
- Vattenverk och vattenskyddsområden
- Reningsverk
- Avfallsanläggning
- Masshantering

De tekniska försörjningsystemens funktion och betydelse

Fungerande tekniska försörjningssystem är en grundläggande förutsättning för fortsatt bebyggelseutveckling och en god livsmiljö. De tekniska



försörjningssystemen utgör samhällsviktiga funktioner genom att de säkerställer att det finns tillgång till rent dricksvatten, el och värme, avloppsrening, att dagvatten kan omhändertas och att avfall kan hanteras. Ballastmaterial och anläggningar för masshantering behövs vid anläggningsarbete för att utveckla bebyggelse och transportinfrastruktur.

Den bebyggelseutveckling som sker i Stockholmsregionen är beroende av att de tekniska försörjningssystemen kan möta ökade behov. Därför behöver de effektiviseras, utvecklas och underhållas. Parallellt behöver de anpassas till ett förändrat klimat och utvecklas för att bli motståndskraftiga och anpassas till krav på beredskap.

Utveckling av de regionala tekniska försörjningsystemen

I följande avsnitt ges en beskrivning av respektive kategori inom de tekniska försörjningssystemen och de specifika förhållningssätt som är vägledande för utveckling av de olika försörjningssystemen. Utöver de specifika förhållningssätten finns det kompletterande förhållningssätt som vi behöver beakta vid all utveckling som berör de tekniska försörjningssystemen. De kompletterande förhållningssätten gäller inom samtliga kategorier.

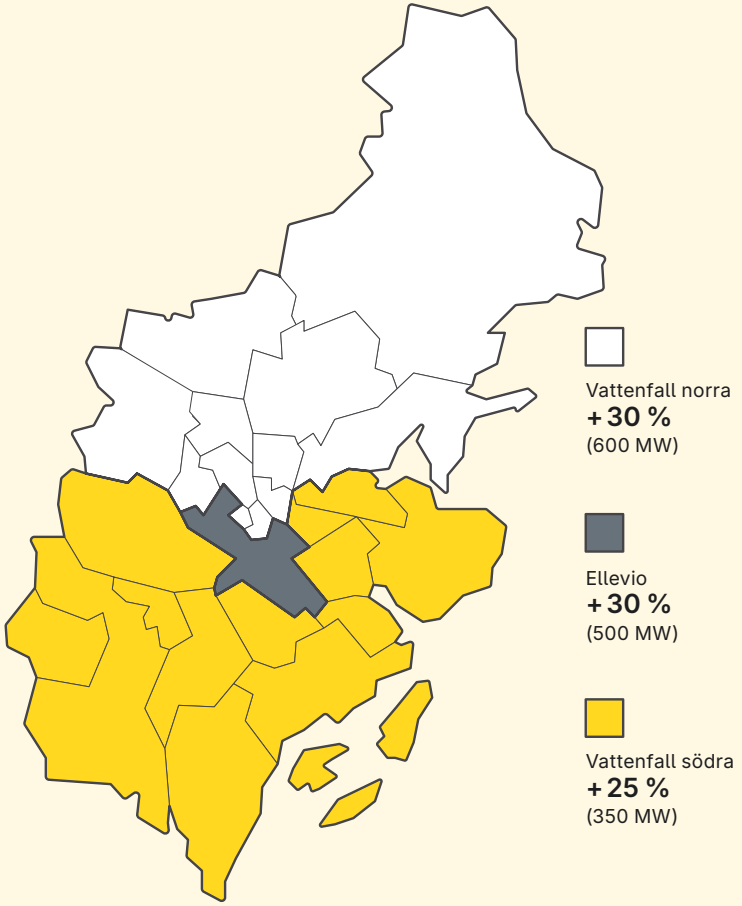
Energianläggningar och energidistribution

Fjärr- och kraftvärmeverk förser länet med en basproduktion av värme, kyla och elektricitet. Genom att värma bebyggelse med fjärrvärme i stället för el kan trycket på elnätet minska. Kraftvärmeverk kan dessutom producera el vilket innebär att region- och transmissionsnät avlastas. Fjärr- och kraftvärmesystemen har därmed en avgörande roll för länets energiförsörjning. För att effektivisera systemen behöver de knytas samman i ett resilient och sammanhängande distributionssystem. Utöver fjärr- och kraftvärmen finns det också fördelar med produktion av förnybar energi i form av sol- och vindkraft.

Stockholmsregionen kommer fortsatt att vara beroende av import av el, även om den lokala elproduktionen har potential att öka. Stockholmsregionen är därmed beroende av ett fungerande och kapacitetsstarkt elnät, på alla spänningsnivåer. Elnätet i och till regionen behöver byggas ut och uppgraderas för att tillföra den kapacitet och effekt som behövs i en växande region och för att skapa förutsättningar för elektrifiering och omställning. Rätt typ av ledningar behöver prioriteras för att säkerställa funktionen i olika nivåer av elnätet, där förutsättningarna ser olika ut för transmissionsnät, regionnät och lokalnät. För högre spänningsnivå (transmissions- och regionnät) bör luftledningar i de flesta fall prioriteras, eftersom de har längre livslängd, generellt är mer driftsäkra och även mer ekonomiska (Lag 2024:338 om ändring i ellagen (1997:857). Markkabel är främst ett alternativ på korta sträckor där luftledningar inte är möjliga, till exempel i tätbebyggda områden. Uppgradering av elnätet omfattar även nya nätstationer och återinvesteringar i befintliga nätstationer.

Utbyggnad och uppgradering av elnätet i en tätbebyggd region som Stockholms län kommer att medföra svåra avvägningar mellan olika markanspråk och intressen, vilket innebär stora behov av lösningsorienterade dialoger mellan aktörerna.

Figur 17. **Tillkommande effektbehov 2030/31, Regionnäten**



FAKTA | TRANSMISSIONSNÄTET ÄR SEDAN 2024 UTPEKAT SOM RIKSINTRESSE ENLIGT 9 § 3 KAP. MB

Ett robust och driftsäkert transmissionsnät är en förutsättning för det civila försvarets förmåga. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har därför pekat ut mark- och vattenområden som används för ledningar och stationer i transmissionsnätet för el, samt distributionsnätet för el mellan fastlandet och Gotland, som riksintresse för totalförsvarets anläggningar.

Förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla anläggningar för energi och energidistribution samt kraftledningar

- Värna och utveckla befintliga fjärr- och kraftvärmeanläggningar.
- Lokalisera energianläggningar som är beroende av bränsletransporter i strategiskt goda lägen, nära hamn- eller järnvägsanslutningar och i närheten av drivmedel- och bränsletillgång.
- Säkerställ mark för utbyggnad av transmissionsnätet och regionnätet, inklusive de ledningsgator som behöver omge ledningarna samt skyddsavstånd tillbebyggelse.
- Främja lösningar för ökad inomregional produktion av förnybar energi och verka för en förnybar energiförsörjning.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 91



Vattenverk och vattenskyddsområden

Dricksvatten är vårt viktigaste livsmedel och en robust försörjning av dricksvatten är en förutsättning för Stockholmsregionens fortsatta utveckling. Mälaren är regionens största råvattentäkt och bidrar med vattenförsörjning för omkring två miljoner människor. Vattnet produceras i huvudsak av tre större aktörer; Stockholm Vatten och Avfall, Norrvatten och Telge Nät. Reservvattensystemet bygger på en kombination av yt- och grundvattentäkter, där Stockholmsåsen och Bornsjön utgör viktiga resurser.

Vattenförsörjningssystemet i Stockholmsregionen har tydliga brister. Vattenverk och ledningsnät behöver bli mer robusta och reservkapaciteten behöver öka. Det gäller både på kort sikt, i perioder av torka, och på lång sikt när efterfrågan ökar, till följd av en växande befolkning. Befolkningsökningen ställer också högre krav på produktion och leverans av större volymer vatten för att vattenbrist inte ska uppstå.

Behovet av en ökad produktion av dricksvatten i kombination med den höga exploateringstakten i regionen innebär påfrestningar på och konkurrens om tillgängliga yt- och grundvattenresurser. Därför det är särskilt viktigt att beakta risken för påverkan på olika vattentäkter tidigt i den kommunala planeringen och att identifiera det framtida behovet av vattenskyddsområden i regionen.

Eftersom en stor del av dricksvattnet utvinns från en vattentäkt är vattenförsörjningen sårbar för störningar. Genom att öka reservvattenkapaciteten från mindre vattentäkter kan systemet bli mer redundant. Det ger möjlighet att klara vattenförsörjningen till hela länet även vid störningar på ledningar eller verk. Vidare behöver infrastruktur, distribution och mottagande av nödvatten utvecklas och säkras, det vill säga det dricksvatten som är oberoende av vattenledningsnätet.



Förhållningssätt för att främja en robust vattenförsörjning

- Värna och utveckla befintliga vattenverk av regional betydelse.
- Säkerställ lämpliga ytor för utbyggnad av produktion och distribution av dricksvatten.
- Förbättra förutsättningarna för att hantera störningar och produktionsbortfall i vattenförsörjningssystemet genom att koppla samman ledningsnätet mellan vattenverken.
- Beakta risken för påverkan på yt- och grundvattentäkter, inklusive förutsättningar för grundvattenbildning, vid förändrad markanvändning.
- Inrätta vid behov ytterligare vattenverk och vattenskyddsområden för att säkerställa regionens långsiktiga vattenförsörjning.
- Tillgången till dricksvatten i hälso- och sjukvården samt annan samhällsviktig verksamhet ska säkerställas vid fredstida kriser och höjd beredskap.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 91

Reningsverk

Cirka 2,2 miljoner människor i Stockholms län är anslutna till kommunalt avlopp. Det finns drygt 40 avloppsreningsverk i länet, varav tre är av regional betydelse. Utöver dessa finns enskilda avloppsanläggningar, främst på landsbygden och i skärgården. Avloppsreningsverken i länet är till stor del centraliserade och drivs av sju aktörer.

De befintliga avloppsreningsverken kan med nuvarande kapacitet rena spillvatten från i stort sett alla kommuner. Dock medför en ökad befolkning och bebyggelseutveckling, i kombination med skärpta miljökrav, klimatförändringar och förekomst av nya föroreningsämnen, ett behov av att öka kapaciteten i reningsverken samt att förnya och utveckla avloppsreningen.

Att de recipienter i regionen som tar emot det renade avloppsvattnet redan är hårt belastade är en stor utmaning för avloppshanteringssystemet. En ökad mängd spillvatten innebär en större belastning vilket kan försvåra möjligheten för ansvariga aktörer att nå eller behålla god vattenstatus enligt miljökvalitetsnormerna (MKN) i framtiden. Dessutom leder tillskottsvatten, från regn, grundvatten och läckage i ledningsnäten, till ytterligare överbelastning av avloppsreningsverken.

Ledningsnätet för spillvatten i Stockholmsregionen har en bra geografisk spridning men det finns fortfarande lokala utmaningar. Bland annat behöver äldre ledningar ersättas och nya ledningar anläggas för att systemet ska kunna hantera större belastningar.

Beredskap inom avloppssystemet är en viktig del av samhällets förmåga att hantera störningar, exempelvis i samband med klimatförändringar, naturkatastrofer, cyberattacker eller tekniska fel. Avloppssystemets reservkapacitet i regionen varierar lokalt, men sammantaget finns det inte i nuläget behov av att öka reservkapaciteten. För att minska risken för avbrott används bland annat reservkraft till pumpstationer. Avloppssystemet behöver moderniseras och öka sin redundans för att klara av hanteringen av spillvatten vid större driftstörningar kopplat till fredstida kriser och höjd beredskap.



Förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla reningsverkens funktion

- Säkra befintliga reningsverk av regional betydelse och beakta behovet av ökad kapacitet.
- Se över förutsättningarna för att sammankoppla spillvattennätet i syfte att kompensera för driftstörningar.
- Främja utvecklingen av cirkulära lösningar för återanvändning av vatten, material, värdefulla ämnen, näring och energi från slam och spillvatten.
- Lokalisera nya anläggningar i lägen som möjliggör en integrering av avloppshanteringen med fjärrvärme- och biogasproduktion.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 91

Avfallsanläggning

Avfallsanläggningar är ytkrävande och upplevs ofta störande, men är nödvändiga för en regionalt effektiv avfallshantering. Anläggningarna utvecklas alltmer från deponier till platser där avfallet förbereds för återanvändning samt för material- och energiåtervinning. De stora anläggningarnas effektiva avfallshantering är beroende av att hela behandlingskedjan fungerar, det vill säga att det finns utrymme för insamling, sortering, omlastning och lagring, återanvändning och återvinning. Att utveckla cirkulär produktion och produktion av varor som är enkla att återanvända, reparera och återvinna har också betydelse för en effektiv avfallshantering.

Sambanden mellan avfallshantering, avloppsrening och energiförsörjning är starka. Avfall betraktas alltmer som en resurs – avfall är viktigt för materialåtervinning och för biogas- och energiproduktion. Anläggningarna ligger genomgående i halvperifera lägen, men har goda väganslutningar och delvis även järnvägsanslutningar.

Förhållningssätt för att upprätthålla och utveckla avfallsanläggningarnas funktion

- Värna och utveckla befintliga avfallsanläggningar av regional betydelse.
- Eftersträva samlokalisering med energianläggningar för avfallsförbränning samt biogas-, biogödsel- och drivmedelsproduktion vid planering av nya anläggningar och utveckling av befintliga anläggningar.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 91



Masshantering

Bebyggelse- och infrastrukturutveckling i Stockholmsregionen är beroende av tillgång till berg- och grusmaterial för konstruktion och markförberedande arbeten. Täkter och materialterminaler ligger i allmänhet långt ifrån den centrala regionkärnan och de regionala stadskärnorna där många stora bygg- och anläggningsprojekt utvecklas och planeras, vilket leder till långa och tunga transporter med lastbil.

Masstransporterna belastar transportinfrastrukturen och medför negativa miljö- och hälsokonsekvenser i form av utsläpp, buller, luftföroreningar och ökad exponering för trafikolyckor. Att täkter för ballastmaterial tas i anspråk, medför en irreversibel påverkan på mark- och naturmiljön och ger upphov till stora klimatutsläpp.

För att minska långa, tunga transporter och deras negativa påverkan på miljön, klimatet, folkhälsan och transportinfrastrukturen behöver massor av ballastkvalitet hanteras i nära anslutning till exploateringsprojekten. Den typen av anläggningar är ytkrävande och kan vara störande för omgivningen, vilket försvårar planeringen och etableringen av cirkulära masshanteringslösningar.

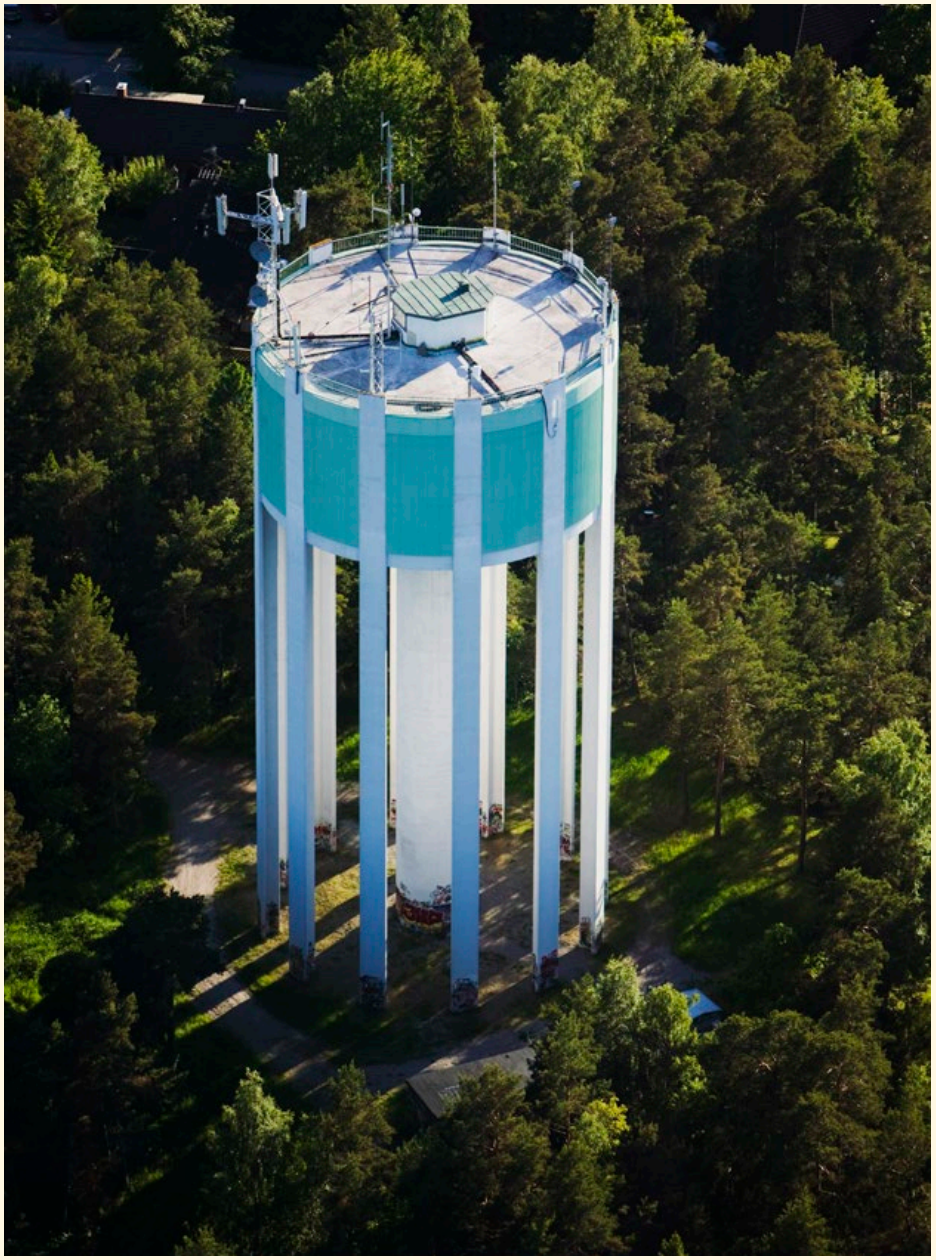
→ Mer om masshantering i *Strategin för hantering av massor i Stockholms län* på regionstockholm.se



Förhållningssätt för att säkra en effektiv masshantering

- Skapa förutsättningar för etablering av småskaliga och tillfälliga masshanteringslösningar som lämpar sig för urbana miljöer.
- Säkra befintliga och utveckla nya masshanteringsanläggningar i anslutning till större infrastruktur- och stadsbyggnadsprojekt.
- Prioritera större regionala ballastterminaler vid hamn- och järnvägslägen.
- Eftersträva att minimera de negativa miljökonsekvenserna av hantering och återvinning av byggmassor.

Läs även kompletterande förhållningssätt på sid 91



Kompletterande förhållningssätt för utveckling av de tekniska försörjningssystemen

Lokalisering och utbyggnad av de tekniska försörjningssystemen är tätt sammankopplad med bebyggelseutveckling och utbyggnad av transportinfrastruktur. Anläggningarna är ofta ytkrävande och till viss del också störande för omgivningen. Samtidigt är anläggningarna beroende av vissa platsbundna kvaliteter. Det är viktigt att lokaliseringen av tekniska anläggningar och tillhörande infrastruktur är regionalt samordnade och att det finns en samplanering mellan de tekniska försörjningssystemen, bebyggelse och transportinfrastruktur. På så sätt nyttjas den befintliga tekniska infrastrukturen så effektivt som möjligt samtidigt som behovet av nya investeringar minskar.

Lämpliga platser för nya tekniska anläggningar och infrastruktur behöver säkras i tidiga planeringsskeden, både på regional och kommunal nivå. Det är också viktigt att säkerställa befintliga anläggningars funktion och möjlighet till framtida utveckling. Till exempel kan en förtätning innebära behov av att bygga ut kapaciteten i befintliga system. Vid planering av ny bebyggelse är det därför viktigt att säkerställa tillräckliga skyddsavstånd till befintlig och planerad teknisk infrastruktur och att beakta behov av transporter.

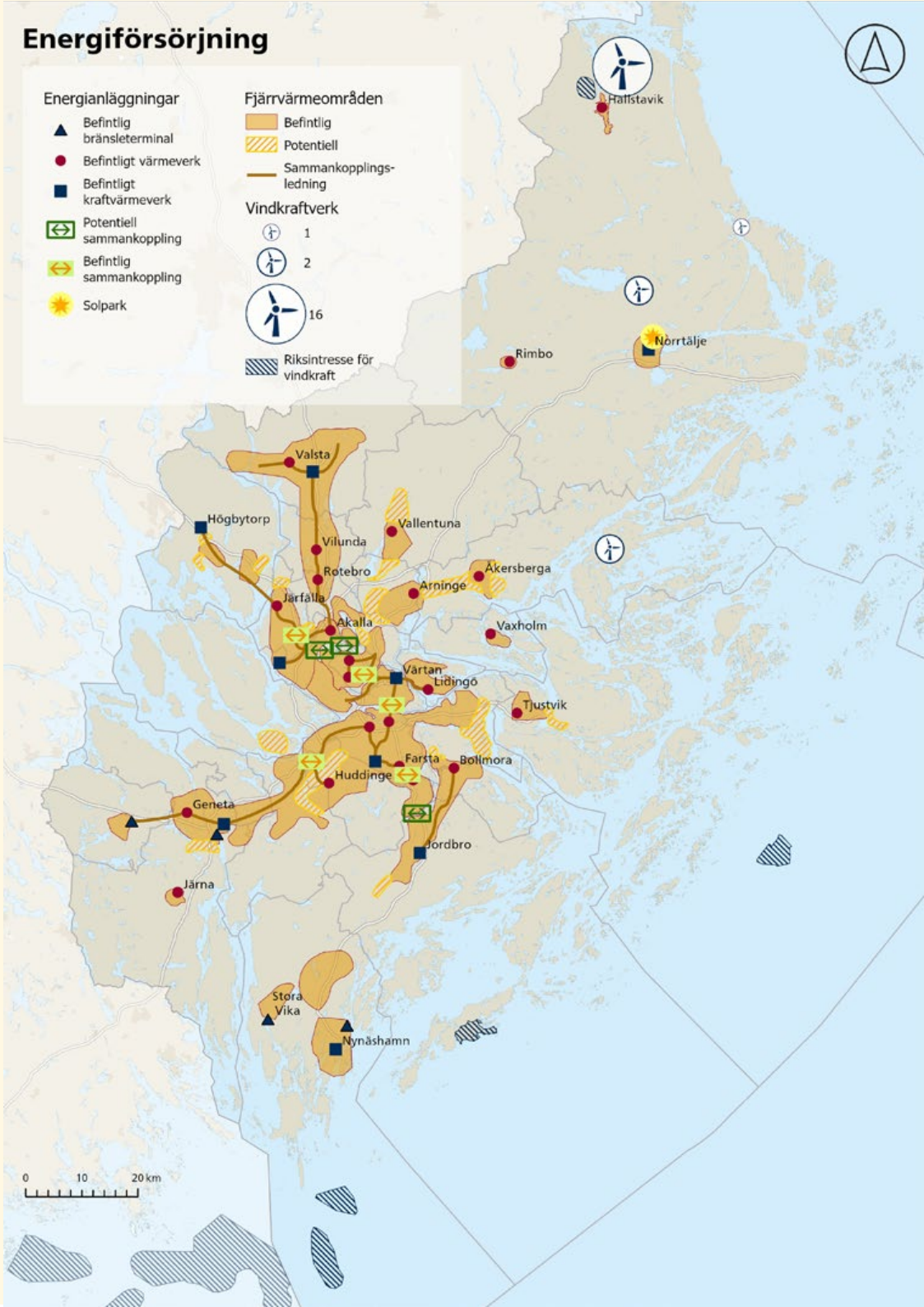
Viktiga aspekter att ta hänsyn till vid en lokalisering är störningar i form av buller, luftföroreningar och lukt, samt risken för mark- och vattenföroreningar och negativ påverkan på den biologiska mångfalden. Gällande farligt gods behöver hänsyn tas till bland annat explosions- och brandrisker och olyckor med farliga ämnen.

