Från: [redacted]
Skickat: Fri, 27 Sep 2024 11:40:51 +0100
Till: "RLK Funk Registrator" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
Cc: [redacted]
Ämne: RS 2024-0344
Bilagor: 401-18011-2024 Samrådsyttrande RUFS Länsstyrelsen Sthlm.pdf, 401-18011-2024 Bilaga Statliga myndigheters samrådsyttrande rufs lst.pdf, 401-18011-2024.docx

RS 2024-0344 Samrådsyttrande RUFS Länsstyrelsen i Stockholm

Hej
Bifogar Länsstyrelsen i Stockholms samrådsyttrande gällande Ny regional utvecklingsplan för Stockholm, ärendenr, RS 2024 - 0344.
Länsstyrelsens ärendenr. 401-1801-2024 (RUP) / 301-14176-2023 (RUS).

- Samrådsyttrande RUFS Länsstyrelsen i pdf
- Bilaga Statliga myndigheters yttrande i pdf
- Samrådsyttrande RUFS Länsstyrelsen i word

Återkom gärna om vi missat att skicka in något // Hälsningar [redacted]

Hälsningar
[redacted]
Avdelningen för Hållbar tillväxt
[redacted]
Besöksadress: Regeringsgatan 66, Stockholm
www.lansstyrelsen.se/stockholm
Länsstyrelsen Stockholm

Region Stockholm

Samrådsyttrande av ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2060

Er beteckning: RS 2024–0344

Region Stockholm har skickat ett förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) till Länsstyrelsen i Stockholms län för samråd enligt 7 kap 5 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, samt 8 och 10 §§ lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

Länsstyrelsens uppdrag

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) är både regional utvecklingsstrategi enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och regionplan enligt PBL. Länsstyrelsen lämnar yttrande (över kap 1–3 och kap 5–7) i enlighet med 8 och 10 §§ lagen om regionalt utvecklingsansvar samt 10 § förordning (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete. I den andra delen av yttrandet yttrar sig Länsstyrelsen över kap 4 i samrådsremissen i enlighet med 7 kap 5 § PBL. Länsstyrelsen yttrar sig också över konsekvensbeskrivningen.

I rollen att samordna statliga intressen, enligt PBL, har Länsstyrelsen i Stockholm bjudit in 21 myndigheter och länsstyrelser från närliggande län, samt länsstyrelser i de län som ska upprätta regionplaner till dialog. Energimyndigheten, Försvarsmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Luftfartsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Post- och telestyrelsen, Sjöfartsverket, Svenska kraftnät, Statens geotekniska institut, Tillväxtverket och Länsstyrelsen i Uppsala län har lämnat synpunkter på den regionala utvecklingsplanen. Länsstyrelsen har utifrån sin roll beaktat dessa synpunkter i sitt yttrande. Inkomna yttranden med synpunkter bifogas. Länsstyrelsen inväntar Trafikverkets yttrande. Om det finns synpunkter från dem som kan innebära att planförslaget inte tillgodoser riksintresse för

kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, kan länsstyrelsen inkomma med ett kompletterande samrådsyttrande.

Länsstyrelsens övergripande synpunkter i korthet

Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter presenteras i korthet i punktform och utifrån länsstyrelsens fokusområden: tillväxt, hållbarhet och säkerhet.

Region Stockholm visar med RUFS 2060 ett genomarbetat dokument med flera viktiga fördjupningar. Regionen visar på en hög ambitionsnivå för den regionala utvecklingen i länet. Det finns dock flera kompletteringar som regionen behöver göra i RUFS. Om dessa kompletteringar inte görs kan länsstyrelsen inte utesluta att delar av regionplanen inte kan godtas. Detta ska då anmärkas i regionplanen vid ett antagande, enligt 7 kap 3 §.

Nedan redovisas länsstyrelsens huvudsynpunkter i korthet.

- Totalförsvar och krisberedskap behöver synliggöras i RUFS. Natomedlemskapet innebär att strategiska avvägningar kan behöva göras både på kort och på lång sikt. Länsstyrelsen anser att RUFS i högre grad behöver beakta nationella mål och prioriteringar på området, och ger exempel på kompletteringar för att fler prioriteringar ska beaktas för säkerställande av en motståndskraftig och robust region.

- RUFS behöver tydligare vara ett vägledande dokument för den efterkommande kommunala planeringen enligt PBL. För att vara det behöver den innehålla tydliga rumsliga ställningstaganden där målkonflikter inte bara identifieras utan också hanteras.

- I en regionplan ska det framgå hur den utpekade utvecklingen tar hänsyn till allmänna intressen samt hur riksintressen har tillgodosetts. Detta behöver RUFS kompletteras med.

- RUFS behöver kompletteras rörande den ekologiska dimensionen och biologisk mångfald. Det saknas mål och prioriteringar som speglar ekologisk hållbarhet på ett fullgott sätt.

- Mål och prioriteringar i RUFS behöver bättre korrelera med nationella mål. Inom vissa områden behöver RUFS beakta länsstyrelsens roll och uppdrag, till exempel inom energi-

och klimatområdet. Länsstyrelsen har tagit fram flera gällande regionala strategier och planer som bör nämnas och beaktas i RUFS.

- Regionen behöver redovisa de resonemang och analyser som återfinns i den samlade konsekvensbedömningen. Det behöver vara tydligt vilka konsekvenser en genomförd RUFS får.

Tillväxt

RUFS har genomgående ett tydligt tillväxt- och näringslivsperspektiv som på ett ändamålsenligt sätt svarar mot förordningen om regionalt utvecklingsarbete och den nationella strategin (Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030). Länsstyrelsen anser att förslag till mål och prioriteringar rörande ”En ledande kunskaps- och tillväxtregion” beaktar nationella mål och ger endast mindre förslag på kompletteringar.

Rumslig inriktning

Regionplanen har som ambition att peka ut en rumslig inriktning för regionen. Detta är viktig inte bara för efterkommande kommunal fysisk planering utan även för länsstyrelsens tillsynsuppdrag enligt PBL. Länsstyrelsen anser att regionen behöver göra tydligare rumsliga ställningstaganden där målkonflikter hanteras.

Infrastruktur

Länsstyrelsen delar i stort regionens intentioner att det är kring de regionalt prioriterade bebyggelsestrukturerna som satsningarna på infrastrukturen ska göras. De är även positivt att utveckla områden där det går att dra nytta av redan genomförda eller beslutade investeringar, såsom kollektivtrafiksatsningar.

Regionplanen kan dock förtydligas gällande sambandet mellan val av markanvändning och det transportbehov det genererar. RUFS motiv till val av bebyggelsestruktur i förhållande till exempelvis regionalt trafikförsörjningsprogram, länsplan och nationell plan för infrastrukturen bör därför förtydligas.

Hållbarhet

Det bör konkretiseras på vilket sätt samhällets aktörer behöver vidta åtgärder för att förbättra jämställdhet och jämlikhet. Genomgripande i dokumentet behöver ett språk användas som

klargör utifrån vilka grunder jämlikhet ska främjas. Bland de övergripande målen adresseras den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling enbart utifrån klimatmålen. Övriga miljökvalitetsmål och väsentliga miljöperspektiv saknas och behöver kompletteras. RUFS bör förhålla sig till de nationella målen för miljöområdet, såsom klimat- och miljömål samt mål för kulturmiljö och gestaltad livsmiljö, för att skapa en bättre helhetssyn på hållbar utveckling och för att skapa synergier mellan den nationella och regionala nivån med de utmaningar som finns, såsom exempelvis förlusten av biologisk mångfald.

Säkerhet

För att RUFS ska vara stödjande för aktörerna i regionen behöver den adressera krisberedskap och totalförsvar på ett tydligare sätt. Uppbyggnaden av totalförsvaret kommer ställa krav på aktörerna i länet. Omvärldsläget och Sveriges inträde i Nato kommer att innebära förändringar inom många sektorer och kommer påverka samhället i stort. Länets aktörer behöver anpassa sig och ha beredskap för de förändringar Natomedlemskapet innebär både på kort och på lång sikt då strategiska avvägningar kan behöva göras och där RUFS borde fylla en vägledande funktion. RUFS behöver förhålla sig till nationella mål och prioriteringar på området.

Samrådsyttrande av ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2060 1
Länsstyrelsens uppdrag 1
Länsstyrelsens övergripande synpunkter i korthet 2
Tillväxt 3
Länsstyrelsens synpunkter enligt 10 § lagen om regionalt utvecklingsansvar (2010:630) 6
Kapitel 3. Vision och övergripande mål för Stockholmsregionens utveckling 6
En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö 7
En ledande tillväxt- och kunskapsregion 11
En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp 13
Kapitel 5. Gemensam kraftsamling för Stockholmsregionens utveckling 19
Kapitel 6. Lärande och uppföljning för en mer kraftfull och hållbar utveckling 21
Länsstyrelsens synpunkter enligt 7 kap 5 § plan- och bygglagen (2010:900) på kapitel 4 22
Statliga intressen 22
Riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken 23
Miljökvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken 23
Mellankommunala frågor 24
Hälsa eller säkerhet, risken för olyckor, översvämning eller erosion 32
Råd och tillämpning av 2 kap. plan- och bygglagen 35
Konsekvensbeskrivningen 39
Social hållbarhet 40
Riksintressen 40
Kulturmiljö 40
Miljökvalitetsnormer för vatten 41
Klimat och risk 41
De som medverkat i beslutet 43
Förteckning över bilagor av statliga myndigheters remissyttranden: 44
Sändlista, via epost: 44

Länsstyrelsens synpunkter enligt 10 § lagen om regionalt utvecklingsansvar (2010:630)

Länsstyrelsen lämnar synpunkter på kapitel 1 – 3 samt 5 – 7 i enlighet med lagen om regionalt utvecklingsansvar. Synpunkterna för dessa kapitel lämnas sammanhängande. Yttrandet följer i stort samrådsförslagets disposition, men i vissa fall har vi valt att lyfta frågor under egen rubriksättning.

Kapitel 3. Vision och övergripande mål för Stockholmsregionens utveckling

Visionen om Europas mest hållbara storstadsregion vilar på de tre benen: ekologisk, social och ekonomisk dimension. Om syftet är att de tre målområdena ska spegla de tre hållbarhetsdimensionerna vore motivering och förtydligande av sorteringen av målen och prioriteringarna inom de övergripande målen önskvärt. Det skulle även underlätta förståelsen för intentionerna med målstrukturen och skillnaden mellan mål och prioritering. Exempelvis nämns transporteffektivitet som både mål och prioritering med en likartad terminologi. I den förklarande texten beskrivs även mål som tillstånd ibland och som inriktning ibland. Här behövs en enhetlighet.

I de övergripande målen och delmålen adresseras den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling enbart utifrån klimatmålen. Övriga miljökvalitetsmål och väsentliga miljöperspektiv saknas helt. Länsstyrelsen föreslår att mål och prioriteringar kompletteras för att spegla hela den ekologiska dimensionen av hållbarhet

Länsstyrelsen saknar en beskrivning av hur de övergripande målen och prioriteringarna kopplar an- och tar hänsyn till kulturmiljön. Flera av de nationella målen för kulturmiljöarbetet, de arkitekturpolitiska målen och miljökvalitetsmålen är relevanta men nämns inte i RUFS. Generellt bör mål och prioriteringar i RUFS tydligare utgå från nationella mål. Regionen bör se över om det finns andra mål som är relevanta.

EU och strukturfonder

Inledningsvis i samrådsförslaget nämns de europeiska fonderna. Det kan med fördel förtydligas i kapitel 3 att de övergripande målen och prioriteringarna kopplar till strukturfondsarbetet. RUFS ska ligga till grund för kommande beslut och prioriteringar inom strukturfonderna. Social hållbarhet behöver bli tydligare i mål och

prioriteringar i RUFS för att tydligare vägleda vid ansökningar och genomförandet av strukturfondsprojekt och i besluten för medelstilldelningen.

En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö

Ett av de övergripande målen för RUFS är att vara en jämlik region. Regionen bör definiera begreppet för att skapa en förståelse för de åtgärder som föreslås.

Jämställdhet

Jämställdhet adresseras inte i samrådsförslaget. RUFS kan vägleda aktörerna i vilka åtgärder som behöver vidtas för att förbättra jämställdheten inom flertalet av de prioriteringar som samrådsförslaget tar upp. Länsstyrelsen föreslår att regionen använder den regionala strategin för jämställhet (Länsstrategi för jämställdhetsintegrering 2024–2027) för att på ett mer ändamålsenligt sätt integrera jämställdhetsaspekter i RUFS.

