Från:
Till: Region Funk Stockholm;
Ärende: RUFS - inspel från 2030-sekretariatet
Datum: den 5 juli 2024 06:07:16
Bilagor: Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen Remissvar från 2030-sekretariatet .docx

---

Hej och tack för möjligheter att ge synpunkter på RUFS, de kommer här! Jag har inte sett själva missivet och vilka remissinstanserna är, kan ni skicka det snälla?

Allt gott!

[redacted]
2030-sekretariatet
The Swedish 2030-secretariat

2030-sekretariatet
[redacted]

kontakt@regionstockholm.se
[redacted]

Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av 2030-sekretariatets synpunkter

Detta duger inte. Hela Sveriges omställning är beroende av att Stockholmsregionen drar på sig ledatröjan för klimat- och hållbarhetsarbetet. Omvärlden förväntar sig att Stockholmsregionen ska leverera inspiration och lösningar för den transformation vi alla står inför och där Stockholmskonferensen 1972, Stockholm +50 och utnämnandet till Europas första klimathuvudstad någonsin förpliktigar.

Utifrån detta är RUFS-förslaget otillräckligt. ”Stockholmsregionens ambition som ledande inom hållbar utveckling är en viktig del av vårt internationella varumärke”, anges i RUFS – men utan att detta leder till förslag som tryggar ett fortsatt ledarskap. Förslaget till RUF inspirerar inte, pekar inte ut en väg framåt och säkrar inte att vi uppfyller de mål Sverige redan satt och de beting EU redan gett oss, långt mindre den skärpning som troligen behövs för att hejda det värsta av klimatkrisen.

Vi föreslår tydligare och mer inspirerande målbilder, presenterade i rubriker nedan.

Bakgrund

Den nuvarande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, upphör att gälla i oktober 2026. Förslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen är ute på samråd till september 2024, därefter reviderar Region Stockholm innehållet och remitterar en ny version våren 2025, med planerat antagandet av den nya regionala utvecklingsplanen i regionfullmäktige i maj 2026.

RUFS är upplagd med övergripande och huvudsakligen kvalitativa mål med tidsperspektivet 2040;

- Världsledande inom grön omställning.
- Säkerställ att Stockholmsregionen kan uppnå nettonollutsläpp 2045.
- Säkra en robust och hållbar energiförsörjning och stärk elektrifieringen. Ökad transporteffektivitet i hela regionen.

Målen är tänkta att följas upp genom kvantifierbara indikatorer som ska mätas årligen. Det kompletteras med ett antal prioriteringar som kortfattat beskriver vad Stockholmsregionens aktörer behöver göra för att uppfylla visionen och nå målen. Vart fjärde år genomförs en kontrollstation, och som underlag för förslaget till ny plan är den senaste uppföljningen från 2023 ett viktigt dokument.

2030 SEKRETARIATET

Underlag: Undermåligt

RUFS saknar märkligt nog en koppling till regionens egen koldioxidbudget och därmed en plan för hur utsläppsminskningar ska ske fram till år 2045 då nettonoll ska uppnås. Det saknas också en redovisning av kostnader, intäkter och faktisk klimatpåverkan för respektive förslag vilket gör det omöjligt att bedöma kostnadseffektivitet och därmed blir prioriteringar mellan förslagen inte faktabaserade. Inte heller finns någon tydlig redovisning av hur andra samhällsmål såsom de 16 nationella miljömålen eller de 17 globala hållbara utvecklingsmålen påverkas. Vidare saknas en tydlighet kring hur synergier maximeras och målkonflikter i görligaste mån undviks eller minimeras. Det är förstås oacceptabelt för ren Region som gör anspråk på ledarskap, det är inte ansvarsfullt gentemot regionens skattebetalare som har rätt att veta att medlen de står för används effektivt, och det försvårar medfinansiering från andra håll, vilket kräver tydliga kostnadsberäkningar och redovisning av andra nyttor.