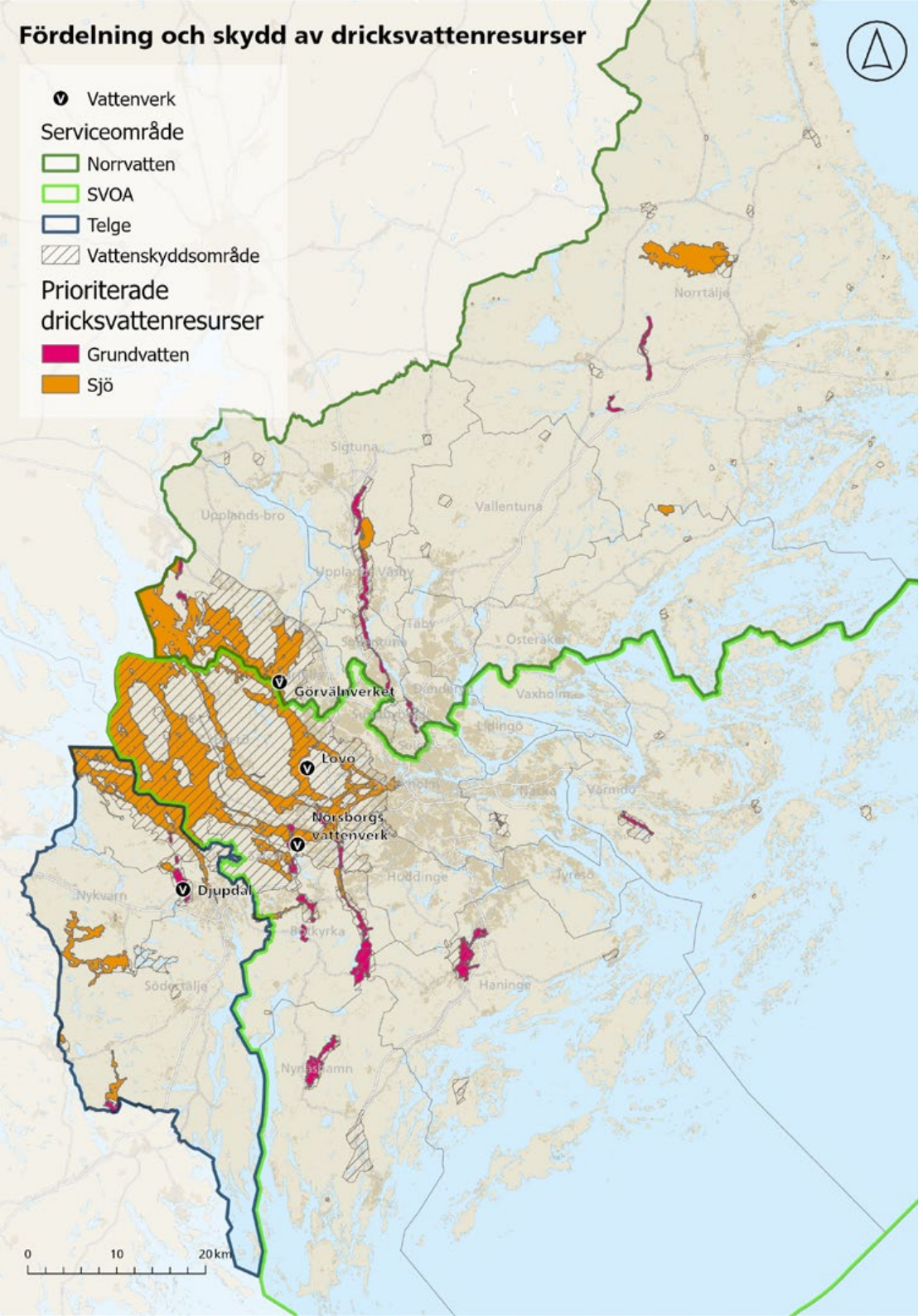
Till innehåll

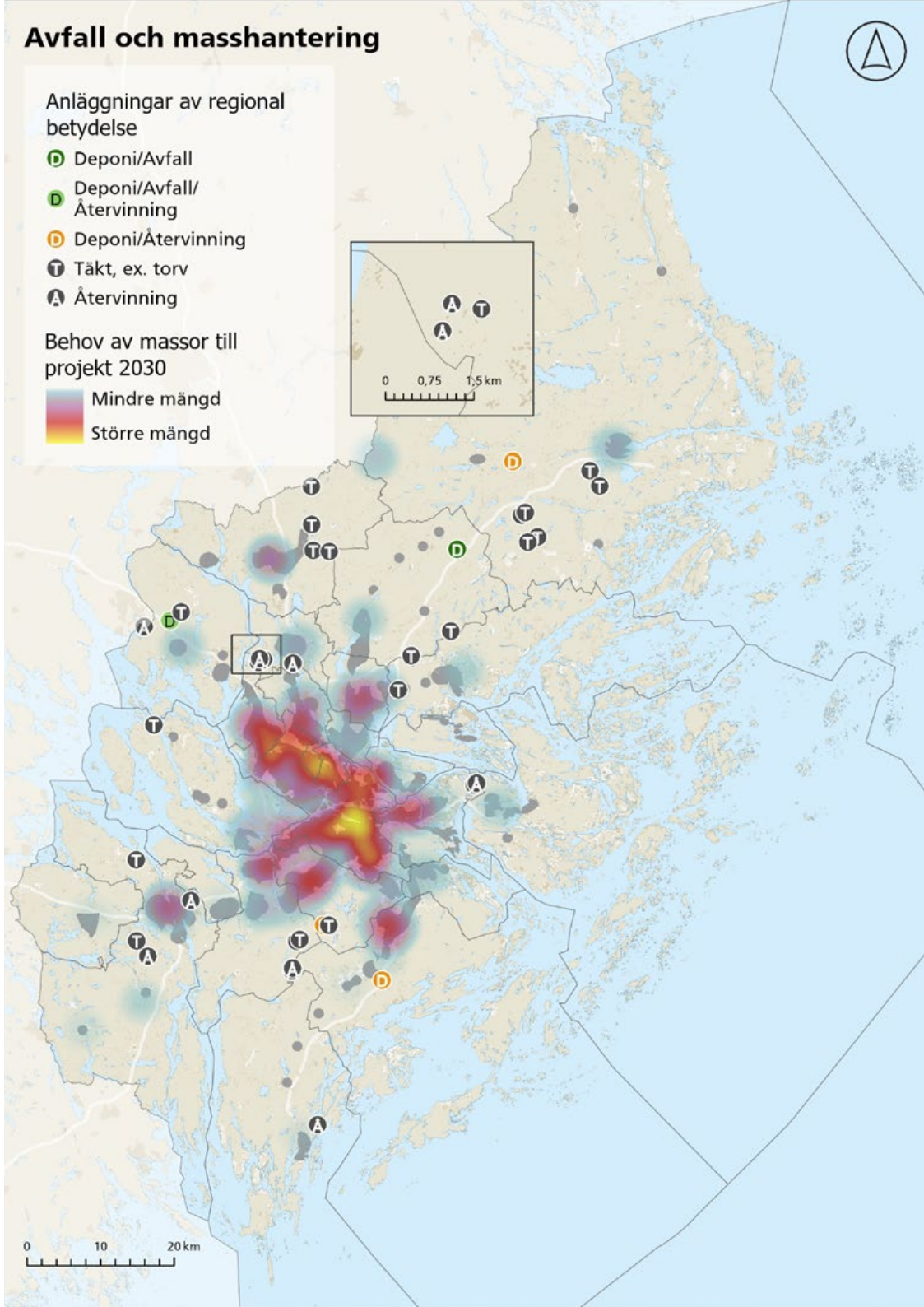
Kompletterande förhållningssätt för utveckling av de tekniska försörjningssystemen

Dessa förhållningssätt gäller samtliga tekniska försörjningssystem och ska tillämpas tillsammans med förhållningssätten för respektive system:

- Samplanera ny teknisk infrastruktur med bebyggelseutvecklingen. Befintliga anläggningars funktion och framtida utveckling behöver säkerställas vid planering av ny bebyggelse. Skyddsavstånd kan behövas för att hantera risker och störningar som verksamheten medför.
- Vid planering av ny bebyggelse som medför negativ påverkan på de tekniska försörjningssystemens funktion behöver en konsekvensbedömning av systemet som helhet genomföras i ett tidigt skede för att säkerställa att funktionen kan upprätthållas.
- Eftersträva samförläggning av ledningar där det är tekniskt och juridiskt möjligt och utan att det ökar sårbarheten i systemet. Samförläggning innebär ett effektivt utnyttjande av markutrymmet för ledningsdragning.
- Utveckla robusta och resilienta tekniska försörjningssystem som är flexibla och kan upprätthålla funktionen vid yttre påfrestningar och oförutsedda händelser, till exempel sabotage och risker kopplade till ett förändrat klimat.
- Beakta risken för påverkan på vattenförekomster vid utveckling av de tekniska försörjningssystemen.
- Planera nya anläggningar, byggnader och ledningar utifrån skadelindrings-hierarkin och med varsamhet om befintliga rekreations-, natur- och kulturvärden.