Fungerande bostadsförsörjning

Enligt bostadsförsörjningslagen (2000:1383) ska varje kommun skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder. För att göra detta behöver kommunen ha bostadspolitiska mål samt utarbeta verktyg i form av strategier och andra dokument som stakar ut en riktning. I flera av länets kommuner råder dock oenighet om den lokala bostadspolitikens utformning, inte minst avseende exploateringstakt och hur resurssvaga grupper ska stödjas. Detta påverkar den mellankommunala samverkan och näringslivets kompetensförsörjning. För att klara tillväxten och hållbarhetsmålen behöver huvudstadsregionen ha en god bostadsförsörjning som tillgodoser hela regionens bostadsbehov. De mål som RUFS tar upp är ambitiösa, men de åtgärder som presenteras kan utvecklas för att skapa en förståelse för regionens syn på bostadsförsörjningsproblematiken, vad det är som behöver göras och vem det är som behöver göra det. Om inte problematiken kring bostadsförsörjningen beskrivs och definieras kan det vara svårt för regionens aktörer att veta om och hur de föreslagna aktiviteterna ger effekt.

En åtgärd som saknas är att hitta regionala lösningar för hur bostäder kan finansieras och hur de ekonomiska riskerna ska fördelas. Idag tas risken av hushåll, byggföretag, kreditgivare och

kommuner. Om ingen av dessa är villiga att ta den ekonomiska risk det innebär att bygga bostäder faller byggandet. Det som återstår då är att hitta effektiva sätt att fördela redan befintliga bostäder där den ekonomiska risken är mindre. För detta krävs dock en regional samordning, så att det skapas en förutsägbarhet på marknaden som inte konkurrerar osunt med eller slår ut nyproduktionen.

Nybyggnationen av bostäder har länge varit en förutsättning för finansiering av flera objekt i länstransportplanen, objekten i Sverigeförhandlingen (framför allt utbyggnaden av tunnelbanans blå och gröna linje) samt objekten i Stockholmsförhandlingen (Spårväg Syd, Roslagsbanans dragning till Stockholm C, tunnelbanan mellan Fridhemsplan–Älvsjö och den nya tunnelbanestationen i Hagalund). Regionen har därför en stor roll att spela vid bostadsförsörjningen i länet och det är därför viktigt att RUFS tydliggör kopplingen mellan den föreslagna bebyggelsestrukturen, dess förhållningssätt och de objekt som hanteras i länsplan för regional transportinfrastruktur, nationell plan för transportinfrastruktur och trafikförsörjningsprogram. Här kan RUFS agera både som den vägledning inom bostadsförsörjning som efterfrågas av kommunerna, och också agera föregångare i de val av etablering av regional service som regionen tillhandahåller och den infrastruktur som planeras.

Länsstyrelsen erinrar även att regeringen föreslår en ändring av bostadsförsörjningslagen (2000:1383), som om den antas, kommer att träda i kraft i under 2025. Lagändringen kan innebära att kommunens ansvar över bostadsförsörjningen kan skärpas. Regionen behöver beakta detta inför nästa planskede.

Demografiska bostadsbehov

I bilagan *Beräkning av demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060* presenteras flera intressanta data, men också ett resonemang kring begreppen *bostadsefterfrågan* och *bostadsbehov* och som problematiserar begreppen utifrån till exempel vad hushållen har för förutsättningar att efterfråga de bostäder som marknaden erbjuder. Detta resonemang kan med fördel lyftas in i regionplanen och fördjupas för att få en större förståelse för regionens bostadsmässiga utmaningar och varför det är en regional fråga. I bilagan återfinns även beräkningsresultat för länets demografiska bostadsbehov för tidsperioden år 2022 – 2040 och för år 2040 – 2060. Beräkningarna belyser den viktiga aspekten att alla kommuner har ett bostadsförsörjningsansvar. Hur detta

ansvar efterlevs bör vara en regional fråga för Region Stockholm eftersom bostadsbehovet är utpekat som ett sådant. Det bör därför finnas förslag på åtgärder eller förhållningssätt som kan vägleda kommunerna.

Stärkta livsvillkor

För att livsvillkor ska stärkas och ojämlikhet minskas behöver rättighetsperspektiv genomsyra föreslagna åtgärder i RUFS. Boendesegregation innebär att individer eller grupper av individer med olika socioekonomiska förutsättningar lever rumsligt åtskilda från varandra i olika geografiska delar av en kommun eller län. Det är en faktor som driver på ojämlikhet mellan grupper av människor. I RUFS används ”områden” som den kategori utifrån vilken ojämlikhet ska förstås och bekämpas men perspektivet blir otillräckligt för att stärka livsvillkor för människor.

Verka för ökad trygghet och framtidstro

Målet för regeringens sjätte delmål för jämställdhetspolitiken är att mäns våld mot kvinnor ska upphöra.

- Förslag på komplettering: Höja kunskapsnivån kring brottslighet, ***hot och mäns våld mot kvinnor.***

- Förslag på komplettering; ***Stärka samverkan*** mellan region, kommuner och regionala aktörer för att motverka otrygghet, utanförskap och segregation. ***Utifrån regionala och lokala lägesbilder identifiera befintliga platser och problem som tjänar på särskild samverkan mellan samhällsaktörer, näringsliv och civilsamhälle.***

Kraftsamling för jämlik folkhälsa

En omgivning som stimulerar till fysisk aktivitet och rörelse bidrar till bättre folkhälsa och även till de globala hållbarhetsmålen. Friluftsliv bör ingå som en parameter i kraftsamlingen och bör också speglas i åtgärderna.

Främja en levande landsbygd och skärgård

RUFS har genomgående ett starkt urbant fokus där landsbygd och skärgård blir presenterad som en resurs för staden och dess invånare, en plats för rekreation och upplevelse för stadens invånare snarare än en del av regionen som är viktig i sig själv och för sina

invånare. För att hela regionen ska utvecklas och leva behöver dikotomin mellan stad och land bearbetas i RUFS.

En levande landsbygd med ett aktivt jordbruk bidrar förutom livsmedel och andra jordbruksprodukter bland annat till biologisk mångfald och till att hålla landskapen öppna, vilket är av vikt för bland annat besöksnäring och skapar livskvalitet för de som bor och verkar på landsbygden. Länsstyrelsen föreslår att Region Stockholm kopplar en levande landsbygd även till livsmedelsberedskap. Goda förutsättningar att leva och verka på landsbygden gynnar de gröna näringarna.

- Förslag till komplettering: Livsmedelsberedskap behöver prioriteras, bland annat genom att skapa förutsättningar för bibehållen regional livsmedelsproduktion.

- Förslag på komplettering: Främja utvecklandet av trygghetspunkter samt service och trygghetspunkter (SOT-punkter) på landsbygden och på kärnöar i Stockholms skärgård som ett led i att säkerställa tillgången till erkända samlingsplatser vid kris eller höjd beredskap.

- Förslag på komplettering: Främja basal tillgång till livsnödvändiga varor som livsmedel, drivmedel och läkemedel men även dricksvatten och el på landsbygden och på kärnöar i Stockholms skärgård, exempelvis genom att främja utvecklandet av och service- och trygghetspunkter (SOT-punkter) eller motsvarande.

- Förslag på komplettering: Främja kommunikation mellan trygghetspunkter och SOT-punkter med Region Stockholms strategiskt utpekade platser för sjukvård i skärgårdsmiljö för att vid behov kunna samspela i händelse av stört läge.

Stärk regionens vatten- och grönområden

RUFS kan utveckla resonemanget kring varför kopplingarna mellan de olika grönområdena och dess påverkan på sociala, ekonomiska och ekologiska värden ytterligare bör lyftas fram. RUFS kan med fördel ta upp fler åtgärder för uppfyllandet av prioriteringen. Grönområden kan bland annat förse oss med flertal ekosystemtjänster som exempelvis temperatur- och flödesreglering. Ett annat exempel är utifrån ett folkhälsoperspektiv, att närhet till grönska kan främja återhämtning och stimulera till fysisk aktivitet samt kan minska besvär från negativa miljöhälsoeffekter som buller

och luftföroreningar. Att synliggöra de gröna värdena är också bra ur ett jämlikhetsperspektiv och är särskilt påtagliga hos socialt och ekonomiskt utsatta grupper, barn, gravida och äldre personer.

Det är otydligt hur grönstruktur beaktas då det skiljer sig mellan beskrivningarna i prioriteringen *Stärk regionens vatten och grönområden* i kapitel 3 och beskrivningarna för grönstrukturen i kapitel 4. Ett exempel är att våtmarker utgör en del av beskrivningen av grönstrukturer i kapitel 4 men saknas i kapitel 3. Här behöver regionen förtydliga vad som ingår och på vilket sätt det ska beaktas.

Länsstyrelsen vill även poängtera att bibehållandet av den biologiska mångfalden kan vara en mellankommunal fråga och kan därför hanteras på regional nivå. Det är därför viktigt att hänsyn till grön och blå infrastruktur tas i hela landskapet genom tillräcklig yta, skötsel och rumslig fördelning i landskapet och inte bara i den utpekade grönstrukturen.

En ledande tillväxt- och kunskapsregion

RUFS har genomgående ett tydligt tillväxt- och näringslivsperspektiv som på ett ändamålsenligt sätt svarar mot förordning (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete och Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030. I ovan nämnda förordning 9 § framgår dock att ”Den regionala utvecklingsstrategin ska upprättas utifrån en analys av de särskilda förutsättningarna för hållbar regional tillväxt och utveckling i länet. Analysen ska ha ett territoriellt perspektiv inklusive hänsyn till funktionella regionala samband såväl inom som över läns- och landsgränserna samt till olika typer av landsbygder och tätorter”. Länsstyrelsen bedömer att en sådan djupare analys behöver göras för att leva upp till förordningens skrivningar och synliggöra dessa tydligare i RUFS.

Stärk Stockholmsregionens attraktionskraft

Länsstyrelsen anser att det vore relevant att lägga mer vikt vid faktorer som påtagligt påverkar länets attraktivitet och konkurrenskraft på lång sikt såsom kollektivtrafik- och transportsystem, bostadsförsörjning, kriminalitet och trygghetsfrågor. RUFS behöver visa och beakta det ömsesidiga beroendet mellan social hållbarhet och ekonomisk tillväxt. Utvecklingen inom AI kan också med fördel synliggöras i RUFS.

Innovationsledande genom smart specialisering

Trots att näringsgrensstrukturen i länet domineras av kunskapsintensiva tjänsteföretag är Stockholms län också landets näst största län för tillverkningsindustrin. Det finns industriell produktion i länets södra och norra delar som är en del av Sveriges viktiga basindustri. Vidare står länets företag för en dryg femtedel av rikets samlade varuexport. I Stockholms län finns närmare 25 procent av landets förädlingsföretag. Under prioriteringen ”Innovationsledande genom smart specialisering” nämns industriell omställning som en del av smart specialisering. Länsstyrelsen vill understryka hur viktigt det är att blicka framåt inför vilka framtida klusterbildningar som kan bli avgörande för Sveriges konkurrenskraft och där Stockholmsregionens aktörer kan spela en viktig roll. Här bör framtida klusterbildning utifrån ett storregionalt perspektiv synliggöras. Inte minst i ljuset av investeringarna i norra Sverige, industrins gröna omställning och det geopolitiska läget.

Underlätta företagande och stärka små och medelstora företag

Regeringens andra delmål för jämställdhetspolitiken syftar till att kvinnor och män ska ha samma möjligheter och förutsättningar vad gäller tillgång till arbete och möjlighet att starta, driva och finansiera företagsverksamhet. Jämställdhet är en förutsättning för hållbar regional tillväxt.

- Förslag på komplettering; Säkerställa ett jämställt och jämlikt arbets- och näringsliv samt företagande.

Stärk kopplingen mellan utbildning och arbetsmarknad

Kopplingen mellan utbildning och arbetsmarknad behöver stärkas på olika nivåer i samhället samt mellan olika aktörer för att kompetensförsörjningen ska vara i balans. De olika politikområdena: utbildning, arbetsmarknad och näringsliv bör sammanföras tydligare i RUFS.

- Förslag på komplettering för mål: Säkerställd kompetensförsörjning och möjlighet till ***utbildning*** och arbete.

- Förslag på komplettering: Utveckla utbildningsutbudet i samarbete med företag och branscher.

- Förslag på komplettering: påverka unga att göra färre könsstereotypa studieval.