Resande: Dags för nollminutersregionen

”Stockholmsregionen en kollektivtrafik i världsklass. Tåg, bussar, tunnelbanor och sjötrafik länkar samman länets olika delar och kopplar ihop regionen med övriga Mälardalen.” Denna självgoda bild riskerar att vara destruktiv för omställningen och rimmar illa med regionens invånares bild av ständiga förseningar i busstrafiken, inställda avgångar för pendeltågen, otillräckliga tvärförbindelser, ett kaos till synes utan ände kring Slussen och andra regionala noder samt en olycklig kombination av höjda priser och minskat utbud. När blicken lyfts till att också omfatta den sjöburna kollektivtrafiken ser vi föråldrad teknik och utsläpp med oacceptabel påverkan på luftkvalitet, hälsa och klimat.

En i grunden förändrad nulägesanalys är central för det fortsatta arbetet, men också en vision om vad kollektivtrafiken ska vara. Det duger inte att svaret alltid är buss, tunnelbana eller pendeltåg – mikromobiliteten, lånecyklarna, bildelningen, drönare och kanske elflyg behöver också arbetas in i en hållbar multimodal lösning. Detta står i stark kontrast till nuvarande skrivning om kollektivtrafiken; ”[…] prioritera kollektivtrafik vid kapacitetsbrist i vägnätet, i syfte att stärka dess roll som ett attraktivt alternativ.” – kollektivtrafik är *inte* till för att avlasta andra färdslag och ska *inte vara ett alternativ* utan den huvudsakliga lösningen för regionens transportbehov.

Därtill bör visionen om minskade resebehov var styrande; som en av världens ledande IT-regioner är det närmast oanständigt att fortsätta utgå ifrån att normen även på 2030-talet ska vara att ta sig till och från jobbet varje dag vid samma tid. Arbetsresorna är dimensionerande för kollektivtrafiken och vägnätet, har särskilt hög klimatpåverkan eftersom flödet är dåligt och har – vilket vi fått erfara i den senaste pandemin – stor negativ påverkan på det allmänna hälsoläget. Det är därför en central uppgift för regionen att minska behovet av ofrivilligt resande.

Vi föreslår utifrån detta ***visionen om nollminutersregionen***, till skillnad från begrepp som femtonminutersstaden som i hela Stockholmregionen i princip är relevant för en enda kommun (övriga har redan mindre än 15 minuter till basala tjänster). Nollminutersregionen handlar om att inte behöva företa sig några ofrivilliga resor, bl.a. genom

- **Etablerad rätt att arbeta distans** utom när arbetsuppgifter efter prövning av arbetsmarknadens parter visar sig kräva fysisk närvaro på arbetsplatsen
- **Systematiserad tillgång till samhälleliga tjänster i hemmet,** såsom läkarbesök via mobil, hemleverans av läkemedel etc
- **Hållbar e-handel,** med samordnade hemleveranser istället för att alla ska ta sig till och från butiken

Detta vore att förtydliga rubriken ”Investera för ett transporteffektivt samhälle” som i nuläget är en till intet förpliktigande bruttolista över allt som tänkas kan för att öka transporteffektiviteten. Det skulle också vara att konkretisera ” Planera för ett effektivt markutnyttjande”, vilket ju uppnås genom att attraktiva områden inte i samma utsträckning framgent används för kontor som står tomma merparten av årets timmar.

Visionen om nollminutersregionen omfattar *det ofrivilliga resandet*, men precis som femtonminutersstaden begränsar det inte det frivilliga resandet till exempelvis kultur och natur. Ett sådant skifte förändrar i grunden hur kollektivtrafiken utformas, och behöver därför omfamnas av en långsiktig och brett antagen politisk styrning såsom RUFS. Det ställer också stora krav på utbyggnaden av 5G och längre fram 6G, vilket är i linje med regionens kärnkompetens.

Utifrån denna vision bör mål om kollektivtrafikandel justeras så att olika hållbara färdslag inte ställs mot varann, och så att ett samlat minskat resande ingår i målbilden.

Bebyggelse: Stockholm i balans

Varje dag flyttar personer motsvarande en fullastad ledbuss till Stockholmsregionen. Detta konstaterar RUFS utan att reflektera över det; är det positivt eller negativt – för regionen och för resten av landet?

Drygt 220 av Sveriges 290 kommuner har en långsiktigt minskande och åldrande befolkning, inklusive delar av regionen. Det betyder minskade skatteunderlag i dessa kommuner, och att en handfull kommuner i Stockholmsregionen måste betala alltmer i utjämningsbidrag samtidigt som regionens service i form av t.ex. kollektivtrafik, VA och grönområden utsätts för allt större belastning.