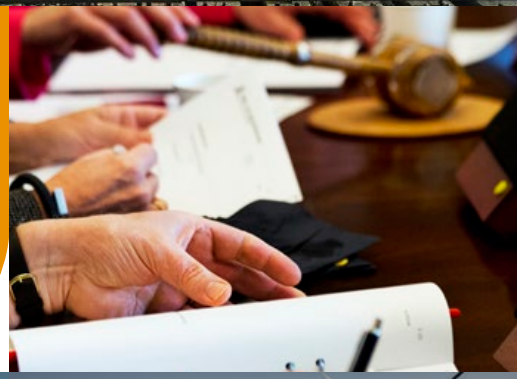



Fördelning och skydd av dricksvattenresurser
Vattenverk
Serviceområde
Norrvatten
SVOA
Telge
Vattenskyddsområde
Prioriterade dricksvattenresurser
Grundvatten
Sjö
Görvälnverket
Lovö
Norsborgs vattenverk
Djupdal
Norrtälje
Sigtuna
Upplands-bro
Vallentuna
Upplands Väsby
Täby
Österåker
Vaxholm
Danderyd
Lidingö
Solna
Sundbyberg
Nacka
Värmdö
Huddinge
Nykvarn
Botkyrka
Haninge
Nynäshamn
Södertälje
Tyresö
0
10
20 km

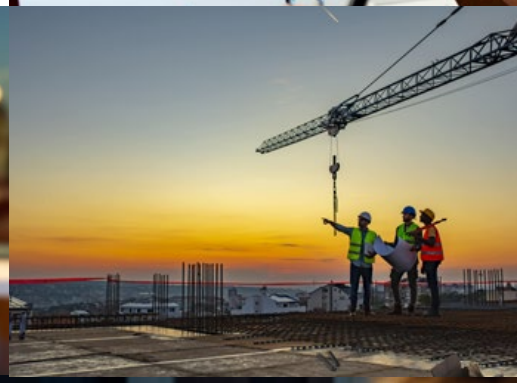

Avfall och masshantering
Anläggningar av regional betydelse
Deponi/Avfall
Deponi/Avfall/ Återvinning
Deponi/Återvinning
Täkt, ex. torv
Återvinning
Behov av massor till projekt 2030
Mindre mängd
Större mängd
0
0,75
1,5 km
0
10
20 km



Alla aktörer i Stockholmsregionen bidrar – tillsammans skapar vi en kraftfull och hållbar regional utveckling.









Så går vi från ord till handling

I den regionala utvecklingsplanen slår vi fast vår gemensamma vision, den övergripande riktningen och de mål vi behöver nå för att Stockholmsregionen ska utvecklas på ett hållbart sätt. Men för att gå från ord till handling och för att skapa förändring, behöver samtliga aktörer i Stockholmsregionen hjälpas åt att prioritera vad vi behöver göra – vilka aktiviteter och insatser som behövs. Detta måste ske med hänsyn till respektive aktörs ekonomiska förutsättningar och andra resurser. Stockholmsregionens aktörer behöver dela kunskap och erfarenheter mellan varandra för att kunna fatta välgrundade strategiska beslut. Som grund för dialog, lärande och prioriteringar är uppföljningen av den regionala utvecklingsplanen ett viktigt verktyg.

Uppföljning och lärande som drivkraft för utveckling

Uppföljning handlar om mer än att samla in siffror och redovisning av statistik – uppföljning är nyckeln till att förstå, analysera och styra utvecklingen i rätt riktning. Genom att följa upp mål och insatser kan vi lära oss om vad som fungerar, vad som behöver justeras och hur vi bäst prioriterar framåt för att nå våra gemensamma mål för Stockholmsregionens utveckling. Vilka resultat ser vi? Vad ligger bakom dem? Hur tolkar olika aktörer utvecklingen? Dessa frågor hjälper oss att dra lärdomar och fatta välgrundade beslut. Uppföljning och lärande är en viktig del av styrning och ledning – där planering, genomförande, utvärdering och förbättring går hand i hand.

Gemensamt lärande

För att driva den regionala utvecklingen framåt krävs ett kontinuerligt utbyte av kunskap och erfarenhet mellan oss aktörer, ett gemensamt lärande. Utvecklingen sker i en alltmer komplex och föränderlig omvärld. Genom att lära av varandra kan vi snabbare identifiera nya möjligheter, anpassa oss till förändringar och hitta innovativa lösningar. Tillsammans med fungerande och effektiva nätverk och samverkan bidrar det gemensamma lärandet till en mer kraftfull regional utveckling. Den årliga uppföljningen av den regionala utvecklingsplanen är en viktig utgångspunkt för det gemensamma lärandet kring regionala utvecklingsfrågor. För fortsatt kunskaps- och metodutveckling är ett nära samarbete med akademin viktigt.

Uppföljningen är en grund för dialog, lärande och prioritering av insatser och aktiviteter

Att kontinuerlig följa upp målen i den regionala utvecklingsplanen är avgörande för att säkerställa att utvecklingen i Stockholmsregionen rör sig i rätt riktning. Uppföljningen ska hjälpa oss aktörer att dra lärdomar och vid behov justera insatser för att nå större effekt i arbetet med att nå målen för regionens utveckling. För att uppföljningen ska leda till faktiska förbättringar och handling behöver resultaten och slutsatserna, i lämpliga delar, utgöra underlag till våra olika styr- och ledningsprocesser. Därför är det viktigt att vi tar oss tid att tillsammans analysera och diskutera resultaten. Region Stockholm föreslår därför att uppföljningen diskuteras vid utvalda forum och konferenser där aktörer kan analysera resultaten tillsammans.

Nyckelfrågor vid uppföljning:

- Vad visar resultaten och vad betyder de för regionens utveckling?
- Vilka faktorer ligger bakom resultaten?
- Finns samsyn bland oss aktörer eller behövs fördjupad dialog?

Samverkan – nyckeln till en kraftfull regional utveckling

Att samverka är avgörande för att skapa en stark regional utveckling. Genom att samverka kan vi använda resurser mer effektivt, undvika dubbelarbete och hitta synergieffekter mellan oss aktörer. Vi synliggör också fler perspektiv och får en bredare förståelse för frågor och kan därigenom hitta bättre lösningar. Genom att samverka kan vi också få större genomslag genom att med enad röst påverka både nationellt och internationellt.

Som grund för att utveckla en effektiv samverkan är samverkanstrappan ett stöd. Samverkanstrappan beskriver nivåer av samarbete mellan aktörer – från informationsdelning till fullt integrerade insatser. Ju högre upp på trappan vi befinner oss desto mer effektivt och fördjupat blir arbetet. Förutsättningar för en god samverkan är att i högre grad dela information, göra gemensamma analyser och att tillsammans utvärdera och besluta om möjliga insatser och aktiviteter.

Figur 18. **Samverkanstrappan**



Ingen aktör har ensam rådighet i regionala frågor och nyckeln till en hållbar och kraftfull regional utveckling är samverkan. Samverkanstrappan är ett stöd inom områden där flera aktörer behöver samarbeta för att skapa hållbar utveckling. Genom att förflytta oss uppåt i samverkanstrappan kan vi stärka relationer, effektivisera arbetet och säkerställa ett större genomslag av insatser och aktiviteter.

Ett nytt forum för kontinuerlig dialog mellan den kommunala och regionala politiken

För vi ska kunna prioritera aktiviteter, samla resurser och lösa ut målkonflikter som behöver hanteras för Stockholmsregionens utveckling – är det särskilt viktigt med samsyn mellan länets kommuner och Region Stockholm. För att samverkan mellan regionens kommuner och Region Stockholm ska vara framgångsrik behöver den inkludera alla nivåer – från den politiska och högsta tjänsteperson-nivån till handläggare och medarbetare.

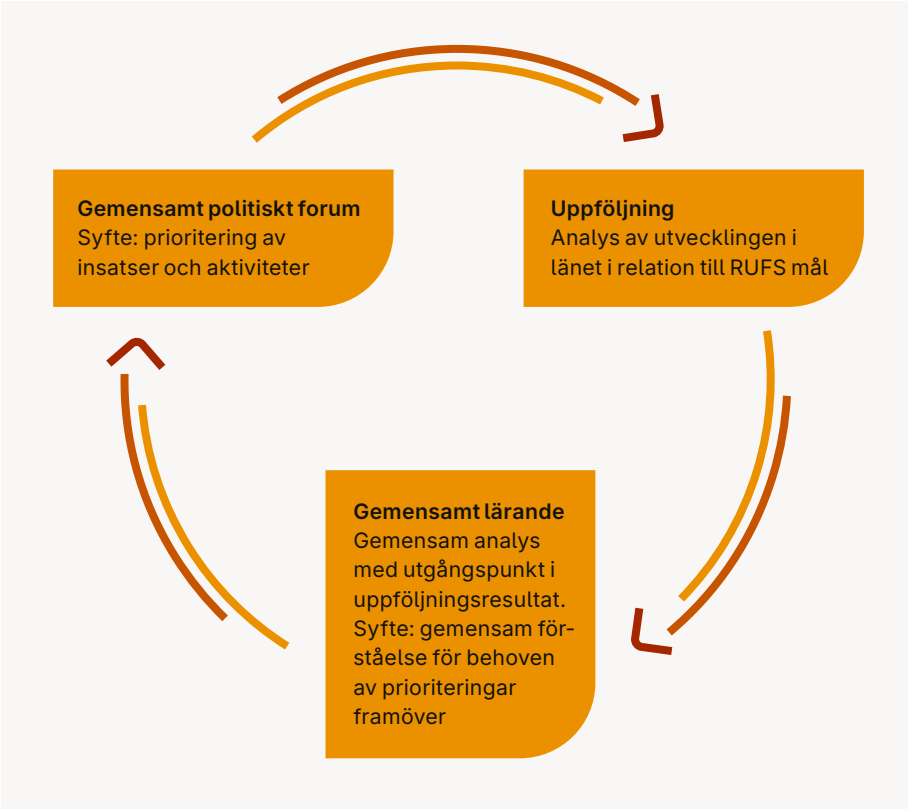
Det pågår redan nu välfungerande och framgångsrik samverkan mellan oss aktörer i Stockholmsregionen inom olika sakområden. Men det finns ett behov av att stärka samverkanskulturen och den politiska dialogen mellan Stockholmsregionens kommun- och regionpolitiker. I dagsläget saknas en kontinuerlig dialogplattform för politiska samtal i frågor med bäring på regional utveckling. Region Stockholm föreslår därför att ett regionalt forum etableras. Forumet ska ge förutsättningar för en effektivare samverkan mellan länets kommuner och Region Stockholm. Forumet ska vara en plats där kommuner och Region Stockholm kan samarbeta och diskutera viktiga frågor om regionens framtid och där deltagarna kan påverka regionens långsiktiga utveckling. Det ska vara en arena för lärande, idéutbyte och samarbete. Utgångspunkten för dialogen är de mål som finns i den regionala utvecklingsplanen samt resultaten och analysen av den årliga uppföljningen. Ett forum för regionens politiker kan kontinuerligt följa, stödja och möjliggöra en mer kraftfull regional utveckling. Till exempel kan forumet diskutera frågeställningar kring viktiga prioriteringar, behov av gemensamma strategier eller andra former av samhandling. Forumet kan även ha en aktiv roll vid framtida aktualitetsprövning och eventuell revidering av den regionala utvecklingsplanen.



Formerna för ett regionalt forum behöver kommunerna och Region Stockholm komma fram till tillsammans. Det är viktigt att det finns en lyhördhet gentemot kommunernas olika förutsättningar och behov. Forumet ska inte leda till en ökad administrativ börda. Region Stockholms ambition är att en förankrad och gemensam dialogplattform finns framme när den nya regionala utvecklings-planen antas.

Förslag till gemensamt årshjul för uppföljning, lärande och forum
Processen för vårt gemensamma arbete kan illustreras i ett årshjul. Ett årshjul ger struktur och förutsägbarhet och kan leda till en effektiv samverkan. En gång per mandatperiod ska den regionala utvecklingsplanen aktualitetsprövas. Region Stockholm föreslår att det görs inom ramen för den föreslagna gemensamma processen.