Näringslivets och det offentligas rekryteringsbehov behöver få starkare uppmärksamhet i bostadsförsörjningsfrågan. Om ett varierat utbud av bostäder inte finns kommer näringslivet och det offentliga få ett bredare rekryteringsproblem än tidigare när personal inom yrken som polis, lärare och sjukvård inte hittar bostäder som passar deras ekonomiska förutsättningar.

Skapa regional balans

Regional balans pekas ut i RUFS som en prioritering under tre olika mål (Stärkt internationell position inom forskning och näringsliv, världsledande inom grön omställning samt säkerställd kompetensförsörjning och möjlighet till arbete). Det saknas en definition av vad regional balans innebär, vilket gör det svårt för regionens aktörer att veta hur de ska agera utifrån sina mandat för att stärka balansen i länet.

En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

Det övergripande målet ”*en tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp*” beaktar den ekologiska dimensionen enbart utifrån klimatmålen. RUFS bör beakta hela den ekologiska hållbarhetsdimensionen tydligare. Väsentliga miljöperspektiv för att uppnå ekologisk hållbarhet saknas. I synnerhet kan mål och prioriteringar för biologisk mångfald och naturmiljö beaktas för att säkerställa en långsiktig hållbar mark- och vattenanvändning. Länsstyrelsen anser att RUFS med fördel kan ha en tydligare koppling till de nationella miljömålen.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget påpeka att miljömålen är utgångspunkt för olika styrmedel där RUFS kan verka vägledande i sina målformuleringar och prioriteringar. RUFS bör därför beakta dessa.

Gör det lätt att leva och verka klimatsmart

Länsstyrelsen har ett pågående arbete med att ta fram prioriteringar för klimatarbetet i en bred dialog med länets aktörer. Därför kan Länsstyrelsen endast ge preliminära synpunkter på de prioriteringar för klimatområdet som presenteras i samrådsförslaget. Region Stockholm bör samråda med länsstyrelsen inför nästa planeringsskede för att se över hur prioriteringar kan behöva revideras. Länsstyrelsen anser även att regionen ser över de

målformuleringar som finns i RUFS så att de på ett bättre sätt speglar nationella målsättningar.

Med hänvisning till etappmålet *Begränsad klimatpåverkan* för Sveriges miljömålsarbete, - ska Sverige senast år 2045 inte ha nettoutsläpp av växthusgaser *för att därefter uppnå negativa utsläpp*. Negativa utsläpp kommer på sikt behövas om vi ska nå noll nettoutsläpp. En analys av var dessa ska komma ifrån behöver göras.

- Förslag på komplettering: Skapa förutsättningar för negativa utsläpp som upptag av växthusgaser i skog och mark och övriga kompletterande åtgärder som koldioxidinfångning.

Sveriges konsumtionsbaserade utsläpp är högre än de direkta utsläppen och en mer hållbar konsumtion är en förutsättning om vi ska nå Parisavtalets mål.

- Förslag på komplettering: Gör det lätt att leva och verka klimatsmart ***för att främja en hållbar konsumtion***.

Länsstyrelsen ser positivt på att Region Stockholm poängterar att länets aktörer ska skapa förutsättningar för utveckling av fossilfria transporter och påskynda utvecklingen av fossilfria bränslen, bland annat genom utbyggnad av laddinfrastruktur och infrastruktur för biobränslen och vätgas. Här är ”Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon (Rapport 2020:3)”, som just nu revideras av Länsstyrelsen i Stockholm, ett viktigt kunskapsunderlag för länets aktörer.

Vidareutveckla cirkulär och fossilfri resursanvändning

Att hushålla och använda resurser så effektivt som möjligt är avgörande för att minska klimatpåverkan och förebygga och minimera miljöproblem, och de resurser som används ska så långt möjligt vara fria från farliga ämnen. Resurseffektivitet behöver därför lyftas än mer. Byggsektorn bidrar till stora utsläpp genom resursanvändningen, även om de direkta utsläppen inte belastar länets utsläppsstatistik. Då länet står för en betydande del av Sveriges bebyggelseutveckling är det motiverat att prioritera arbetet med en lägre klimatpåverkan från all bebyggelse och exempelvis inte avgränsa prioriteringen för nyproduktion av bostäder.

- Förslag på komplettering: Skapa förutsättningar för en resurseffektiv bebyggelse utan klimatpåverkan.

Klimatanpassning för att säkra mark, vatten och livsmedel

Det finns synergier mellan klimatanpassning och mål för krisberedskap och andra samhällsmål som tillväxt, transportpolitiska mål, försörjningstrygghet och klimat- och miljömål. Klimatanpassning är en viktig del av den civila beredskapen och skapar resiliens mot risker och sårbarheter kopplade till både klimatförändringar samt andra kriser. Länsstyrelsen föreslår att prioriteringen ”Klimatanpassning för att säkra mark, vatten och livsmedel” har fokus på sambandet fysisk planering och klimatanpassning. De delar som handlar om beredskap (ex livsmedel-och dricksvattenförsörjning) bör däremot förslagsvis flyttas till prioriteringen ”Stärkt beredskap i hela samhället” under samma målområde eller annat lämpligt målområde.

Den civila beredskapen (ta bort meningen i ingressen under denna prioritering): ***Den långsiktiga och strategiska planeringen*** över kommungränserna behöver stärkas för att säkra tillgången till mat, vatten, el, mark och viktiga samhällsfunktioner i ett förändrat klimat.

- Förslag på komplettering: Stärka ***den långsiktiga planeringen*** över kommungränserna ***inför de utmaningar som klimatförändringarna innebär*** och säkra tillgången till mat, vatten, jordbruks- och odlingsmark samt till viktiga samhällsfunktioner.

Robusta tekniska försörjningssystem med säker tillgång

Länsstyrelsen anser att prioriteringen behöver förtydligas så att det framgår vad det faktiskt är som ska prioriteras, till exempel ”Bygga ut, underhålla och skydda tekniska försörjningssystem.” I beskrivningen av prioriteringen anges bland annat att VA-systemen behöver framtidssäkras. Detta kräver stora satsningar och en kraftigt ökad underhålls- och utbyggnadstakt (se till exempel VAS-rådets rapport nr 16, Stockholmsregionens gemensamma investeringsbehov för VA-försörjning). Länsstyrelsen anser att det kan förtydligas i beskrivningen och i större utsträckning lyftas som en nödvändig prioritering för att kunna möta vissa av de utmaningar som har identifierats. Robusta och säkra VA-system är en förutsättning för att både kunna tillgodose den växande befolkningens behov av vatten och avlopp, samt hantera olika störningar i vattenförsörjningen. Länsstyrelsen vill betona vikten av att stärka länets reservvattenförsörjning och att även prioritera mindre anläggningar och system som kan nyttja vattentäkter oberoende av Mälaren. Detta är angeläget inte minst för att kunna

säkerställa tillgång till dricksvatten även vid höjd beredskap och krig. Det behövs också ökad lagerhållning av vattenreningskemikalier och reservdelar, samt tillgång på reservkraft.

- Förslag till komplettering: Stärk beredskapen och säkra tillgången i både ordinarie vattenförsörjning och reservvattenförsörjningen.

Lagring av energi i till exempel batterier kommer vara allt mer angeläget för ett energisystem i balans, framför allt i ansträngda lägen när efterfrågan på energi är extra högt. Energilagring är även viktig ur ett krisberedskapsperspektiv vilket gör att även andra typer av energilagring är viktig såsom olja och diesel, eller andra energislag. Även om det är angeläget att omställningen från fossila drivmedel till el sker så snabbt som möjligt så behöver detta ske med en medvetenhet kring konsekvenserna ur beredskapssynpunkt. Skrivningen om lagring av drivmedel bör förtydligas enligt detta, samt så att den även tar hänsyn till sektorer som övergått från fossila flytande drivmedel till el.

- Förslag till komplettering: lyft fram energilagring som en angelägen insats, både i normalläge för energiförsörjningen men även som beredskapsåtgärd under prioriteringen ”stärkt beredskap i hela samhället”.

Stärkt beredskap i hela samhället

Det kraftigt försämrade omvärldsläget innebär att Sverige behöver lägga kraft på att utveckla sitt totalförsvar. Länsstyrelsen förordar att inkludera en inledande text i RUFS som beskriver de kommande årtiondenas utvecklingsarbete inom totalförsvaret. För att RUFS ska vara vägledande och stödjande för aktörerna i regionen behöver den adressera krisberedskap och totalförsvar på ett tydligare sätt. Uppbyggnaden av totalförsvaret ställer stora krav på aktörerna i länet. Sveriges inträde i Nato kommer att påverka sektorer och branscher olika där vissa förändringar kommer komma snabbt och andra anpassas successivt under resans gång. Länets aktörer behöver anpassa sig och ha beredskap för de förändringar som omvärldsläget och Natomedlemskapet innebär både på kort och på lång sikt. Region Stockholm kan med fördel ta del av Sveriges nationella säkerhetsstrategi som regeringen beslutat om (2024) som vägledning för att de säkerhetspolitiska målen och prioriteringarna också beaktas i RUFS.

Arbetet med civilt försvar är ett långsiktigt arbete där frågor som rör samhällets krisberedskap och totalförsvar måste beaktas i alla beslutsprocesser, inom alla politikområden, och utgå från de analyser av risker och sårbarheter som görs. RUFS vägledande funktion behöver stärkas med tydligare ställningstaganden kring utvecklingen av civilt försvar och totalförsvaret. Målen för det civila försvaret bör integreras och kan med fördel kopplas till åtgärderna. Nato har sju grundkrav på medlemsländernas samhällsmotståndskraft som benämns ”baseline requirements for civil preparedness”. Dessa korrelerar väl med de nationella målen för civilt försvar. RUFS bör beakta dessa mål och krav på ett mer ändamålsenligt sätt och ha med tydligare prioriteringar och åtgärder som kopplar an till målen.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma Region Stockholm på att regeringen har gett Försvarsmakten och flera myndigheter i uppdrag att utreda behov som Nato-inträdet medför. Dessa kommer presenteras innan nästa granskningsskede av RUFS. RUFS kommer behöva förhålla sig till de förslag som ges och som regeringen kan komma att fatta beslut om. Som exempel kan nämnas nationella mål för militär rörlighet, inklusive transporter till och från insatsområden, som ställs av internationella aktörer såsom EU och Nato. Uppbyggnaden av vår beredskapsförmåga samt Nato-medlemskapet kommer att ställa skärpta krav på transportinfrastrukturen, inte minst när det gäller robusthet. Det handlar bland annat om att förstärka väst-östliga förbindelser och ökad kapacitet till/från exempelvis hamnar/ flygplatser. Svenskt territorium och transportvägarna genom Sverige är centrala för övriga allierade i försvaret av de östra medlemsländerna. Ur ett svenskt perspektiv är Stockholmsområdet av central strategisk betydelse. Här finns rikets ledning inklusive regering, riksdag samt flera viktiga myndigheter och andra aktörer i samhället. Stockholmsregionen är också ett nav för flera samhällsviktiga sektorer och har en stor befolkningskoncentration. Det är således viktigt att ha en helhetssyn på behoven i länet. Många av de investeringar som kan stärka totalförsvaret har även nyttor som tillfaller det civila samhället och bidrar till ekonomisk tillväxt.

Krig och andra kriser påverkar kvinnor och män, flickor och pojkar olika beroende på vilka de är och vilka livsvillkor de lever under. Kunskapen om hur ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv används inom ramen för civilt försvar och krisberedskap behöver öka bland regionens aktörer. På så sätt kan förutsättningarna för skydd av civilbefolkningen öka.

- Förslag till komplettering: integrera ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv i arbetet med civilt försvar och krisberedskap till nytta för särskilt sårbara grupper.

Skapa ett pålitligt transportsystem genom att prioritera underhåll och återinvestering

- Förslag på komplettering: stärka Stockholmsregionens motståndskraft genom att säkerställa alternativa färdvägar, både för resenärer, **utryckande samhällsviktiga verksamheter** och för kritiska varor som läkemedel, livsmedel och drivmedel.

Kapitel 5. Gemensam kraftsamling för Stockholmsregionens utveckling

Länsstyrelsen står bakom att samverkan är central för att nå gemensamma mål och prioriteringar i RUFS. De etablerade samverkansplattformar som finns i länet bör fortsatt vara arenor för konkret arbete även utifrån den nya regionala utvecklingsplanens mål och prioriteringar. Samverkansforumet REST nämns redan i RUFS men det finns också andra plattformar, för att nämna ett par exempel, Samverkan Stockholmsregionen (SSR), Stockholmsregionens kompetens råd (SRKR), Miljö- och samhällsbyggnadsrådet med flera. Exempelvis är Skärgårdens Exekutivkommitté, som leds av landshövdingen, en partsneutral samverkansplattform för skärgårdsfrågor i länet. Kommittén kan vara en viktig arena för kraftsamling inom de åtgärder som behöver genomföras i RUFS kopplat till Stockholms skärgård och bör beaktas i RUFS.