Vi föreslår därför ett ***Stockholm i balans***, där de delar av regionen där befolkningsökningen är särskilt markant strävar efter att utjämna tillflödet dels med andra delar av regionen, dels med intilliggande regioner. Implicit har RUFS tagit ställning för en sådan prioritering genom skrivningar som ”Skapa ett pålitligt transportsystem genom att prioritera underhåll och återinvestering”, en prioritering som förstås inte är möjlig om regionen fortsatt växer kraftigt – då behövs helt ny infrastruktur som skyndsamt behöver planeras.

Klimatets yin och yang

”Klimatförändringar leder till utmaningar med extremväder, översvämningar, erosion och förlust av biologisk mångfald.” anger RUFS-utkastet helt riktigt. Planen har både relativt ambitiösa mål för minskad klimatpåverkan – även om en trovärdig och konkret färdplan för att nå dem saknas – och för att anpassa till ett förändrat klimat. Men de är som två sidor av ett mynt; aldrig ska de se varann och aldrig ska de mötas. Istället för utsläppsminskningar och klimatanpassning vara som yin och yang; två delar av samma sak som ka samverka för ett samhälle i balans.

Ett typexempel på hur detta *inte* sker idag är Slussen, som skyddas mot saltvattenintrång i Mälaren vid havsnivåstigningar genom förhöjda vallar i betong, vars oerhörda klimatpåverkan leder till ökat behov av klimatanpassning – och så vidare i en ond cirkel. Exempel på motsatt agerande, där klimatanpassningen bidrar till utsläppsminskningen, finns exempelvis i Kristianstads vattenrike där snabbt stigande vattennivåer vid tex skyfall hanteras av våtmark som fungerar som en wettextrasa; suger åt sig snabbt och lämnar ifrån sig sakta. Samtidigt tar växtligheten upp koldioxid och bidrar till den biologiska mångfalden. Stockholmsregionen behöver hitta sina egna motsvarigheter, men precis ***som Parisavtalet slår fast så duger det inte att i huvudsak klimatanpassa på ett sätt som förvärrar klimatkrisen***.

Elefanterna i rummet: Fossilflyget och förbifarterna

Ingenstans i RUFS står det tydligt att flyget bör öka, men det är andemeningen av skrivningar som ”Internationell tillgänglighet, främst med flyg, är en förutsättning för tillväxt och besöksnäring i Stockholmsregionen.” Dessa kombineras med till intet förpliktigande skrivningar om att flyget *kan bli* grönare; ”Genom till exempel storskalig inblandning av fossilfria bränslen, högre beläggning per resa, effektivare flygvägar samt elektrifiering av kortare flygvägar, kan resor med flyg gå mot ökad klimatneutralitet.”

För ett dokument som ska ta oss in i 2030-talet, är detta helt otillständigt. RUFS måste visa hur fossilflygandet minskar till förmån för ett framtidssäkrat flyg där regionen med en rad relativt korta flygsträckor är väl lämpad för ledarskap. Det bör förtydligas att Bromma ska läggas ner för att bättre nyttja detta synnerligen attraktiva område, det bör klargöras i vad mån regionen har nytta av en flygplats utanför regionen som använder sig av regionens namn (”Stockholm Skavsta”), och uppmana sina kommuner att göra väsentligt bättre ifrån sig än som nu när Stockholms stad tillåter fortsatt fossilt flygande mot en synnerligen diffus klimatkompensation med trädplantering i stadens egna parker (!).

Också skrivningarna om nya vägar är gökungar för klimatarbetet; ”I länet planeras stora investeringar i väginfrastrukturen. Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn kommer tillsammans att bilda en yttre ringled som binder samman Stockholmsregionen och de regionala stadskärnorna på tvären, och avlastar på så sätt de centrala delarna. Planerade investeringar kommer att ge ett betydande kapacitetstillskott och ökad tillgänglighet i vägsystemet.” Samlad forskning visar entydigt att kapacitetstillskott nyttjas – det är ju själva syftet – och därmed försvåras klimatmålens uppfyllande av nytillkomna trafikleder.