Figur 19. **Förslag till gemensamt årshjul för uppföljning, lärande och forum**



Region Stockholms verktyg och ansvar

Region Stockholm har lagstadgade uppdrag att samordna, leda och främja den hållbara utvecklingen i Stockholmsregionen. Förutom det regionala utvecklingsuppdraget och uppdraget att bedriva regional fysisk planering har Region Stockholm som aktör verksamheter som på olika sätt stödjer den regionala utvecklingen. Exempelvis bidrar den långsiktiga planeringen och utbyggnaden av kollektivtrafiken till att uppnå den regionala utvecklingsplanens mål och vision. Hälso- och sjukvården bidrar på flera olika sätt till regional utveckling, inte minst genom folkhälsoarbete och arbetet med en jämlik och sammanhållen vård. Likaså har Region Stockholm ett viktigt uppdrag i att utveckla och främja kulturfrågor i regionen, något som stärker den regionala utvecklingen.

Region Stockholms arbete med regional utveckling utgår från fem ansvarsområden:

- Finansiering
- Strategier och planer
- Kunskap och kompetens
- Påverkan
- Facilitera samverkan

Finansiering

Regional, nationell och europeisk finansiering är avgörande för att Region Stockholm ska kunna initiera och genomföra initiativ som leder mot mål och inriktningar i den regionala utvecklingsplanen. Arbete med olika program kopplade till de europeiska strukturfonderna tar stöd i den regionala utvecklingsplanen, liksom fördelningen av statliga utvecklingsmedel, särskilda statliga utlysningar och regionala projektmedel. ”Länsplan för transportinfrastruktur” medfinansierar utvecklingen av Stockholmsregionens väg-, spår- och cykelinfrastruktur. Genom Region Stockholms stöd till länets kulturaktörer, idrotts- och friluftsliv, föreningsliv samt till folkbildningen ökar delaktigheten och tillgängligheten till ett rikt kultur- och föreningsliv.

Strategier och planer

Underliggande strategier, vägledningar, handlingsplaner och riktlinjer inom olika sak-områden är en viktig del i Region Stockholms bidrag till den regionala utvecklingen. Dessa tas fram på eget initiativ eller i samverkan med andra aktörer och syftar till att utveckla, förtydliga och konkretisera olika sakfrågor samt ge ytterligare vägledning och stöd i genomförandet. En del av dessa fungerar också som styrdokument i Region Stockholms egen verksamhet.

Kunskap och kompetens

Genom att initiera, ta fram och dela kunskapsunderlag och statistiska underlag bidrar Region Stockholm till utvecklingen av regionala perspektiv i samhälls-planeringen. Region Stockholm har också ett särskilt uppdrag att utreda och lämna underlag kring frågor av betydelse för Stockholmsregionens fysiska miljö. Underlagen stärker och belyser bland annat kunskapen om regionens nuläge, behov och utmaningar inom olika områden. Kunskapen delar och vidareutvecklar vi regelbundet i dialoger, seminarier, workshops och lärandeträffar.

Påverkan

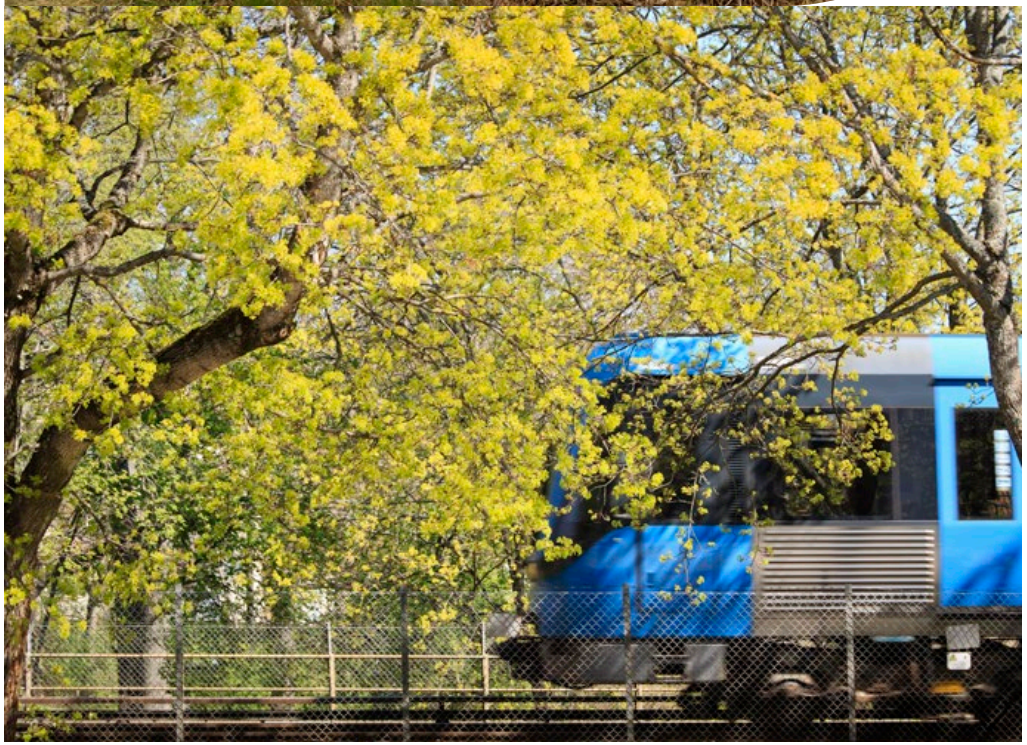
Påverkansarbete på flera nivåer är ett långsiktigt och viktigt uppdrag för att den regionala utvecklingsplanen ska få genomslag. Region Stockholm är både en samlande och en pådrivande kraft, och kan i samverkan och dialog med kommuner, näringsliv, civilsamhälle och andra intressenter driva och påverka frågor på nationell och internationell nivå. Genom att engagera olika aktörer och bygga starka relationer baserade på samsyn och gemensam förståelse, skapar vi tillsammans synlighet för regionalt viktiga frågor och möjligheter till aktiv påverkan på olika nivåer. Region Stockholm verkar också för att våra regionala mål den regionala inriktningen ska få genomslag på kommunal och statlig nivå, bland annat genom att formellt yttra sig kring kommunala översiktsplaner, rikt-linjer för bostadsförsörjning och kommunala näringslivsstrategier samt statliga väg- och järnvägsplaner med mera.

Facilitera samverkan

Region Stockholm arbetar på olika sätt med att främja samverkan mellan aktörer för att driva hållbar utveckling och stärka regionens utveckling. Genom att skapa strukturer för dialog, olika former av samarbete och kunskapsutbyte bidrar Region Stockholm till att samla kommuner, näringsliv, akademi, civilsamhälle och statliga myndigheter kring våra gemensamma mål, styrkor och utmaningar.







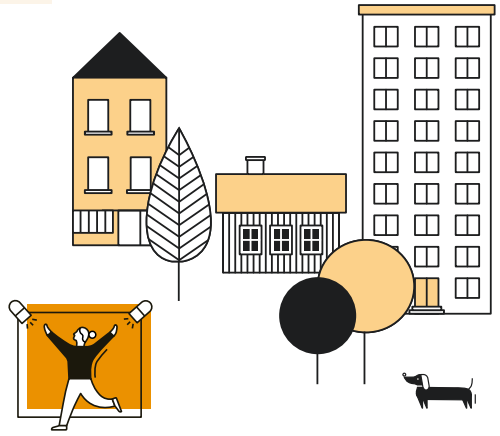
Hur den regionala utvecklingsplanen förhåller sig till internationella, nationella och regionala mål

Den regionala utvecklingsplanen visar hur Stockholmsregionens aktörer gemensamt och på en övergripande nivå bidrar till genomförandet av internationella och nationella mål, strategier och planer inom relevanta samhällsområden. I illustrationen på nästa sida redovisas hur planen förhåller sig till dessa.

Mål på den globala och europeiska nivån har sammanlagts i rubriken ”internationell nivå”. I sammanställningen ingår inte tillhörande strategier eller handlingsplaner, med undantag för strategier som innehåller mål. På regional nivå redovisas styrdokument som den regionala utvecklingsplanen förhåller sig till. Strategier som fördjupar målen och inriktningen i den regionala utvecklingsplanen, som exempelvis närings- och tillväxtstrategi eller landsbygds- och skärgårdsstrategi, redovisas inte.Gällande lagstiftning, som exempelvis Miljöbalken eller Plan- och bygglagen, redovisas inte i sammanställningen eftersom måluppfyllelsen säkerställs i respektive tillämpningsprocesser.

Figur 20. **Illustration av internationella, nationella och andra regionala mål som den regionala utvecklingsplanen förhåller sig till**

INTERNATIONELL NIVÅ	NATIONELL NIVÅ	REGIONAL NIVÅ	LOKAL NIVÅ
• Agenda 2030	• Nationella miljömål	• Regionalt trafikförsörjningsprogram	• Översiktsplaner
• EU mål inom området energi	• Klimatpolitiska ramverk	• Havsplan för Östersjön	• Riktlinjer för bostadsförsörjning
• EU mål inom området folkhälsa	• Mål för energipolitiken	• Regional vattenförsörjningsplan för Stockholms län	• Kommunala näringslivsstrategier och planer
• EU mål inom området forskning och innovation	• Mål för boende och samhällsplanering	• Ett jämställt Stockholms län - Länsstrategi för jämställdhets-integrering 2024-2027	
• EU mål inom området handel	• Nationella transportpolitiska mål	• Regional handlingsplan för klimatan-passning i Stockholms län	
• EU mål inom området inre marknaden	• Ungdomspolitiska målen	• Skogsstrategi för Stockholms län	
• EU mål inom området jordbruk	• Nationella mål för arkitektur-, form- och designpolitiken; gestaltad livsmiljö	• Strategi för hantering av massor i Stockholms län	
• EU mål inom området konkurrens	• Nationellt mål för stadsutveckling	• Regionalt åtgärds-program för miljö-målen, 'Stockholms län	
• EU mål inom området kultur	• Nationella mål för friluftslivet	• ÖMS 2050 - samverkan kring planering i östra Mellansverige	
• EU mål inom området mänskliga rättigheter och demokrati	• Nationella mål för jämställdhet	• En bättre sits (EBS)	
• EU mål inom området miljö	• Nationella mål för funktionshinderpolitik		
• EU mål inom området näringsliv och industri	• Nationella mål för folkhälsa		
• EU mål inom området rättsliga frågor och grundläggande rättigheter	• Nationella digitaliseringsstrategi		
• EU mål inom området regionalpolitik	• Målet för civilt försvar		
• EU mål inom området skatter	• Målet för det civila beredskapet		
• EU mål inom området transporter	• Nationella kulturmiljömål		
• EU mål inom området Utbildning och ungdomsfrågor	• Nationella mål för kultur		
• EU mål inom området Utrikes- och säkerhetspolitik	• Världsarvsstrategin i korthet		
• EU mål inom området Utveckling och samarbete	• Nationella mål för regional utveckling		
	• Nationell hemlöshetsstrategi		
	• Europeiska landskapskonventionen		
	• Regeringens strategi för det nationella arbetet med mänskliga rättigheter		



Globala hållbarhetsmål

År 2015 antog FN:s medlemsstater Agenda 2030 för hållbar utveckling. Syftet var att medlemsstater åtog sig att fram till år 2030 leda världen mot en hållbar och rättvis framtid genom att utrota fattigdom och hunger överallt, bekämpa ojämlikheter inom och mellan länder, bygga fredliga, rättvisa och inkluderande samhällen, att alla ska kunna åtnjuta de mänskliga rättigheterna, att främja jämställdhet och kvinnors och flickors egenmakt, att vidta ansträngningar för att nå dem som är mest utsatta först samt att säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser.