Region Stockholm är regionalt utvecklingsansvarig i det regionala utvecklingsarbetet utifrån *förordning (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete* och har en central roll i genomförandet utifrån sin kapacitet i finansiering, strategiska inriktningar och kompetens. Inom andra områden ligger ansvaret i genomförandet av RUFS hos andra aktörer. Länsstyrelsen har uppdrag och ansvar inom flera av de områden som lyfts i RUFS. Länsstyrelserna har enligt regleringsbrev uppdrag att leda och samordna det regionala genomförandet av energi- och klimatpolitiken, bland annat genom att utveckla den regionala energiplaneringen och främja klimatåtgärder. Insatserna ska syfta till att bidra till stärkt näringslivsutveckling, minskad klimatpåverkan, förbättrad energiberedskap och trygg energiförsörjning. Inom ramen för uppdraget ska länsstyrelserna revidera de regionala energi- och klimatstrategierna. Länsstyrelsen i Stockholms län genomför uppdraget i bred dialog med länets aktörer för att gemensamt identifiera vad som är länets största utmaningar och vad som bör vara inriktning och prioritering för arbetet. Den reviderade strategin ska enligt uppdraget vara klar senast den 30 juni 2025 och ett förslag till strategi planeras att skickas på remiss i januari 2025. Länsstyrelsen föreslår därför att de klimatrelaterade delarna i RUFS genomförs i nära samarbete med Länsstyrelsen i Stockholms framtagande av den regionala energi- och klimatstrategin.

Länsstyrelsen i Stockholm är vidare högsta civila totalförsvarsmyndighet i länet och är civilområdesansvarig för

Stockholms län och Gotlands län. Myndigheten ansvarar för samverkan med Försvarsmakten i frågor som rör totalförsvaret och ska samordna planeringen mellan statliga myndigheter. Utifrån olika uppdrag och förordningar ska länsstyrelsen stödja kommuner och regioner i arbetet med civilt försvar. Länsstyrelsen framhåller vikten av att RUFS som regional utvecklingsplan går i takt med det arbete som gemensamt behöver göras av aktörerna i länet inom totalförsvarsområdet.

RUFS bör på lämpligt sätt redogöra för de strategier och planer som finns som har bäring på RUFS. Även om regionens strategier, som till exempel Näringslivs- och tillväxtstrategin, ska uppdateras kan de med fördel nämnas i RUFS för att aktörer ska känna till dessa och för att förståelsen för RUFS och hur den kopplar an till dessa strategier. Länsstyrelsen har också tagit fram flera regionala strategier och planer som bör nämnas och beaktas i RUFS, vilka också gäller efter att RUFS 2060 blir antagen. Länsstyrelsen kan bistå med strategierna, här nämns ett par exempel;

- Länsstyrelsens åtgärdsprogram för miljömålen i Stockholms län 2024–2030
- Länsstrategi för jämställdhetsintegrering 2024–2027

RUFS bör ytterligare beskriva processen kring hur den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen tas fram och vilka aktörer som bereds möjlighet att delta och på vilket sätt. Organisationer som företräder speciellt sårbara grupper bör beredas möjligheter att ha inflytande i processen. Det är ett verktyg mot uppfyllandet av principen ”ingen ska lämnas utanför” som är en central del av Sveriges strategi för genomförande av de globala hållbarhetsmålen. I Agenda 2030 framhålls att ”möjliggöra och verka för att alla människor, oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning, ras, etnicitet, ursprung, religion eller ekonomisk eller annan ställning, blir inkluderade i det sociala, ekonomiska och politiska livet.” Detta kan göras på olika sätt, till exempel genom medborgardialoger, ungdomspaneler, referensgrupper, enkätundersökningar eller djupintervjuer. Det bör framkomma i RUFS hur denna möjlighet har genomförts i framtagandet av den nya utvecklingsplanen

Kapitel 6. Lärande och uppföljning för en mer kraftfull och hållbar utveckling

Länsstyrelsen föreslår att regionen använder befintliga samverkansplattformar och redan initierade insatser samt ordinarie uppföljning som görs inom sakområden, och kopplar och synliggör dessa tydligare i RUFS.

Risk- och sårbarhetsanalyser (RSA) är viktiga verktyg som används inom olika sektorer, organisationer och kommuner för att identifiera och hantera potentiella risker och sårbarheter (utmaningar). I RUFS saknas kopplingen till risk och sårbarhetsanalyser. Den regionala analysen som genomförs vartannat år av Länsstyrelsen i Stockholm kan med fördel bidra till att synliggöra och följa upp de utmaningar som finns i länet även med koppling till RUFS. Likaså kan den regionala lägesbilden om livsvillkor, brott, narkotika samt otrygghet i Stockholms län bidra till uppföljning och prioriteringar i RUFS.

Om RUFS kompletteras med mål och prioriteringar om biologisk mångfald och ekosystemtjänster, vilket länsstyrelsen förordar, behöver även dessa följas upp med lämpliga indikatorer och mått.

Länsstyrelsens synpunkter enligt 7 kap 5 § plan- och bygglagen (2010:900) på kapitel 4

Länsstyrelsen lämnar synpunkter på RUFS kapitel 4 i enlighet med myndighetens uppdrag enligt 7 kap 5 § plan- och bygglagen (2020:900). Rubrikerna i yttrandet speglar i så stor utsträckning som möjligt samrådsförslaget rubriker men synpunkter lämnas även under egen rubriksättning för att särskilt ta tillvara och samordna statens intressen, verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kapitel miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer (MKN) enligt miljöbalken följs, att mellankommunala frågor samordnas på ett lämpligt sätt och att bebyggelse inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Länsstyrelsen ska också ge råd i fråga om allmänna intressen enligt 2 kap. PBL.

Statliga intressen

Nationell havsplanering

En regionplan ska enligt 7 kap 2 § ange grunddragen för användningen av mark- och vattenområden. För vattenområdet finns en överlappning mellan det territoriella området som kommunen och region har ansvar för att planera, och havsplanen som sträcker sig ut till att även innefatta den ekonomiska zonen. Denna överlappning gör att havsplanen går in över och påverkar det område som regionplanen ska täcka.

RUFS behöver kompletteras med redovisning och ställningstaganden kring havsplanerna, men även ett utvecklat ställningstagande kring utvecklingsinriktningen för kustzonen och havsområdet. Detta är en viktig mellankommunal fråga som behöver hanteras i RUFS och regionens ställningstaganden är av vikt för ett gott samspel mellan de nationella havsplanerna och den kommunala och regionala planeringen. Havs- och vattenmyndigheten arbetar även i nuläget med att ta fram förslag på ändrade havsplaner. Planförslaget, enligt uppdrag om nya områden för energiutvinning, ska slutlevereras till regeringen december 2024.

Riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken

Allmänt om riksintressen

Av regionplanen ska det framgå hur regionen bedömer att riksintressena har tillgodosetts (7 kap 3 § 1 pkt, PBL). RUFS behöver kompletteras med denna bedömning till nästa planeringsskede.

RUFS är ett viktigt verktyg för att säkerställa att riksintressena tillgodoses i den kommunala planeringen genom att regionen i sina ställningstaganden visar vilken hänsyn till dessa som tas på regional nivå.

Vissa riksintressen har en tydlig värdebeskrivning där det framgår exempelvis hur nära ny bebyggelse kan tillkomma invid en viss anläggning eller område, till exempel riksintresse för totalförsvaret eller riksintresse för kommunikation. I andra fall, som riksintressen för kulturmiljö, naturvård eller friluftsliv kan det finnas en viss tålighet för förändring vilket kan möjliggöra bebyggelseutveckling inom eller i närheten av riksintresset. Beroende på det enskilda riksintressets värdebeskrivning kan dock känsligheten variera och hur det enskilda riksintresset påverkas behöver avgöras i den kommunala planeringen. RUFS behöver visa hur de värden som utgör riksintresset bör beaktas i den kommunala planeringen och ge kommunerna vägledning för vilka framtida avvägningar som behöver göras mellan de olika intressena.

Nationalstadsparken är klassat som riksintresse enligt 4 kap 7 § miljöbalken och är unik för Stockholms län. Länsstyrelsen anser att det behövs en särskild beskrivning av hur Nationalstadsparken har beaktats i förhållningssätten för vidareutveckling av den centrala regionkärnan i anslutning till riksintresset samt den regionala grönstrukturen där delar av riksintresset sammanfaller med Järvakilen.

Miljökvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken

Hanteringen av miljökvalitetsnormer i planeringen är en förutsättning för att kunna bygga och är också en fråga som med fördel hanteras på en övergripande strategisk nivå då den ofta behöver samordnas på en mellankommunal nivå. Miljökvalitetsnormer för vatten är även en ingripandegrund enligt PBL kap 11 § 10 vilket gör att en proaktiv och strategisk

vattenplanering är en förutsättning för en smidig planprocess. Det är därför viktigt att regionplanen tar strategiska rumsliga ställningstaganden för MKN vatten som kan vägleda kommunen i sin efterkommande planering.

Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram för vatten (Åtgärdsprogram för vatten 2022—2027, Norra Östersjöns vattendistrikt) innehåller åtgärder som är bindande för myndigheter, regioner och kommuner. Åtgärdsprogrammet för Norra Östersjöns vattendistrikt innehåller dessutom åtgärder riktade specifikt till Region Stockholm. Regionplanen behöver kompletteras med dessa.

Mellankommunala frågor

Regionen pekar i RUFS ut de frågor som är av regional betydelse och som bör samordnas av kommuner. Dessa frågor behöver kompletteras med en motivering kring urvalet av dessa frågor för att förtydliga varför vissa prioriteras medan andra valts bort. RUFS behöver även kompletteras med ett resonemang kring hur de olika frågorna kan ändras från att vara en fråga med lokalt perspektiv till att bli en fråga på regional nivå, och var ansvaret för hanteringen av de olika frågorna hamnar beroende på var på skalan den befinner sig. Detta för att kunna vägleda kommunerna i den mellankommunala samordningen som kan behövas. Exempelvis är klimatanpassning både en lokal fråga som hanteras på kommunal nivå, och en mellankommunal fråga där en åtgärd kan ha verkan i angränsande kommuner. En kommun kan därmed ha begränsade möjligheter att lösa ett problem i den egna kommunen. Ett annat exempel är transporter av farligt gods vilket är en mellankommunal fråga som har betydelse för samhällets funktionalitet och därmed av regional betydelse men där beslut om till exempel etablering av farlig verksamhet fattas av den enskilda kommunen.

Genom att komplettera RUFS med stöd kring vad i de valda frågorna som bedöms vara mellankommunala frågor av regional betydelse ökar möjligheterna för att kommunerna kommer att hantera frågorna på ett relevant sätt i den efterföljande planeringen.

Transportinfrastruktur

Länsstyrelsen är generellt sett positiv till regionens intentioner kring den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen. Det är positivt att utveckla områden där det går att dra nytta av redan genomförda eller beslutade investeringar i kollektivtrafiken. De grundläggande principerna om närhet och tillgänglighet är viktiga,

för att nå de transportpolitiska målen. Men de rumsliga ställningstagandena i förhållande till transportplaneringen är alltför vag.

Enligt 7 kap 3 § punkt 2 PBL ska det framgå hur hänsyn tagits till andra regionala strategier och utvecklingsdokument. Länsstyrelsen saknar en tydlighet i hur RUFS har samordnats med bland annat:

- länsplan för regional transportinfrastruktur,
- nationell plan för transportinfrastruktur,
- trafikförsörjningsprogram
- kommunala riktlinjer för bostadsförsörjning samt
- godsstrategi för Stockholmsregionen (dnr 2017 - 1614).

Val av plats för nya bostads- och arbetsplatsområden samt samhällsservice påverkar transportbehoven i stort. Planering och byggande generar såväl nya personresor som godstransporter. Länsstyrelsen vill därför betona att bebyggelsestrukturen är av regional och mellankommunal betydelse för att uppnå en hållbar utveckling i länet. Grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk behöver vara samordnade med ovan nämnda planer. I nuläget framgår dock inte regionens motiv till planens utformning i dessa avseenden. Det gör det svårt för länsstyrelsen att använda RUFS för bedömning av de kommunala planernas förenlighet med den regionala planeringen. Det vill säga planförslaget saknar tydliga argument för gjorda avvägningar, för att kunna ligga till grund för länsstyrelsen bedömning av huruvida en översiktsplan eller detaljplan tillgodoser nödvändig mellankommunal samordning, med hänsyn till transportplaneringen inom regionen.