+/-0 för asfalt bör antas som nytt mål för Regionen ; varje meter ny väg ska motsvaras av att lika mycket hårdgjord yta ersätts med grönområden enligt rewildings mångstegsprincip där också befintliga parkeringsplatser, gångvägar etc kan ta små men klimatmässigt viktiga steg mot ökad grönska, och där ”pocket parks” i närområdet kan etableras när samhället inte längre tar på sig rollen att agera offentligfinansierad Shurgards för förvaring av bilar.

Självbestämmande Stockholmsregion

Merparten av de förslag RUFS innehåller saknar regionen juridisk rådighet över. Det framgår för det mesta inte – dokumentet skulle vinna på att tydligare klargöra vad Region Stockholm faktiskt kan besluta och vad som är förslag och fromma förhoppningar.

Regionen bör också tydligare slå fast att den behöver större rådighet över fler sakfrågor för att kunna nå beslutade och föreslagna klimat- och hållbarhetsmål, regionalt, nationellt och på EU-nivå. Det gäller redan befintliga styrmedel som trängselskatten, vars varje förändring ner på nivån var kamerorna sitter idag beslutas av riksdagen. Men det gäller också styrmedel som idag inte finns och som regionen och dess kommuner bör uppvakta riksdag och regering om att få införa, som en kommunal fastighetsskatt, en lokal parkeringsskatt eller en regional skatt på energiproduktion för att kunna återföra vinsterna från t.ex. havsbaserad vind till de boende. Detta är att precisera och förstärka skrivningar som redan finns i RUFS; ”Stockholmsregionens aktörer ska använda beprövade och effektiva sätt att styra trafiken och sprida ut efterfrågan över fler timmar på dygnet, till exempel genom ekonomiska styrmedel som trängselskatt, ändamålsenlig parkeringspolitik, miljözoner, digital information och trafikledning, verka för att regionalisera trängselskatten.”

Regionen bör i det fortsatta RUFS-arbetet precisera vilka sådana styrmedel som skulle göra störst skillnad för måluppfyllelsen och föreslå att de samlas i en ”regulatorisk sandlåda” där regionen får gå före i omställningen på ett sätt som omvärlden kan lära och inspireras av.

Stockholm står starkt

Utkastet till RUFS tycks skriven i ett babelstorn där det inte finns våldsamma konflikter i vårt närområde. I det fortsatta arbetet måste behovet av minskad sårbarhet och ökad självtillit bättre prägla dokumentet, med en kritisk analys av att Stockholmsregionen i alltför hög grad förlitar sig på el och energi från omvärlden och en plan på hur detta ändras. Mer av regionens organiska avfall bör bli biogas och HVO för fordonssektorn, fler av taken bör ha solceller, mer vindkraft bör etableras till havs och sjöss.

Beroendet av fossila bränslen behöver minska och Stockholm bör som Region göra vad landet Sverige inte förmått; att helt avsluta handeln med Ryssland till dess att anfallskriget mot Ukraina är över. Att stoppa importen av fossil naturgas till regionens hamnar är det mest uppenbara, vilket såväl andra länder som andra enskilda hamnar lyckats med.

Nato-medlemskapets konsekvenser lyser också med sin frånvaro i RUFS, trots att försvarsalliansens krav på Sverige kan vara synnerligen gynnsamma för regionen, bl.a. med

en förstärkning av tågtrafiken mellan Nordens huvudstäder och ett systematiskt lärande mellan Natos ”centers of excellence”, vilket Regionen bör göra anspråk på att vara.

Stolta Stockholm

Stockholmsregionen är den enda huvudstadsregionen i Norden utan mycket långtgående egna klimatambitioner; Köpenhamn, Oslo, Helsingfors och Reykjavik har alla kommit längre. Vi vill se regionen som ledande och vägvisande för framtiden, och en benchmark mot dessa huvudstäder och -regioner bör lägga grunden för vilka mål RUFS sätter.

Stockholm bör också som absolut världsledande i omställningen välja att stå värd för evenemang som visar upp detta arbete för omvärlden – det är genom systematisk spridning Sverige och regionen gör störst skillnad. Det är exempelvis hög tid för Sverige att för första gången stå värd för ett globalt COP-klimatmöte, och för regionen att gemensamt ansöka om att bli EU:s första klimathuvud*region*.

För 2030-sekretariatet, den 5 juli 2024

[redacted]