Agenda 2030 är en handlingsplan med 17 mål för omställning till ett hållbart samhälle för människorna, planeten och välståndet. Agenda 2030:s mål och delmål omfattar samtliga tre dimensioner av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

Nationella miljömål

Sverige har 16 miljökvalitetsmål samt ett övergripande mål, Generationsmålet, som är vägledande för miljöarbetet för alla nivåer i samhället. Miljömålen konkretiserar det nationella genomförandet av den miljömässiga hållbarhetsdimensionen och omfattar områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat.

Målen i den regionala utvecklingsplanen bidrag till de globala hållbarhetsmålen och de nationella miljömålen

I illustrationen på nästa sida redovisas hur den regionala utvecklingsplanens mål förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och de nationella miljömålen. Bedömningen av bidraget till dessa mål utifrån tre bedömningsnivåer, bidrar direkt, bidrar indirekt och bidrar inte alls.

Med bedömningen bidrar direkt avses att målet i den regionala utvecklingsplanen har en direkt koppling till ett av de övriga målen, exempelvis har Mål 3 Stockholmsregionen har en hållbar och pålitlig energiförsörjning som möter behoven har en direkt koppling till det globala målet Mål 7 Hållbar energi för alla. Mål 3 om hållbar energi har bedömts ha en indirekt koppling till globala målet 11 Hållbara städer och samhällen. En direkt koppling redovisas med grön punkt, en indirekt koppling med gul punkt och en tom ruta betyder att det saknas koppling.

Den regionala utvecklingsplanen bidrar mest till uppfyllelse av mål 9 Hållbar industri, innovation och infrastruktur samt mål 11 Hållbara städer och samhällen. Även mål 8 – Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt bidrar den nya regionala utvecklingsplanen till att uppfylla genom mål om hållbar tillväxt i Stockholmsregionen. Mål 17 i Agenda 2030 handlar om implementering och genomförande av de andra 16 mål. Eftersom genomförandet i den nya regionala utvecklingsplanen hanteras utanför målstrukturen är bedömningen att det saknas koppling mellan mål 17 och målen i den regionala utvecklingsplanen.

Den regionala utvecklingsplanen bidrar mest till uppfyllelse av de nationella miljömålen; Begränsad klimatpåverkan, God bebyggd miljö, Frisk luft samt Levande sjöar och vattendrag. Den bidrar i mindre till målen Säker strålmiljö, myllrande våtmarker, levande skogar och inte alls till målet Storslagen fjällmiljö.

Se tabeller

Globala hållbarhetsmål och målen i den regionala utvecklingsplanen

Figur 21. **Illustration av hur mål i den regionala utvecklingsplanen relaterar till de globala hållbarhetsmålen. Grön kvadrat visar på en direkt koppling och en gul punkt visar på en indirekt koppling mellan mål i den regionala utvecklingsplanen och globalt hållbarhetsmål.**

■ = direkt koppling ● = indirekt koppling

Regionala mål		Ingen fattigdom	Ingen hunger	God hälsa och välbefinnande	God utbildning	Jämställdhet	Rent vatten och sanitet för alla	Hållbar energi för alla	Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt	Hållbar industri innovationer och infrastruktur	Minskad ojämlikhet	Hållbara städer och samhällen	Hållbar konsumtion och produktion	Bekämpa klimatförändringarna	Hav och marina resurser	Ekosystem och biologisk mångfald	Fredliga och inkluderande samhällen	Genomförande och globalt partnerskap
1	År 2045 har Stockholmsregionen inte några nettoutsläpp av växthusgaser			●				■	●	■		■	■	■	●	●	●	
2	Stockholmsregionen har motståndskraftiga system som säkerställer funktionalitet, säkerhet och beredskap	■	■				■	■		■		■		■		●		
3	Stockholmsregionen har en hållbar och pålitlig energiförsörjning som möter behoven							■		■		●	■	●				
4	Stockholmsregionen har ett resurseffektivt och hållbart transportsystem som ökar tillgängligheten för invånare och näringsliv		●	●					●	■		■		●				
5	Bostadsförsörjningen i Stockholmsregionen är hållbar och möter invånarnas behov och förutsättningar											■						
6	Demokratin i Stockholmregionen är stark och invånarna upplever en hög grad av delaktighet, tillit och trygghet	●				●	●			●	■	■					■	
7	Folkhälsan i Stockholmsregionen är god och jämlik	●		■	■	■	■		■		■	■			●		●	
8	Utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmregionen är flerkärnig, hållbar och bidrar till goda livsmiljöer och näringslivsutveckling		●	■	●	■	■	●	●			■	■	●	■	■		
9	Stockholmsregionen har ett resilient och internationellt konkurrenskraftigt näringsliv	●	●		●	●		■	■	■		●						
10	Stockholmsregionen har forskning och innovation i framkant		●	●	■	●		■	■	■			●					
11	Stockholmsregionen har en god kompetensförsörjning, attraktiva utbildningar och en inkluderande arbetsmarknad	●		●	■	■			■	●								
12	Stockholmsregionen har en tydlig identitet och en god internationell tillgänglighet								■	●								

Nationella miljömål och målen i den regionala utvecklingsplanen

Figur 22. **Illustration av hur mål i den regionala utvecklingsplanen bidrar till de nationella miljömålen. Grön kvadrat visar på en direkt koppling och en gul punkt visar på en indirekt koppling mellan respektive mål i den regionala utvecklingsplanen och nationellt miljömål.**

■ = direkt koppling ● = indirekt koppling

Regionala mål		Begränsad klimatpåverkan	Frisk luft	Bara naturlig försurning	Giftfri miljö	Skyddande ozonsikt	Säker strålmiljö	Ingen övergödning	Levande sjöar och vattendrag	Grundvatten av god kvalitet	Hav i balans samt levande kust och skärgård	Myllrande våtmarker	Levande skogar	Ett rikt odlings-landskap	Storslagen fjällmiljö	God bebyggd miljö	Ett rikt växt- och djurliv
1	År 2045 har Stockholmsregionen inte några nettoutsläpp av växthusgaser	■	●	●	●	■		●	●			●	●	●		●	●
2	Stockholmsregionen har motståndskraftiga system som säkerställer funktionalitet, säkerhet och beredskap	●							●	●				●		●	
3	Stockholmsregionen har en hållbar och pålitlig energiförsörjning som möter behoven	●					●									●	
4	Stockholmsregionen har ett resurseffektivt och hållbart transport-system som ökar tillgängligheten för invånare och näringsliv	■	■	●	●			●	●							■	
5	Bostadsförsörjningen i Stockholmsregionen är hållbar och möter invånarnas behov och förutsättningar															●	
6	Demokratin i Stockholmregionen är stark och invånarna upplever en hög grad av delaktighet, tillit och trygghet																
7	Folkhälsan i Stockholmsregionen är god och jämlik		■		■		●	■		■						■	
8	Utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmregionen är fler-kärnig, hållbar och bidrar till goda livsmiljöer och näringslivsutveckling	■	■	●					■		■			■		■	■
9	Stockholmsregionen har ett resilient och internationellt konkurrenskraftigt näringsliv	●															
10	Stockholmsregionen har forskning och innovation i framkant																
11	Stockholmsregionen har en god kompetensförsörjning, attraktiva utbildningar och en inkluderande arbetsmarknad																
12	Stockholmsregionen har en tydlig identitet och en god internationell tillgänglighet																



Den regionala utvecklingsplanens konsekvenser från ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv

Bilagan *Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen* innehåller en fördjupad analys av de miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenserna utifrån granskningshandlingens innehåll. För att möta synpunkter som framförts om att tydliggöra hur riksintressen kan komma att påverkas av den regionala utvecklingsplanen har Region Stockholm valt att redovisa detta i en separat bilaga *Riksintressen i regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen*.

Samlad bedömning

Den regionala utvecklingsplanen är en plan av övergripande och vägledande plan. Den gäller för Stockholmsregionen och är ett verktyg för att Stockholmsregionens aktörer, tillsammans och var och en för sig, ska kunna jobba mot en gemensam vision och mot övergripande mål som syftar till en långsiktig och hållbar utveckling av hela Stockholmsregionen.

För alla nya regionala utvecklingsplaner ska en strategisk miljöbedömning genomföras, i syfte att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Region Stockholm har valt att utöka den strategiska miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning vilken även omfattar ekonomiska och sociala perspektiv. Hållbarhetsbedömningen har genomförts parallellt med, och delvis integrerat i, planprocessen. Då den regionala utvecklingsplanen är en plan av övergripande karaktär har hållbarhetsbedömningen genomförts och rapporten upprättats på en motsvarande, övergripande nivå.

Denna hållbarhetsbedömning har genomförts som en kombinerad mål-ledd och traditionell strategisk miljöbedömning. De ekonomiska och sociala konsekvenserna har hanterats utifrån en mål-ledd bedömningsgrund medan de miljömässiga konsekvenserna har hanterats utifrån en traditionell bedömning i kombination med en mål-ledd riktningsanalys för de nationella miljökvalitetsmålen och de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030). En bedömning har gjorts mot ett nollalternativ, det vill säga miljöns sannolika utveckling om planen inte antas, på en övergripande nivå. Samtliga bedömningar av miljökonsekvenserna är gjorda i jämförelse med nuläget och tar sikte på horisontåren 2040 som avser kort- och medellång sikt, och år 2060 som avser lång sikt. Klimatpåverkan och jordbruksmark som långsiktig resurs bedöms med en längre tidshorisont till år 2100.

I jämförelse med nollalternativet medför en utveckling i enlighet med den regionala utvecklingsplanen att mindre mark tas i anspråk. En utveckling i enhetlighet med utvecklingsplanen bedöms i större utsträckning än nollalternativets utveckling bidra till måluppfyllelse för nationella miljömål genom de förhållningssätt som presenteras. Den regionala utvecklingsplanen bedöms medföra något mindre negativa konsekvenser och effekter för miljöaspekter jämfört med nollalternativet. Den regionala utvecklingsplanen redogör för höga ambitioner bland annat för Stockholmsregionens grön- och blåstruktur samt för klimatet.

I planen lyfts vikten av hanteringen av flertalet miljöaspekter i kommande planering. Till följd av planens övergripande karaktär är effekter och konsekvenser svårbedömda. En samlad bebyggelse och förtätning innebär att områden med natur- och kulturvärden och känslig vattenkvalitet kan komma att påverkas, även hälsa och livsmiljö kan påverkas med avseende på buller och luft, framför allt från trafik. Byggandet av bostäder och infrastruktur medför i sin tur ökade utsläpp av växthusgaser trots högt ställda klimatambitioner i den regionala utvecklingsplanen. Avseende miljörelaterade konsekvenser bedöms planen sammantaget medföra risk för negativa konsekvenser för flertalet aspekter bortsett från vatten och hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt där planen bedöms kunna medföra positiva konsekvenser.

Avseende sociala konsekvenser bedöms den regionala utvecklingsplanen i stort bidra till god måluppfyllelse. Bedömningskriterier som berör vardagsliv, levande samhällen, mobilitet, tillgänglighet, inkludering, trygghet och social sammanhållning överensstämmer väl med målsättningar och inriktningar i planen. Som bedömningsgrund inom inkludering, trygghet och social sammanhållning ingår stadsutvecklingspolitiska mål som lyfter att städer ska vara inkluderande och tillgängliga för alla, oavsett bakgrund, kön, ålder eller funktionsnedsättning. Utvecklingen är i hög grad beroende av hur regionens aktörer agerar i efterföljande planering, vilket gör det svårt att bedöma hur väl planens mål och vägledning kan väntas bidra till den önskade utvecklingen.