Länsstyrelsen anser att kommuner och aktörer inom samhällsbyggnadssektorn bör kunna läsa ut att avsteg från RUFS kan medföra ett ökat transportbehov som inte är tillgodosett i den parallella transportplaneringen och som sannolikt inte heller kommer kunna att tillgodoses inom en överskådlig tid. Det bör framgå att avsteg från den mellankommunala planeringen för med sig att kommunerna då behöver kunna visa hur översiktsplan eller detaljplan eventuellt påverkar transportbehoven, jämfört med markanvändningen i RUFS. Detta ställer dock krav på att RUFS innehåller tydliga avvägningar i dessa avseenden och att den i övrigt innehåller den information som behövs för att kunna jämföra kommunens plan med regionala behov och mellan-kommunala överenskommelser. Det är positivt att regionplanen har som

åtgärdsförslag att 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. Länsstyrelsen anser att även risker kopplade till sabotage samt förmågan att ställa om infrastrukturen till att möta totalförsvarets behov kan lyftas här.

Länsstyrelsen noterar att de rekommenderade transportlederna för farligt gods inte är utpekade i regionplanen. Dessa leder sammanfaller i stora delar med TEN-T vägnätet och med vägar med större godsflöde. Det gör att förhållningssätten angående riskhänsyn och beredskap kring leder för farligt gods alltså även gäller för de flesta av de större vägarna. Detta är något som regionplanen behöver förtydliga.

Sjöfart

Länsstyrelsen ser positivt på att regionen föreslår förhållningssättet ”*beakta risken för påverkan på vattenresurser vid utveckling av farleder och hamnar*”. Det behöver förtydligas att nya farleder och hamnar ska placeras så långt som möjligt från platser där uttag av vattenproduktion sker, vilket är särskilt viktigt för Mälaren som är vattentäkt för Stockholmsregionen.

Kärnöar och skärgårdens utveckling

RUFS pekar ut större öar utan fast förbindelse i form av bro, tunnel eller vägfärja men som försörjs av en bastrafik av kollektivtrafik som kärnöar. Dessa öar har, enligt regionen, förutsättningar för en varsam utveckling av fler bostäder och för ett utvecklat utbud av service och infrastruktur med syfte att stärka förutsättningarna för att bo och verka i skärgården. Mellan kärnöarna finns replipunkter som är bytespunkter för kollektivtrafik mellan kärnöar, kommuncentra och den centrala regionkärnan.

Utpekandet av både kärnöar och replipunkter styr i hög grad utvecklingspotentialen för kustkommunernas skärgårdsmiljö och kan i många fall vara en förutsättning för att kunna bo och verka i skärgården. Det är därför av stor vikt att utpekandet av dessa sker i samråd med berörda kommuner för att säkerställa att inte bara potentialen tillvaratas, utan även värnar den skärgårdsmiljö som finns idag.

För att skapa tydlighet för kärnöar, öar med fast förbindelse i form av statlig vägfärja och replipunkter kan dessa skrivas ut i plankartan

och skrivas ut i text i RUFS. Bedömningen av och vilka kriterier som ska uppfyllas för att pekas ut som *större ö* utan fast förbindelse (kärnö) bör framgår i RUFS för att skapa transparens och tydlighet.

Lokaliseringar av samhällsviktig service

Flera av de mål som regionen sätter upp för de olika bebyggelsestrukturerna är i behov av etablering av de verksamheter som regionen driver. Bland dessa återfinns etablering och lokalisering av vårdinrättningar såsom sjukhus, vårdcentraler och apotek men även resecentrum, bussterminaler och depåer.

Beroende på vilken typ av samhällsservice som lokaliseras till ett område kan platsen attraktivitet öka i form av ökad tillgänglighet (utbyggnad av regional kollektivtrafik), bättre livsvillkor för de boende (närhet till vårdcentral) eller lokalisering av regional verksamhet som museum eller annan typ av kultursatsning. Regionen bör förtydliga hur det egna ansvaret för att bebyggelsestrukturernas olika mål ska kunna nås.

Även ur ett beredskapsperspektiv kan lokalisering av regionala verksamheter spela stor roll. Att vårdcentraler, apotek och andra vårdinrättningar utöver sjukhusen, fungerar under en kris eller krig kan vara avgörande för Sveriges krishantering eller försvarsförmåga. Lokaliseringen av dessa är viktig och något som RUFS bör hantera.

Tekniska försörjningssystem

RUFS tar upp att de tekniska försörjningssystemen behöver effektiveras, utvecklas och underhållas men det saknas en precisering av vilka behov som uppfylls i och med detta, och var dessa behov finns i regionen. Det kan exempelvis handla om att belysa behov i en del av regionen som inte finns någon annanstans, eller om någon typ av försörjningssystem särskilt behöver beaktas i den kommande kommunala planeringen för att nå de regionala målen. Kopplat till detta behöver RUFS även bedöma det behov av mark de olika systemens utbyggnad kräver. RUFS kan här vägleda kommunens strategiska planering för att lokalisera anläggningar eller reservera mark för framtida behov. Det är viktigt att det är det tekniska försörjningssystemets geografiska behov och funktion snarare än mark som är förhållandevis enkel att ta i anspråk som premieras.

Länsstyrelsen ser positivt på att regionen lyfter frågan om samförläggning av ledningar där det är tekniskt möjligt för ett

effektivt utnyttjande av markutrymme för ledningsdragning. Förhållningssättet behöver kompletteras med att samförläggningen är en juridisk fråga snarare än en teknisk. Även om anläggandet kan vara tekniskt möjligt behöver ett stort arbete göras i översynen av de tillstånd som krävs vid drift och underhåll. Här kan regionen arbeta för att skapa en samsyn mellan de olika aktörerna.

Vatten- och avloppsförsörjning

Vattenförsörjningen i regionen är starkt beroende av Mälaren som vattentäkt. Länsstyrelsen vill därför betona vikten av att stärka reservvattenförsörjning som är oberoende av Mälaren, där mindre anläggningar och system kan säkerställa tillgången till dricksvatten även vid höjd beredskap och krig. Även ökad lagerhållning av vattenreningskemikalier och reservdelar, samt tillgång på reservkraft behöver lyftas och hanteras på regional nivå.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma regionen på att det, enligt den regionala vattenförsörjningsplanen för Stockholms län, ska tas fram vägledande planeringsunderlag för befintliga och tillkommande ytor och anläggningar av betydelse för dricksvattenförsörjningen. Dessa behöver införlivas i regionplanen för att kunna ge vägledning för kommande kommunal planering. Regionen bör dock uppmärksamma känsligheten av sådana anläggningar i utpekandet av dem i en plankarta.

Vattenskyddsområden

Vattenskyddsområden pekas ut som en mellankommunal fråga av regionalt intresse. Det finns cirka 90 vattenskyddsområden i Stockholms län och några av dessa redovisas på plankartan på sida 47. Det saknas dock en precisering kring urvalet av de redovisade vattenskyddsområdena, då flera av dem inte kan anses ha regional betydelse. Som underlag bör regionen använda den regionala vattenförsörjningsplanen som redovisar de vattenresurser av högsta regional prioritet.

Länsstyrelsen vill upplysa regionen om att en översyn av vattenskyddsområden pågår och att RUFS kan komma att behöva uppdatera status och aktuella gränser för dessa innan RUFS antas. Länsstyrelsen noterar också att regionen pekar ut flera potentiella vattenskyddsområden, däribland Södra Mälaren, som dock är beslutat, samt sjöarna Yngern (Nykvarn) och Erken (Norrtälje). För de två sistnämnda finns dock inga pågående arbeten med inrättande eller revidering av vattenskyddsområden och informationen behöver

därför justeras. Länsstyrelsen anser inte att potentiella vattenskyddsområden ska pekas ut i plankartan. Av säkerhetsskäl behöver även vattenverk utgå från kartorna.

Elförsörjning

Stockholmsregionen står inför en stor utmaning vad gäller elförsörjningen, både vad gäller produktion och överföring.

Det är positivt att RUFS föreslår att regionens aktörer ska främja lösningar för ökad inomregional produktion av förnybar energi och verka för en förnybar energiförsörjning. Den storskaliga elektrifiering av samhället som förväntas ske är svår att genomföra enbart genom ny energiproduktion. Även potentialen för energieffektivisering bör lyftas fram.

Länsstyrelsen och Region Stockholm samarbetar i REST (Regionalt elförsörjningsforum i Stockholms län) där flera av utmaningarna och förslag på åtgärder som RUFS redovisar synliggörs och hanteras. Den enskilt största åtgärden som REST redovisar saknas dock i RUFS och det är att skapa förutsättningar för att de planerade och redan beslutade förstärkningarna i elnätet ska kunna färdigställas i tid. Detta kräver en mellankommunal samordning och att eventuella målkonflikter kan hanteras så tidigt som möjligt för att skapa en smidig planerings- och genomförandeprocess.

Masshantering och täkter

Länsstyrelsen instämmer i problembeskrivningen regionen ger i RUFS. Under 2023 gjordes ett arbete med en regional masshanteringsstrategi. I den pekas de tidiga planeringsskedena ut som extra viktiga och vilka ger stor effekt för att minska de regionala klimatutsläppen. Detta innefattar både kunskap och jord- och bergssammansättning, val av lokalisering av masshantering för att kunna effektivisera transporter, men också att så tidigt som möjligt skapa strategier för att kunna återanvända så mycket material som möjligt i så kallade cirkulär hantering. Regionen kan med fördel lyfta in slutsatserna från strategin i RUFS.

De förhållningssätt som presenteras i RUFS bör kompletteras med att dricksvatten behöver beaktas vid lokalisering av masshantering. Vid masshantering finns en risk att de massor som tas in och hanteras i täkter, masshanteringsterminaler och motsvarande anläggningar innehåller föroreningar som kan påverka både miljö och människors hälsa negativt om föroreningarna når yt- och/eller grundvatten.

Regionen behöver överväga att tydligare skilja på masshantering och täkter i dokumentet då dessa är två skilda frågor med olika lösningar och olika utmaningar kopplade till dem.

I RUFS används begreppet *masshanteringsanläggningar*, vilket inte är ett vedertaget begrepp och kan lätt skapa missförstånd. Även täkter och deponier har egna definitioner och ska inte ingå i ett samlingsbegrepp. Regionen kan med fördel använda de begrepp som branschen förespråkar samt skriva ut vilka definitioner som används i RUFS.

I den karta som återfinns i figur 17 har täkter och deponier slagits ihop i samma symbol. Det gör att de två förhållanden som figuren avser att visa, blir missvisande. De anläggningar som återfinns i legenden *Anläggningar masshantering* anser länsstyrelsen behöver i stället dels endast visa anläggningar av regional betydelse, dels ge korrekt nomenklatur där framför allt de olika anläggningarnas funktion skiljs åt (exempelvis täkt och deponi).

Kulturmiljö

RUFS pekar ut kulturmiljö som en mellankommunal fråga av regional betydelse. Det saknas dock en beskrivning av vilken typ av kulturmiljö som är mellankommunal av regional betydelse, och hur den utpekade planerade bebyggelsen ska förhålla sig till den. RUFS nämner kulturmiljö i förhållningssätten för den centrala regionkärnan, de strategiska bebyggelselägena samt för bebyggelseutveckling utanför den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen. Det nämns däremot inte alls som förhållningssätt i landsbygdsnoder, serviceorter eller för kärnöar och öar med vägfärja. Detta ger en bild av att kulturmiljön inte är något som planerad bebyggelse behöver förhålla sig till utanför regionens urbana områden.

Regionen behöver ta tydlig ställning till hur planerad bebyggelse ska förhålla sig till kulturmiljön i hela regionen.

Grönstruktur

Friluftsliv

Det är positivt att regionen beskriver grönstrukturen som en funktion för rekreation och friluftsliv. De gröna kilarna är viktiga förutsättningar för friluftslivet men även områden utanför dessa är värdefulla. Bland annat finns det en kulturell dimension som

kompletterar den ekologiska där flera av regionens vandringsleder går igenom kulturlandskap. Precis som att ökad förtätning eller utbyggnad av områden riskerar att påverka gröna miljöer negativt med ökat slitage och fragmentering, gäller detsamma kulturella miljöer. Båda dessa behöver värnas för att ha ett fungerande friluftsliv. Regionplanen bör därför komplettera förhållningssätten med att hänsyn till friluftslivet behöver tas i den kommande planeringen.

Gröna kilar

Länsstyrelsen noterar att det finns stora förändringar i utpekandet av gröna kilar jämfört med gällande RUFS. Länsstyrelsen befarar att förändringarna av både det geografiska utpekandet samt beskrivningen av de gröna kilarna gör att det ursprungliga syftet motverkas. De gröna kilarna pekades ursprungligen ut för att värna de sammanhängande grönområden och gröna samband och har i stort följt bebyggelsestrukturen. Genom att förlänga de gröna kilarna ut på landsbygden skapas en otydlighet kring begreppet grön kil och vad syftet med dem är. I den definition som används i RUFS 2050 drogs de gröna kilarna inte ut till landsbygden eftersom någon skarp gräns mellan en grön kil och övrig grönstruktur här inte finns. Det behöver därför förtydligas vad skillnaderna mellan de olika gröna strukturerna som finns för att begreppet ska kunna förstås och användas. Om plankartan ska användas som en vägledning för kommande kommunal planering behöver de värden som återfinns i värdekärnorna i grön kil beskrivas samt sambanden som ska skyddas mellan värdekärnorna förstås. Exempelvis behöver begreppet svagt parti i grön kil, samt svagt grönt samband genom bebyggelse kompletteras med en precisering av vad det är det för samband som menas för att de förhållningssätt som är kopplade till dessa ska kunna följas.

Grönstrukturens geografiska avgränsning i plankartan och detaljeringsgrad (även i den digitala plankartan) är skiftande presenterad och oftast mycket mer detaljerad än den för bebyggelsestrukturen. Detta blir otydligt vid tolkning. Länsstyrelsen uppfattar inte att grönstrukturens gränser är schematiska på det sätt som texten på sidan 46 anvisar.

RUFS kan även förtydliga om och hur den regionala grönstrukturen beaktar akvatiska värden. Regionen bör beskriva blåstrukturens betydelse för regionens utveckling både vad gäller sjöar, vattendrag, våtmarker, kustvatten, hav och grundvatten.

Hälsa eller säkerhet, risken för olyckor, översvämning eller erosion

Buller

Även om kommunerna behöver göra bedömningar baserat på lokala förutsättningar i den efterföljande planeringen så kan RUFS tydligare vägleda och underlätta för kommunerna i sin planering genom ett tydligt ställningstagande för hur buller ska hanteras på strategisk nivå. Regionen beskriver att det är viktigt att utveckla attraktiva livsmiljöer, men kan gärna föra resonemanget om vad som utgör en attraktiv livsmiljö och vilka målkonflikter som kan uppstå vid utveckling av ny bebyggelse och infrastruktur. Till exempel kan bostäder i kollektivtrafiknära lägen öka bullerstörningar i befolkningen. Regionplanen kan här vägleda kommuner i att utforma och anpassa bostäder utifrån platsens förutsättningar och följa riktvärden i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (trafikbullerförordningen).

Förorenad mark

Förorenad mark bör vara en fråga av regional betydelse som behöver samordnas mellan kommunerna. Samrådsförslaget hanterar markföroreningar endast utifrån ett folkhälsoperspektiv (återfinns under huvudrubriken *Hälsosamma livsmiljöer*), men det är en fråga som har beröringspunkter under flera kategorier, bland annat *Resurseffektiv bebyggelseutveckling* och *Riskhänsyn och beredskap*.

Mycket av den tillgängliga marken i de utpekade utvecklingsområdena, till exempel regionala stadskärnan, har en historik av gammal industri eller annan verksamhet, som gör att risken är stor för att marken är förorenad. Detta kan medföra att byggprojekt fördyras då kraven på bland annat sanering ökar. Vid ett förändrat klimat med ökad risk för översvämningar och högre vattennivåer blir föroreningar även ett problem för redan befintlig bebyggelse och kan också bli en mellankommunal fråga om föroreningen sprids till dricksvattentäkter, eller andra platser, med stora konsekvenser för dricksvattenförsörjning. Spridning av PFAS är ett aktuellt sådant exempel.

RUFS bör vägleda kommunernas arbete i bland annat översiktsplanering för att undvika och förebygga sådana situationer, men även i framtagandet av andra strategiska dokument. Som ett vägledande dokument för lokalisering av ny bebyggelse i regionen,

är det också viktigt att peka ut det ansvar de olika aktörerna i regionen har.

Farligt gods

En etablering av verksamhet som ger upphov till transporter av farligt gods behöver ses som en mellankommunal fråga där den regionala planeringen kan ha stor effekt. Genom att ge exempel kan den dialog som regionen trycker på som en del av genomförande av planen underlättas. Likväl som riskerna behöver beaktas behöver också regionen värna om möjligheterna till transport av farligt gods i länet genom att ge inriktningar kring att kommunerna ska anpassa sin bebyggelse så att det finns möjlighet att på ett säkert sätt transportera farligt gods till samtliga kommuner även i framtiden.

Översvämningsrisk

Mälardalen-Stockholm är utpekat som ett av tio nationella klimatrelaterade riskområden, framför allt med hänsyn till risken för översvämning (MSB och SGI, 2021). Att området pekas ut beror bland annat på att det är tätt befolkat samt att det finns mycket infrastruktur samlad vid Mälarens utlopp genom Stockholm. Regionen behöver beakta att den täta staden med många viktiga samhällsfunktioner också skapar förutsättningar för omfattande konsekvenser och störningar med regional, och vi vissa fall nationell, påverkan. Den förtätning som regionplanen eftersträvar kommer kräva att översvämningsrisker särskilt beaktas. Regionen kan här vägleda kommunerna i både på vilket sätt översvämningsrisken kan undvikas i den fysiska planeringen, men även hur skyfall ska hanteras när de kommer. Det är dock viktigt att skilja på översvämning från sjöar och vattendrag, Östersjön eller skyfall. Vid ett skyfall kan ett relativt stort geografiskt område drabbas snabbt. Om översvämningen däremot sker via ytvattnet kan förloppen ha en långsammare verkan med ett längre förlopp. Båda dessa kan behöva koordinering mellan kommuner och åtgärder kan behöva ske i annan kommun än där skadan sker.

Om RUFS utifrån de regionala förutsättningarna kompletteras med exempel på när riskfrågorna är av regional betydelse skulle den ge större vägledning i kommunernas efterföljande planenering kring riskerna och när frågor behöver samverkas mellan kommuner och andra relevanta aktörer. Detta kan göras genom att ge exempel på olyckor som kan medföra regional påverkan, såsom översvämningsdrabbade delar av järnvägen eller områden som omfattar flera kommuner.

Klimatrelaterade risker

RUFS behöver kompletteras med en bedömning av hur hänsyn har tagits till människors liv och hälsa samt risken för olyckor, översvämning och erosion i såväl dagens klimat som med hänsyn till klimatförändringar. RUFS behöver också kompletteras med information som ger vägledning i riskfrågor utifrån de regionala förutsättningar som är av betydelse för riskerna.

I RUFS framgår att bebyggelsestrukturen inte har avgränsats med hänsyn till människors liv och hälsa samt risken för olyckor, översvämning och erosion eftersom en bedömning av hur riskerna påverkar möjligheten till ny bebyggelse behöver utgå från varje plats specifika förutsättningar. Länsstyrelsen instämmer delvis med regionen att riskfrågorna behöver avgränsas och att detaljerade bedömningar inte kan göras inom ramen för regionplanen. Däremot bör regionala förutsättningar som har betydelse för såväl riskerna för extrema väderhändelser och kriser, som för regionens långsiktiga tillgång till mark, vatten och livsmedel framgå av RUFS. Det förstnämnda har betydelse för regionens beredskap, det vill säga att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och hindra eller begränsa skador på egendom och miljö när olyckor och krissituationer inträffar. Det sistnämnda innebär ett långsiktigt och strategiskt förhållningssätt för att förebygga riskerna. I detta sammanhang innebär det att förslag om rumslig inriktning behöver inkludera övergripande bedömningar av påverkan från klimatförändringarna och vilka behov av klimatanpassning som finns.

I plankartan visas en bebyggelsestruktur med centrala bebyggelsekärnor, transportsystem och teknisk infrastruktur på en övergripande nivå. Regionplanen pekar också ut sjukhus, gods- och logistikinfrastruktur, energianläggningar, vattenverk (figur 11, 14, 15 med flera). RUFS behöver förtydliga om någon bedömning har gjorts av hur dessa områden, anläggningar eller funktioner kan komma att påverkas av till exempel en höjd havsnivå eller en öka risk för ras och skred. Ett resonemang bör föras om tillgängligheten till dessa områden kan påverkas och om utvecklingen av vissa områden behöva avbrytas. I de fall det finns förslag i RUFS som är mer konkret platsbundna (oavsett om det är områden eller anläggningar) behöver en bedömning göras om eventuell utsatthet för klimatrelaterade risker. Det finns annars en stor risk för att den regionala planeringen inte är långsiktigt hållbar och att det är samhällsekonomiskt ineffektiv.

RUFS behöver utvecklas och vara tydligare gällande nödvändigheten av att beakta de ändrade förutsättningar som klimatförändringarna innebär i form av permanent havsnivåhöjning, ökad frekvens och intensitet för skyfall samt ökade flöden i sjöar och vattendrag, ras och skred samt erosion. I nuvarande text nämns inte klimatförändringarna.

Råd och tillämpning av 2 kap. plan- och bygglagen

Beredskapshänsyn i samhällsplaneringen

Länsstyrelsen anser att regionen bör ge vägledningen i RUFS kring beredskapshänsyn i samhällsplaneringen (ofta benämnd BIS). Med beredskapshänsyn i samhällsplaneringen avses en samhällsutveckling som i fred tillgodoser totalförsvars, krisberedskaps- och olycksperspektivet.

Länsstyrelsen anser att regionen i sin planering bör ta hänsyn till mark- och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret och så långt som möjligt skydda dessa mot åtgärder som påtagligt kan motverka totalförsvarets civila intressen i samhällsplaneringen. Kravet på att totalförsvarshänsyn ska tas i samhällsplaneringen framgår på olika ställen i lagstiftningen, bland annat i PBL och miljöbalken. Vidare ska områden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna (2 kap. 2 § PBL och 3 kap. 9 § MB). Regionplanen bör innehålla vägledning i den grad att BIS-perspektivet beaktas och att kommunerna i sitt BIS-arbete kan förhålla sig till totalförsvarets intressen i sin vidare planering.

Regionen bör arbeta in ett beredskapsperspektiv under de rumsliga inriktningarna i kapitel 4 utifrån att en identifierad utmaning är att den civila beredskapen behöver stärkas. Som en utmaning lyfter regionen att den civila beredskapen i regionen behöver stärkas och att de samhällsviktiga verksamheterna behöver rustas för kris och krig. Regionen behöver hantera utmaningen under den rumsliga inriktningen och inkludera förhållningssätt för robusthet, resiliens och riskhantering för bebyggelseutveckling och för utveckling och bevarande av transportsystem och tekniska försörjningsystem. Regionen behöver komplettera de föreslagna inriktningarna för bebyggelseutvecklingen med beredskapsperspektivet och förtydliga hur de anser att resilient, robust och flexibel bebyggelseutveckling

skapas. Precis som med annan beredskapsviktig information är det viktigt att se över på vilket sätt detta presenteras.

RUFS borde kunna ge vägledning kring skydd av civilbefolkningen genom att bland annat verka för att tillgång till skyddsrum säkerställs i samhällsplaneringen samt att beakta människors möjlighet att utrymma områden.

Regionplanen kan med fördel även lyfta utmaningar med begravningsverksamhet ur ett beredskapsperspektiv. Detta kan kopplas till ett eventuellt ökat behov av kapacitet för markanvändning för begravningsplatser och hur exempelvis elavbrott kan ge påverkan på kylförvaring och kremering. Idag saknas rekommendationer för att begravningshuvudmannen (i regel Svenska kyrkan men för Stockholms kommun är det kommunen själva som är huvudman) ska ha en markreserv vid kris och krig.

Rumslig inriktning

Regionplanen pekar ut en rumslig inriktning för regionen som tar avstamp i utvecklingsplanens föreslagna mål och prioriteringar. Inriktningen styrs främst genom utpekandet av sju olika bebyggelsestrukturer beroende på var i länet en viss typ av utvecklingen ska ske, från skärgård och landsbygd, till den centrala regionkärnan. Kopplat till bebyggelsestrukturen finns olika förhållningssätt som pekar ut hur varje bebyggelsestruktur ska utvecklas.