Avseende ekonomiska konsekvenser bedöms innehållet i den regionala utvecklingsplanen i stort bidra till god måluppfyllelse. Bedömningsgrunderna för näringslivets förutsättningar och effektivt nyttjande av bebyggd miljö överensstämmer i stort med planens rumsliga prioriteringar av bebyggelseutveckling på platser med god tillgänglighet, liksom planens mål om stärkt attraktivitet och internationell tillgänglighet. Dessa bidrar i viss utsträckning även till måluppfyllelse av långsiktig balans i offentlig ekonomi. Dock kan avsaknad av förhållningssätt för avvägning och prioritering av ekonomiska åtaganden i planen innebära en risk för att målet om långsiktig balans i offentlig ekonomi motverkas.

→ Mer om i bilaga *Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen*

Ord och begrepp

Allmänt intresse
Allmänna intressen beskrivs i plan- och bygglagen (2010:900, kap 2) och är bland annat natur- och kulturaspekter, utformningen av bebyggelse samt vissa bestämmelser i miljöbalken. Kommunerna ska ta hänsyn till de allmänna intressena vid planläggning och lovgivning, liksom till regionplaneorganet vid regionplanering. Vissa av de allmänna intressena har även pekats ut som riksintressen.

Areella näringar
Areella näringar omfattar verksamheter inom jord, skog- och trädgårdsnäring samt fiskerinäring.

Bastrafik
Mellan fastlandet och utpekade kärnöar i skärgården ska det säkerställas kollektivtrafik året runt. Denna kollektivtrafik benämns bastrafik. På fastlandet ansluter bastrafiken till strategiska bytespunkter som benämns replipunkter. Bastrafiken ska möjliggöra för pendlingsresor samt resor till kommuncentrum med tillgång till samhällsservice Bastrafiken är även viktig för näringslivet i skärgården och för skärgårdens besökare.

Blåstruktur
Blåstrukturen är den sammanlagda ytan av vatten inom ett geografiskt område och består både av synligt vatten, till exempel Mälaren och Östersjön, och av grundvatten och avrinningsområden som inte är synliga i dagen. Blåstrukturen är viktig för såväl dricksvattenförsörjning som andra ekosystemtjänster, bland annat rekreation, transporter och olika vattenanknutna näringar.

Bostadsbrist
Bostadsbrist är ett komplext begrepp som inte går att beskriva på ett sätt. Boverket bedömer årligen bostadsbrist på både regional och kommunal nivå. Underlaget som Boverket tar fram består av olika mått över antalet hushåll som saknar en rimlig bostad utifrån en uppsättning kriterier och normer. Måtten visar hur många hushåll som har en boendesituation som inte uppfyller de olika kriterierna.

BRP – bruttoregionprodukt
Bruttoregionprodukt (BRP) är den regionala motsvarigheten till det nationella måttet bruttonationalprodukt (BNP). BRP är det samlade värdet av alla producerade varor och tjänster i en region under ett år. BRP visar hur stor produktionen är räknat i kronor. (Källa: Regionfakta.com)

Ekosystemtjänster
Produkter och tjänster som naturen skapar och som människor nyttjar. De brukar delas in i fyra huvudkategorier: producerande (mat och råvaror etcetera), kulturella (till exempel naturupplevelser), reglerande (vattenrening etcetera) och pollinering samt understödjande (biologisk mångfald och det hydrologiska kretsloppet med mera).

Framskrivningar
En beräkning av den genomsnittliga framtida utvecklingen av befolkningsmängden fram till ett visst år utifrån att parametrar som födelsetal, dödstal, inflyttning och utflyttning följer vissa mönster. Befolkningsframskrivningar skiljer sig från befolkningsprognoser, som beräknar den framtida befolkningen per år och som även kan ta hänsyn till hur förändringsfaktorer som bostadsbyggande och konjunktursvängningar påverkar utvecklingen. Framskrivningar görs också för ekonomisk utveckling och sysselsättning.

Fredstida kriser
En fredstida krissituation är en allvarlig händelse som hotar samhällets funktion under fredstid. Den orsakar eller riskerar att orsaka allvarliga störningar i viktiga samhällsfunktioner och kräver skyndsamma och samordnade insatser från flera aktörer.

Förnybar energiproduktion
Förnybar energiproduktion - är energi som kommer från naturliga källor som sol, vind, vatten och biomassa, och som förnyas kontinuerligt. Vissa av dem är väderberoende vilket gör att det inte går att bestämma när och hur mycket energi som produceras.

Gestaltad livsmiljö
Utformning och struktur av den fysiska miljön där människor bor, arbetar och rör sig kallas gestaltad livsmiljö. Begreppet används ofta värderande, för att beskriva vikten av att skapa städer och regioner som är attraktiva, hållbara och anpassade till framtida utmaningar.

Hållbar tillväxt
Hållbar tillväxt handlar om tillväxt som inte endast är ekonomiskt hållbar utan även skapar förutsättningar för ekologisk och social hållbarhet. Inte minst att motverka ar-betslöshet och minska utanförskap. Innovationsdriven tillväxt för sin del kan driva på den gröna omställningen genom utveckling av ny teknik, nya produkter och nya tjänster.

Hållbara transporter
Hållbara transporter har låg ekonomisk, social och miljömässig kostnad och ska främja en balanserad och långsiktigt hållbar mobilitet. Det kan handla om exempelvis förändrade resvanor, minskat resande, förbättrad energieffektivitet i bränslen och fordon och jämlik tillgänglighet.

Innovationshubb
Ett konkret sätt för storföretag att börja samarbeta med kreativa och snabbrörliga start- ups eller scale ups är att etablera en så kallad ”innovationshubb”.

Innovationsekosystem eller ekosystem för innovation
Ekosystemet för innovation utgörs av fler sammankopplade aktörer – offentliga, civil-samhället, näringslivet, akademi, individuella entreprenörer och med flera. Fram-gångsfaktorn uppstår när dessa jobbar tillsammans. Varje uppsättning ihopkopplade aktörer utgör ett eget ekosystem och i Sverige kan man därför säga att det finns lokala, regionala och ett nationellt ekosystem som i sin tur är kopplat till flera globala ekosystem. Ett innovationsekosystem består av olika aktörer, relationer och resurser som alla spelar en roll för att ta en bra idé till transformativ påverkan i skala. Effekten av varje del inom innovationsekosystemet är beroende av andra delar av systemet (exempelvis är entreprenörer beroende av att kunna få tillgång till finansiering) En förändring av en del av innovationsekosystemet leder till förändringar i andra delar av innovationsekosystemet. (Källa: SISP)

Life science
Ett brett och tvärvetenskapligt område inom forskning och akademi som studerar hälsa och sjukdomar genom integrering av olika discipliner inom medicin, biologi och teknik. Kan bland annat innefatta medicin, biomedicin, läkemedel, molekylärteknik, genetik och miljömedicin.

Livsmedelssystem
Livsmedelskedja är ett förenklat sätt att beskriva hur livsmedel distribueras, från jord till bord. Livsmedelssystemet är mer komplext, här inbegrips processer på olika nivåer, det kan handla om förändrade odlings- och skötselmetoder, förändrade värdekedjor och annan typ av processindustri eller ändrade kostmönster. Livsmedelssystemets skala kan variera från det lokala systemet på gårdsnivå till stora globala världshandelssystem. Systemet kan också delas in utifrån en viss kategori av livsmedel, exempelvis kött (nöt, gris och lamm), mejeriprodukter eller grönsaker, frukt och bär.

Livsvillkor
Livsvillkor beskriver människors förmågor att leva fullgoda liv. Begreppet används i många i olika sammanhang, bland annat kopplat till folkhälsa, hälsans bestämningsfaktorer och social hållbarhet. Ofta ingår faktorer som arbete, utbildning och boende. I Region Stockholms livsvillkorindex är livsvillkor definierat som ”de resurser, relationer och förhållanden som påverkar individers (och gruppers) förutsättningar att fullt ut kunna utveckla sina förmågor (kapaciteter)”.

Hälsans bestämningsfaktorer
Med hälsans bestämningsfaktorer avses att människors hälsa påverkas av en mängd faktorer som på olika sätt samspelar med varandra under hela livet. En del bestämningsfaktorer kan påverkas av individen, så som matvanor och fysisk aktivitet, men även i viss mån våra sociala nätverk. Många bestämningsfaktorer är av mer strukturell karaktär, och därmed möjliga att påverka genom politiska beslut. Det gäller till exempel utbildning, försörjning, boende och den fysiska miljön, men också möjlighet till inflytande och delaktighet i samhället. Även övergripande samhällsfaktorer som miljö, och klimat, kultur och samhällsekonomi är bestämningsfaktorer för hälsa.

Höjd beredskap
Höjd beredskap är ett samlingsnamn för beredskapsnivåerna "skärpt beredskap" och "högsta beredskap". Vid skärpt beredskap bedöms Sverige vara i krigsfara eller att det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser. Högsta beredskap är den högsta av de två beredskapsnivåerna och råder automatiskt om Sverige hamnar i krig.

Planerbar energiproduktion
Planerbar energiproduktion är energikällor där det går att bestämma när och hur mycket energi som ska produceras. Exempel på dessa är kärnkraft, vattenkraft och fjärrvärme-verk/kraftvärmeverk (fjärrvärmeverk som även kan producera el).

Regional utvecklingsplan
Den regionala utvecklingsplanen är både en regional utvecklingsstrategi, RUS, i enighet med lagen om regionalt utvecklingsansvar (SFS 2010:630) och en regionplan i enighet med plan- och bygglagen (SFS 2010:900) och är upprättad med stöd i dessa lagar.

Replipunkt
Strategiska bytespunkter för resor med kollektivtrafik mellan kärnöar, kommun-centrum och den centrala regionkärnan. De utgör viktiga länkar för person- och godstrans-porter till och från kärnöarna, samt tillgodoser behoven av pendlings-möjligheter för såväl båt som bil.

Resiliens
Förmåga att snabbt återhämta sig från störningar och hantera oväntade händelser.

Riksintressen
Områden av riksintresse är statliga intressen av nationell betydelse och omfattas av länsstyrelsens tillsynsansvar enligt plan- och bygglagen (2010:900).

Robusthet
Förmåga att fortsätta fungera även om en del av systemet misslyckas eller går sönder.

RUFS 2050
Den nu gällande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen med målår 2050, förkortas RUFS 2050.

RUS – regional utvecklingsstrategi
RUS återfinns i förordningen (2017:583) om regionalt tillväxtarbete. Den regionala utvecklingsstrategin ska enligt §8 vara en samlad och sektorsövergripande strategi för det regionala tillväxtarbetet i ett eller flera län och innehålla mål och långsiktiga prioriteringar för detsamma.

Samhällsservice
Tjänster och verksamheter som tillhandahålls av samhället för att möta invånarnas behov och för att förbättra livskvaliteten. Exempel på detta är: polis, kollektivtrafik, kommersiell service, kommersiellt kultur- och idrottsutbud, kommunal service som sophantering med mera.

SME eller SMF företag
Små- och medelstora företag med under 250 anställda.

Scale up
Ett scale-up- bolag är ett företag som haft en genomsnittlig vinst på 20 procent% de tre senaste åren med minst 10 tio anställda enligt OECD. En annan beskrivning är att scale-up- bolag befinner sig i tillväxtfas.