En övervägande del av förhållningssätten återfinns för den centrala regionkärnan, med sjunkande antal förhållningssätt ju längre bort från centrala regionen den föreslagna bebyggelsen finns. Detta ger vid första anblicken ett urbant fokus, men flera av förhållningssätten återfinns bland flera av bebyggelsestrukturerna vilket i stället skapar en otydlighet i hur dessa är prioriterade och vilken hierarki som eftersträvas.

RUFS ska vara ett vägledande dokument för den efterkommande kommunala fysiska planeringen, men även för länsstyrelsens tillsyn över densamma. För att kunna fylla den funktionen behöver RUFS göra tydliga rumsliga ställningstaganden där målkonflikter inte bara identifieras utan även hanteras.

Regionen behöver därför utveckla hur de olika bebyggelsestrukturerna förhåller sig till varandra samt tydliggöra prioriteringen av dem så att det inte går att uppfatta att allt ska

prioriteras överallt, eller att frågor av regional karaktär skjuts till senare planeringsskeden. Vidare ska regionplanen visa hur hänsyn har tagits till allmänna intressen enligt 2 kap PBL, hur riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet MB har tillgodosetts samt på vilket sätt miljökvalitetsnormer enligt 5 kapitlet MB har följts. Länsstyrelsen ser en risk i att om dessa frågor inte hanteras i RUFS kan det förlänga och försvåra den kommunala planprocessen. RUFS uppfyller då inte sin funktion som regionplan enligt PBL.

Gestaltad livsmiljö

Under huvudrubriken "*Den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen*" och underrubriken "*Centrala regionkärnan*" framgår det olika förhållningssätt för vidareutveckling av den centrala regionkärnan. I en av punkterna framgår det att det ska hållas en hög ambitionsnivå i arkitekturen och gestaltningen av bebyggelse och offentliga miljöer för att fortsatt stärka den centrala regionkärnans attraktionskraft. Länsstyrelsen anser att en hög ambitionsnivå i arkitekturen och gestaltningen av bebyggelse och offentliga miljöer bör genomsyra samtliga kommuner i länet och samtliga bebyggelsestrukturer.

Social hållbarhet

Planförslaget vill främja en sammanhållen bebyggelsestruktur. I förhållningssätt för bebyggelsestrukturerna för centrala regionkärnan vill regionen utveckla funktionsblandade och täta miljöer. Planförslaget vill samtidigt främja hälsosamma livsmiljöer. En sammanhållen och tät bebyggelsestruktur innehåller flera utmaningar när det kommer till att skapa hälsosamma livsmiljöer. I förtätningsprojekt tenderar befintliga naturområden tas i anspråk för bebyggelse vilket minskar tillgång till parker, naturområden och andra friytor. Länsstyrelsen efterfrågar ett mer tydligt resonemang hur de utmaningar som följer med en tät stadsmiljö kan hanteras. I detta sammanhang bör förslaget beskriva hur barn och ungas intressen och behov av friytor kan stärkas vid en sådan stadsstruktur. Regionen bör även ge exempel på hur den stadsnära naturen kan stärkas. Det saknas även ett resonemang kring hur hälsosamma livsmiljöer kopplat till ett framtida varmare klimat kan skapas genom att exempelvis ta hänsyn till värmeöar.

Regionen nämner kopplat till förhållningssätt för bebyggelsestruktur för de strategiska centrumlägena att ”det är viktigt att utveckla utbudet i de lägen som har påtagliga brister”. Regionen bör förtydliga hur utbudet kan stärkas och minska skillnaderna både

inom den centrala regionkärnan och mellan de regionala stadskärnorna. Här bör regionen också komplettera med en beskrivning av hur skillnaderna i livsvillkor är rumsligt fördelat i länet och vilka åtgärder som krävs för olika platser.

Jordbruksmark

Regionen har som övergripande förhållningssätt att i största mån undvika byggande på större sammanhängande jordbruksmark. Länsstyrelsen anser att detta förhållningssätt bör förtydligas. I de förhållningssätt som finns för de olika bebyggelsestrukturerna är regionens ställningstaganden tydliggjorda inom de olika nivåerna och därmed skulle ett tydligare ställningstagande i det övergripande förhållningssättet underlätta för efterföljande planering.

Konsekvensbeskrivningen

Regionen har valt att ta fram en samlad konsekvensbedömning som ska utgöra en bredare bedömning av planförslagets samlade konsekvenser ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Bilagt till denna finns en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning som följer 2 § miljöbedömningsförordningen (2017:966) och kap 6 kap 3 § miljöbalken.

Länsstyrelsen anser generellt att konsekvensbedömningen kan utvecklas för att ge ett mer användbart underlag för utveckling av RUFS.

Konsekvensbedömningen ska innehålla en samlad bedömning av utvecklingsplanens konsekvenser. För att göra det bör Regionen utveckla konsekvensbedömningen så att de största konsekvenserna av den regionala utvecklingsplanen blir tydliga. Konsekvensbedömningen bör även kompletteras med en bedömning av om utvecklingsplanen styr mot relevanta mål för social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen med samlad bebyggelse och effektivt markutnyttjande bidrar till god hushållning och effektivt nyttjande av resurser, vilket bidrar till såväl klimat- som miljömål. Samtidigt kan en sådan inriktning motverka andra (miljökvalitets)mål vilket också beskrivs i konsekvensbedömningen, till exempel för naturmiljö, kulturmiljö samt hälsa och befolkning. Länsstyrelsen saknar ett resonemang om- eller motivering till varför denna målkonflikt inte anses ha avgörande påverkan på möjligheten att nå utvecklingsplanens vision. Regionen bör förtydliga hur analysen av målkonflikter gjorts och vid behov se över den.

I de sammanfattade bedömningarna per miljöaspekt redovisas risk för negativa konsekvenser i flera fall. Vid bedömning av på vilket sätt planförslagets genomförande bidrar till, eller motverkar, att de nationella miljökvalitetsmålen nås bedömer miljöbedömningen att planförslaget bidrar till måluppfyllelse för samtliga miljökvalitetsmål alternativt varken bidrar till eller motverkar möjligheterna att nå målet. Länsstyrelsen anser att kopplingen mellan bedömningen av miljökonsekvenser och den bedömning som görs utifrån miljökvalitetsmålen bör förtydligas.

Social hållbarhet

Det saknas en konsekvensbedömning av hur barn och unga påverkas av den förtätning av stadsbebyggelsen som regionplanen föreslås. Förtätningen av offentliga platser och miljöer slår extra hårt mot barn och unga då det leder till mindre ytor och sämre förutsättningar för fysisk aktivitet och minskad rörelseglädje. Den fysiska miljön är barns och ungas utvecklingsmiljö och platsen där förutsättningarna för framtida hälsa, välbefinnande och engagemang för den sociala och fysiska omvärlden grundläggs. Det saknas även ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv i såväl planeringen som i analyserna och konsekvensbedömningen.

Det är bör även göras en djupare konsekvensanalys av den regionala utvecklingsplanens påverkan för olika grupper såsom barn, kvinnor, män samt personer med funktionsnedsättning.

Riksintressen

Gällande riksintressen hänvisas till efterkommande planering för att hantera påverkan på riksintresse med motivet att regionplaneringen är på en övergripande nivå. Regionplanen ska dock inkludera en bedömning av förslagets påverkan på riksintressen enligt 7 kap 3 §. Även miljöbedömningen bör därför hantera de konsekvenser som regionplanens genomförande kan medföra på riksintressena.

Kulturmiljö

Bedömningsgrunderna för kulturmiljö, landskap och bebyggelse beskrivs i miljöbedömningen. Länsstyrelsen anser att det bör tydliggöras varifrån bedömningsgrunderna är hämtade och vad de syftar till att klargöra. Tonvikten ligger på upplevelsevärden och till viss del bevarande av landskap, orördhet. Det finns ett flertal kulturhistoriska aspekter att ta hänsyn till utöver det som kan koppas till upplevelsevärden och autenticitet eller orördhet så som kulturhistoriska sammanhang och funktioner som kan inkludera estetiska, arkitektoniska, biologiska (biologiskt kulturarv) och andra aspekter. Genom att förtydliga och bredda bedömningsgrunderna kan beskrivningen av planförslagets konsekvenser för kulturmiljön utvecklas.

I miljöbedömningen beskrivs en del av de förhållningsätt som lyfts fram i samrådshandlingen. Länsstyrelsen delar bedömningen att förhållningssätt är nödvändigt för att hänsyn till kulturmiljöer ska vägas in i genomförandet av planen men att de delvis är vagt

formulerade och inte säkerställer detta. Länsstyrelsen anser att analysen kan utvecklas gällande att vissa bebyggelsekategorier har försetts med förhållningssätt medan andra saknar förhållningssätt för kulturmiljön och vad det kan innebära. Länsstyrelsen ser en risk för att de bebyggelsekategorier som saknar förhållningssätt kommer att betraktas som områden utan kulturvärden och att det därför inte kommer att beaktas i den fortsatta planeringen.

I miljöbedömningen ses målkonflikter som täthet och förtätning i kulturhistoriskt värdefulla områden som en risk då det saknas avsnitt i samrådshandlingen som beskriver kulturmiljöns förutsättningar i regionen. Länsstyrelsen delar den bedömningen och vill tillägga att analysen av vilka effekter förtätning medför på miljömässiga aspekter så som kulturmiljö kan utvecklas och ligga till grund för åtgärder som kan minska risken för skada och förvanskning av kulturmiljöerna.

Miljökvalitetsnormer för vatten

I den samlade konsekvensbedömningen påpekas en rad brister i beskrivningen av regionens vattenresurser. Länsstyrelsen instämmer i den beskrivningen.

I den samlade konsekvensbedömningen tas rekommendationer för kompletteringar till granskningsskedet upp. Länsstyrelsen håller med om dessa förslag och att de bör beaktas till nästa skede.

Klimat och risk

I den samlade konsekvensbedömningen som rör tekniska försörjningssystem dras slutsatsen att det finns förutsättningar för att systemen utvecklas och bidrar till att de övergripande ambitionerna i planförslaget kan uppnås, om de förhållningssätt och ställningstaganden som redovisas tillämpas i kommande planeringar och beslut. Eftersom den regionala utvecklingsplanen enbart redovisar befintliga och beslutade system samt att det i flera fall inte redovisas någon bedömning av det framtida behovet är det otydligt vad denna bedömning baseras på. Detta bör förtydligas.

I den samlade konsekvensbedömningen framförs att planförslaget inte ger tillräcklig vägledning kring hur potentiella målkonflikter kan hanteras. Behov av utvecklade transportsystem och tekniska försörjningssystem och risker nämns som exempel på målkonflikt. Behov av expansion som finns i en växande region och samtidigt minska länets klimatpåverkan och gå mot nettonollutsläpp nämns

som en annan. Vidare framförs att svåra avvägningar mellan motstridiga intressen behöver hanteras i efterföljande planering, som en följd av att samrådsförslaget är generellt. Länsstyrelsen instämmer i detta och vilket anknyter till de synpunkter som lyfts avseende den rumsliga utvecklingen ovan.

I de sammanfattade bedömningarna per miljökonsekvens redovisas risk för negativa konsekvenser i flera fall. Vid bedömning av på vilket sätt planförslagets genomförande bidrar till, eller motverkar, att de nationella miljökvalitetsmålen nås bedöms planförslaget för samtliga miljökvalitetsmål bidra till måluppfyllelse alternativt varken bidrar till eller motverkar möjligheterna att nå målet. Kopplingen mellan bedömningen av miljökonsekvenser och den bedömning som görs utifrån miljökvalitetsmålen bör förtydligas.

Enligt sammanfattningen avseende risk och klimatanpassning i den samlade konsekvensbeskrivningen innebär planförslaget förtätning och utökning av infrastruktur vilket medför ökade risker i ett förändrat klimat. Detta kan inte utläsas i bedömningen av hur planförslaget bidrar till miljökvalitetsmålen, i första hand de mål som rör god bebyggd miljö. Att den täta staden innebär konflikter kopplade till luftförorening, buller och riskfrågor är för övrigt en av de utmaningar som nämns i Sveriges miljömål borde speglas i bedömningen.

Länsstyrelsen instämmer i rekommendationen om att tematiska kartor och hänvisningar till andra underlag blir viktiga för den fortsatta planeringen. Detta särskilt eftersom man i den regionala utvecklingsplanen skjuter bedömningar av behov etc. av klimatanpassning till senare skeden i processen. Länsstyrelsen anser vidare i att det är viktigt att lyfta behovet av den lokala grönstrukturen och naturbaserade lösningar som klimatanpassningsåtgärder i bebyggda miljöer i den samlade konsekvensbeskrivningen.