Smart specialisering
Strategi och metod inom regional utveckling som syftar till att identifiera och fokusera på områden där en region har specifika styrkor och konkurrensfördelar. Det är en me-tod för att öka Stockholmsregionens innovationskapacitet och ekonomiska tillväxt ge-nom att koncentrera resurser och insatser på områden där Stockholmsregionen har potential att vara ledande och konkurrenskraftig.

Stabila när energiproduktion
Stabila nät uppnås genom att elproduktion och konsumtion är lika stor vid varje givet tillfälle - för hög eller låg produktion hotar stabiliteten och kan i värsta fall släcka nätet med stora skador på infrastrukturen. I de fall det råder obalans i systemet behöver olika stödsystem utvecklas för att hantera obalansen. En annan del av stabiliteten innebär att ledningarna kan transportera elen dit den ska konsumeras.

Stockholmsregionens aktörer
Med Stockholmsregionens aktörer menas samtliga aktörer som medverkar till regionens utveckling exempelvis kommuner, näringsliv, civilsamhälle och myndigheter.

Styrkeområden
En sektor eller specialiseringsområde där en organisation, region eller nation har specifika styrkor, kompetenser eller fördelar jämfört med andra. Att identifiera och utveckla styrkeområden är ofta en del av strategisk planering och ekonomisk utveckling för att skapa konkurrensfördelar och främja hållbar tillväxt.

Unicorn
Beteckning på nystartat företag (start-up-bolag) med ett börsvärde på över en miljard dollar. Några exempel på svenska unicorn-företags: är Skype, Klarna, Spotify, Mojang, Truecaller, Instabox, Kry och Einride.

Referenser och underlag

Länsstyrelsen Stockholm (2019), *Grön infrastruktur – Regional handlingsplan för Stockholms län*. Rapport 2019:12

Länsstyrelsen Stockholm (2021), *Med skogen som mötesplats – Dialog och utveckling i Stockholms län*. Stockholms läns skogsstrategi. Rapport 2021:28

Länsstyrelsen Stockholm (2023), *Med skogen som mötesplats. Handlingsplan 2022–2025.*

Länsstyrelsen Stockholm (2023). *Regional vattenförsörjningsplan för Stockholms län. En aktualisering avseende vattenförsörjningsplanens åtgärder har gjorts 2023.*

Länsstyrelsen Stockholm, Region Stockholm och RLF Mälardalen (2019), *Stockholms läns livsmedelsstrategi.*

Länsstyrelsen Stockholm (2023), *Strategi för hantering av massor i Stockholms län.*

Länsstyrelsen Stockholm (2021), *Strategi för friluftsliv i Stockholms län.* Rapport 2020:16

Länsstyrelsen Stockholm (2023), *Ett jämställt Stockholms län, Länsstrategi för jämställdhetsintegrering 2024–2027.* Rapport 2023:25

Länsstyrelsen Stockholm (2023), *Friluftsliv i Stockholms län – Handlingsplan 2023–2026.* Rapport 2023:13

Länsstyrelsen Stockholm (2023), *Vägledning för jordbruksmark i den fysiska planeringen.* Rapport 2023:8

Mälardalsrådet (2020), *Storregional godsstrategi för Stockholm–Mälarregionen.*

Mälardalsrådet (2024), *Systemanalys 2024: Utvecklingsstrategi för transportsystemet.*

Regionalt elförsörjningsforum Stockholms län (2023), *Elförsörjning i Stockholms län – En lägesbild av kapaciteten för samhällets elektrifiering.*

Region Stockholm (2023), *Centrum för epidemiologi och samhällsmedicin,* Folkhälsorapport 2023

Region Stockholm (2024), Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, *Framtidens tunnelbane- och spårtrafikutbyggnad, Huvudrapport*

Region Stockholm (2021), Hälso- och sjukvårdsförvaltningen, *Folkhälsopolicy. God hälsa och minskade hälsoklyftor i befolkningen.*

Region Stockholm (2022), Hälso- och sjukvårdsförvaltningen, *Hälsa och vård 2040 - Slutrapport från långtidsutredningen.*

Region Stockholm (2019), Hälso- och sjukvårdsförvaltningen, *Mål och strategisk inriktning för primärvården i Region Stockholm 2019–2025.*

Region Stockholm (2021), Hälso- och sjukvårdsförvaltningen, *Strategi för främjande av psykisk hälsa och välbefinnande samt förebyggande av psykisk ohälsa 2022–2030.*

Region Stockholm (2020), Hälso- och sjukvårdsförvaltningen, *Strategi för suicidprevention 2020.*

Region Stockholm (2022), Kulturförvaltningen, *Folkbildningsstrategi för Stockholmsregionen 2022.*

Region Stockholm (2023), Kulturförvaltningen, *Fysisk aktivitets- och idrottsstrategi för Stockholmsregionen 2023.*

Region Stockholm (2018), Kulturförvaltningen, *Kulturstrategi för Stockholmsregionen 2018.*

Region Stockholm (2021), Kulturförvaltningen, *Regionalt kulturmiljöarbete i Stockholm – en kartläggning.*

Region Stockholm (2025), Regionledningskontoret, *Ett system i förändring – konsekvenser och påverkan när elförsörjningen utvecklas.*

Region Stockholm (2022), Regionledningskontoret, *Flyttstudie 2022.*

Region Stockholm (2021), Regionledningskontoret, *Hushållens tillgång till godtagbara bostäder i Stockholmsregionen.*

Region Stockholm (2025), Regionledningskontoret, *Koldioxidbudget för Stockholms län 2023–2045.*

Region Stockholm (2022), Regionledningskontoret, *Kontrollstation 2022 – uppföljning av Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen.*

Region Stockholm (2025), Regionledningskontoret, *Kontrollstation 2025 – uppföljning av Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen.*

Region Stockholm (2023), Regionledningskontoret, *Kunskapssammanställning: Så kan andelen som reser med gång, cykel och kollektivtrafik öka. Delredovisning av budgetuppdrag om måluppfyllnad för trafik i Stockholmsregionen.*

Region Stockholm (2025), Regionledningskontoret, *Livskvaliteten i Stockholmsregionen. En invånarenkät om hur det är att bo, leva och verka i Stockholmsregionen.*

Region Stockholm (2021), Regionledningskontoret, *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033.*

Region Stockholm (2021), Regionledningskontoret, *Näringslivs- och tillväxtstrategi för Stockholmsregionen.*

Region Stockholm (2020), Regionledningskontoret, *Regional cykelplan för Stockholms län.*

Region Stockholm (2024), Regionledningskontoret, *Stockholmsregionen i Sveriges ekonomiska geografi – Vad säger forskningen och vad visar data över utveckling och nuläge?.*

Region Stockholm (2023), Regionledningskontoret, *Studie om behovet av studentbostäder.*

Region Stockholm (2023), Regionledningskontoret, *Trendanalys – Kartläggning och analys av trender som påverkar den regionala utvecklingen i Stockholmsregionen*

Region Stockholm (2024), Regionledningskontoret, *Unga Regionutvecklare. Ungas perspektiv på Stockholmsregionens utveckling i framtiden.*

Region Stockholm (2020), Regionledningskontoret, *Varför planera för elförsörjning? Ett kunskapsunderlag för planerare.*

Region Stockholm (2020), Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, *Efterfrågan på nya bostäder i Stockholmsregionen. En skattning av vad hushållen kan och vill efterfråga.*

Region Stockholm (2018), Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, *Flyttkedjor – En litteraturöversikt över befintlig forskning om bostadsflyttkedjor.* Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Region Stockholm (2018), Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, *Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen.*

Region Stockholm (2017), Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, *Godsstrategi för Stockholmsregionen.*

Region Stockholm (2021), Trafikförvaltningen, *Kollektivtrafikplan 2050.*

Region Stockholm (2024), Trafikförvaltningen, *Regionalt trafikförsörjningsprogram*

Region Stockholm, (2024), Trafikförvaltningen, Sjötrafikutredningen del 1+2.

Region Stockholm och Storstockholm – kommuner i samverkan (2023), *Handlingsplan för god och nära vård och omsorg i Stockholms län 2024–2030.*

SamVerkan Stockholmsregionen. 2023, *Gemensam regional inriktning – Fredstida militärt värdlandsstöd.*

Stockholms läns landsting (2012), *Framtidsplan för hälso- och sjukvården – första steg i genomförandet.*

SOU (2024), *Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft. Preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet. Delrapport 1 av Arlandasamordningen.*

SOU (2025), *Satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft. Preliminära bedömningar och förslag inom vägområdet. Delrapport 2 av Arlandasamordningen.*

Stockholmsöverenskommelsen (2007), *Stockholmsöverenskommelsens slutrapport 2007*

Sverigeförhandlingen (2017), *Sverigeförhandlingens slutrapport 2017*

Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik. Trafiknämnden, Region Stockholm (2023). *Delrapport 2023.*

Trafikanalys (2024), *Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag.*

Trafikverket (2021). *Åtgärdsvalsstudie. Kapacitetsbrister i järnvägssystemet i Stockholmsregionen inklusive följdeffekter av nya stambanor – Slutrapport för två uppdrag om utpekade brister i transportsystemet av järnvägen sträckan Järna – Stockholm C – Märsta/Arlanda – Myrbacken (länsgräns).*

Trafikverket (2024), *Kapacitet för landtransporter till Arlanda.*

Trafikverket (2024), *Kapacitet på järnväg – En kunskapsöversikt.*

Trafikverket (2021), *Kapacitetsbrister i järnvägssystemet i Stockholmsregionen inklusive följdeffekter av Nya stambanor. Trafikverket 2021:122*

Trafikverket (2021), *Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.*

Trafikverket (2024), *Vidmakthållande av transportinfrastrukturen – Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037.*

Trafikverket (2021), *Utpekad bristanalys: Stockholm-riksgränsen-Oslo, kapacitetsproblem och långa restider.*

Trafikverket (2024), *Åtgärder för att stärka genomförandet av järnvägsunderhåll och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet.*

Trafikverket (2017), *Åtgärdsvalsstudie förbättrad tillgänglighet i stråket Stockholm-Oslo.*

Bilagor



Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060



Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen



Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen



Riksintressen i regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Granskningshandling - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo leva och verka i

Den regionala utvecklingsplanen ger en långsiktig inriktning för Stockholmsregionens utveckling. Framtagande av planen har skett i samverkan med länets kommuner och aktörer och bygger på kunskapsunderlag och analyser av långsiktiga samhällsförändringar och behov. Planen är ett underlag och verktyg för att länets kommuner, myndigheter, näringsliv, civilsamhälle, universitet och högskolor tillsammans ska kunna möta morgondagens utmaningar och ta till vara de styrkor och möjligheter som finns i Stockholms län.

Den regionala utvecklingsplanen är både en regional utvecklingsstrategi, RUS, i enlighet med lagen om regionalt utvecklingsansvar (SFS 2010:630) och en regionplan i enlighet med plan- och bygglagen (SFS 2010:900) och är upprättad med stöd i dessa lagar.

Under perioden mellan 9 juni och 15 oktober 2026 är det möjligt att lämna synpunkter på handlingen.

Granskningshandlingen finns digitalt på www.regionstockholm.se

Synpunkter skickas via webben eller till registrator.rlk@regionstockholm.se
Ange diarienummer RS RS2025-0095.

Region Stockholm
Regionledningskontoret
Box 30215, 104 25 Stockholm
Besöksadress:
Lindhagensgatan 98
Telefon: 08-123 100 00
registrator.rlk@regionstockholm.se
www.regionstockholm.se

Dnr: RS 2025-0095

Region Stockholm