Det konstateras att förtätning och utökning av infrastruktur medför ökade risker i ett förändrat klimat. Riskerna ökar även som en följd av allt tätare bebyggelse intill riskfyllda verksamheter och transportleder för farligt gods. Detta bör förtydligas i konsekvensbeskrivningen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av [redacted] med [redacted] som föredragande. I den slutliga handläggningen har också [redacted] för samhällbyggnadsavdelningen [redacted] samt [redacted] avdelningen för rättsliga frågor [redacted].

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Förteckning över bilagor av statliga myndigheters remissyttranden:

Energimyndigheten

Försvarsmakten

Havs- och vattenmyndigheten

Luftfartsverket

Länsstyrelsen i Uppsala län

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Post- och telestyrelsen

Sjöfartsverket

Statens geotekniska institut

Svenska kraftnät

Trafikverket

Tillväxtverket

Sändlista, via epost:

Energimyndigheten

Försvarsmakten

Havs- och vattenmyndigheten

Luftfartsverket

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Naturvårdsverket

Post- och telestyrelsen

Riksantikvarieämbetet

Sjöfartsverket

Skogsstyrelsen

Statens geotekniska institut

Svenska kraftnät

Sveriges geologiska undersökning

Trafikverket

Tillväxtverket

Kopia för kännedom

Länsstyrelsen Gotlands län

Länsstyrelsen i Hallands län

Länsstyrelsen i Skåne län

Länsstyrelsen i Södermanlands län

Länsstyrelsen i Västmanland

Länsstyrelsen i Uppsala län

Energimyndigheten

Datum
2024-05-28

Ärendenummer
2024-202296

Klimatavdelningen

Konfidentialitet
1

Er beteckning
101-2692-2024

LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN
Avdelningen för Hållbar tillväxt
[redacted]
Box 22067
104 22 STOCKHOLM

Yttrande angående förslag, RUFS 2060

Energimyndighetens ställningstagande

Fysisk regionplanering har stor betydelse bland annat för arbetet med den kommunala energiplaneringen. I den kommunala energiplaneringen är det naturligt att den bedrivs nära och integrerat med fysisk planering, då många av de behov och förflyttningar som en energiplan kommer adressera behöver ta sig uttryck i den fysiska planeringen.

För att genomföra energiomställningen är det nödvändigt att många parter arbetar tillsammans, speciellt om rådighet är delad och ansvarsområden är spridda. Gemensamt arbete gör inte bara att det sker ett utbyte mellan olika organisationer utan ger också möjlighet att agera samlat. Det kan bland annat handla om vissa typer av planer och analyser som kan vara relevanta att ta fram på mellankommunal eller regional nivå. Till exempel el- och effektanalyser, vindbruks- och solbruksplaner, vätgasstrategier och strategier för laddinfrastruktur.

Energimyndigheten anser att det är bra att det i planen beskrivs att stockholmsregionens aktörer ska främja lösningar för ökad inomregional produktion av förnybar energi och verka för en förnybar energiförsörjning. Energiomställningen, inklusive den storskaliga elektrifiering som förväntas ske, är dock svår att genomföra enbart genom tillförsel av ny produktion. Initialt bör man i den regionala och kommunala energiplaneringen bedöma potentialen för effektivare energianvändning, vilket innefattar såväl energihushållning som energieffektivisering. Därefter kan man börja beräkna behovet av ökad tillförsel av el och andra energibärare.

Postadress: Box 310 • 631 04 Eskilstuna • Besöksadress Gredbyvägen 10
Telefon 016-544 20 00 • Telefax 016-544 20 99
registrator@energimyndigheten.se
www.energimyndigheten.se
Org.nr 202100-5000

Energimyndigheten

Datum
2024-05-28

Ärendenummer
2024-202296

Att ha en flexibilitet inom produktion och användning av el och andra energibärare är också en viktig komponent i att möjliggöra energiomställningen.

Planeringen behöver beakta risker och sårbarheter i energisystemet för att veta var robusthetshöjande åtgärder behövs. Den behöver vara framåtblickande för att öka resiliensen. Energimyndigheten anser att det är bra att det i planen framhävs att arbeta för robusta system som möter krav vid höjd beredskap.

Beslut i detta ärende har fattats av [redacted]. Föredragande har varit handläggaren [redacted]

Detta beslut är elektroniskt signerat i Energimyndighetens ärendehanteringssystem och saknar därför underskrift

Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
Region Stockholm
Länsstyrelsen Stockholm

Ert datum
2024-04-09

Er beteckning
RS 2024-0344
101-12692-2024

Vårt tjänsteställe, handläggare
MELLERSTA MILITÄRREGIONEN
FYSPLAN
[redacted]

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

Yttrande avseende remiss om RUFS 2060, Stockholms län

Försvarsmakten lämnar nedan synpunkter på RUFS 2060.

Bakgrund

Region Stockholm och Länsstyrelsen Stockholm har berett Försvarsmakten möjlighet att inkomma med synpunkter på RUFS 2060.

Försvarsmakten i samhällsplaneringen

Försvarsmakten ansvarar, i enlighet med förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden, för riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap. 9 § miljöbalken). Försvarsmakten är som sektorsmyndighet ansvarig för att identifiera, samråda om, besluta om och presentera underlag för dessa riksintresseanspråk. Försvarsmakten fattade beslut om nu gällande riksintressen och områden av betydelse för totalförsvarets militära del den 26 januari 2023 (FM2022-23088:1).

I begreppet militär del ingår även andra myndigheters områden och verksamhet så som Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI), Försvarets radioanstalt (FRA) och Försvarets materielverk (FMV), varför Försvarsmakten företräder även dessa vad gäller riksintressen och samhällsplanering.

Försvarsmaktens huvuduppgift är enligt förordning (2007:1266) med instruktion för Försvarsmakten att försvara Sverige mot ett väpnat angrepp. I detta uppdrag ingår att främja Sveriges säkerhet och kunna hävda Sveriges territoriella

Postadress
Mellersta militärregionen
196 85 Kungsängen

Besöksadress
Granhammarsvägen 1

Telefon
08-584 540 00

Telefax
08-788 77 78

E-post, Internet
exp-hkv@mil.se
www.forsvarsmakten.se/mrm

integritet. För att kunna verka i enlighet med detta uppdrag behöver det säkerställas och skapas förutsättningar för myndigheterna inom totalförsvarets militära del att bedriva verksamhet över tid på bland annat övnings- och skjutfält, flyg- och marina övningsområden, flygbaser, flygflottiljer, marinbaser. Därtill behöver möjligheter att nyttja bland annat anläggningar, tekniska system och områden för försvarsplanering säkerställas.

Försvarsmakten i tillväxt

Det säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa har över tid försämrats. Ett väpnat angrepp mot Sverige kan inte uteslutas. Mot bakgrund av detta har regeringen i propositionen *Totalförsvaret 2021–2025* (prop 2020/21:30, 2020-10-14) lämnat förslag till riksdagen om mål och inriktning för det svenska försvaret. Riksdagen godkände den 15 december 2020 regeringens förslag till ett övergripande mål för totalförsvaret, nya mål för det militära och civila försvaret, inriktningen för Försvarsmaktens krigsorganisation samt förändringar i Försvarsmaktens grundorganisation vilket bl.a. innebär att ett antal nya regementen återinrättas (bet. 2020/21:FöU4, rsk. 2020/21:135, rsk. 2020/21:136). Regeringen har därefter beslutat om inriktning för Försvarsmakten 2021–2025 (dnr. Fö2018/01425, 2020-12-17).

För Försvarsmakten innebär detta att antalet krigsförband i krigsorganisationen succesivt utökas under perioden 2021-2030 vilket i förlängningen betyder att organisationen förstärks med både personal och materiel. Regeringens inriktning innebär även att fem regementen och en flygflottilj återinrättas i Arvidsjaur, Göteborg, Kristinehamn, Uppsala, Falun och Sollefteå med utbildningsdetachement i Östersund, av geografiska-, beredskaps- och utbildningsskäl. Detta tillsammans med förstärkningarna av krigsorganisationen leder till ett ökat behov av investeringar i infrastruktur. Därutöver är tillgång till övnings- och skjutfält av avgörande betydelse för Försvarsmaktens möjlighet att nå de politiskt uppsatta målen.

Det är i ljuset av ovan som skyddet av riksintressen för totalförsvarets militära del framgent måste beaktas. För att Försvarsmakten ska kunna tillväxa i enlighet med försvarsbeslutet pågår kontinuerligt en översyn av riksintressen och påverkansområden för totalförsvarets militära del i landet.

Försvarsmaktens bedömning och synpunkter

Behoven för totalförsvaret måste beaktas i varje del av detta visionsdokument som omsätts i en mer detaljerad plan.

I detta avseende ska det inte bara studeras att ett projekt inte får negativ påverkan för totalförsvaret utan att utgångspunkten snarare är om det finns åtgärder man kan göra inom ramen för respektive projekt som kan vara till gagn för totalförsvaret. Detta kan bland annat röra dimensionering av vägar och hamnar, säkerställandet av en trygg och robust energiförsörjning, säkerställande av att

vägtunnlar och broar har en höjd och bredd som svarar för totalförsvarets behov med mera.

Försvarsmakten framför att riksintressena för totalförsvarets militära del ska synliggöras i dokumentet, antingen genom kartor eller genom hänvisning i dokumentet till var man hittar underlag.

Försvarsmakten kan inte i dagsläget, på den detaljnivå planinriktningarna redovisas, göra en bedömning gällande huruvida föreslagen utveckling för bland annat bebyggelse, infrastruktur och vindkraft riskerar skada riksintressen för totalförsvarets militära del. Försvarsmakten framhärdar därför vikten av att samråd sker enligt standardförfarande i de ärenden som rör riksintressen för totalförsvarets militära del.

De riksintressen som påverkar kommuner, länsstyrelse eller andra aktörer i plan- och lovärenden eller tillståndsärenden redovisas i Försvarsmaktens riksintressekatalog. Där finns även en samlad redogörelse vilka remisser och ärenden Försvarsmakten vill få in.

Riksintressekatalogen finns tillgänglig länsvis på Försvarsmaktens hemsida: www.forsvarsmakten.se/riksintressen

Beslut i ärendet har fattats av [redacted] fysisk planering vid Försvarsstabens infrastrukturavdelning.

[redacted]

C FST STÖD INFRA FYSPLAN

Handlingen är fastställd i Försvarsmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.

Sändlista

Region Stockholm	registrator.rlk@regionstockholm.se
Länsstyrelsen Stockholm	stockholm@lansstyrelsen.se

För kännedom

Fortifikationsverket	fortv@fortv.se

Havs och Vatten myndigheten

Remissyttrande

Datum 2024-07-01 **Dnr** 2024-1474

Handläggare
[redacted]
Havsplaneringsenheten
[redacted]

Länsstyrelsen Stockholm
Ref dnr: 101-12692-2024
stockholm@lansstyrelsen.se

Yttrande över Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Havs- och vattenmyndigheten har beretts tillfälle att ge synpunkter på Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, samrådsförslag april 2024. HaV lämnar följande synpunkter.

Havs- och vattenmyndighetens inställning

Generella synpunkter
Havs- och vattenmyndigheten ser positivt på regionens vision om en hållbar storstadsregion och de tre övergripande mål och dess prioriteringar, bland annat prioriteringarna *”Stärka regionens vatten- och grönområden”*, *”Främja grön omställning i näringslivet”* och *”Klimatanpassning för att säkra mark, vatten och livsmedel”*. Myndigheten instämmer dock med vad som noteras i bilaga samlad konsekvensbedömning, avsnitten om vatten, natur och klimat (avsnitt 4.1, 4.2, 4.7) och behovet av att tydligare visa på målkonflikter och behovet av tydligare vägledning. Myndigheten instämmer även med rekommendationer som lämnas i sammanhanget.

Havs- och vattenmyndigheten ser även behov av att inkludera prioriteringar och rumslig inriktning avseende regionens kust- och havsområden. Det innefattar havsmiljön, såsom att beskriva utmaningar, nuläge, förutsättningar, miljökvalitetsnormer samt åtgärdsprogram inom ramen för havsmiljöförvaltningen enligt Havsmiljöförordningen (2010:1341). Motsvarande gäller även regionplanens förhållningssätt till den statliga havsplaneringen enligt havsplaneringsförordningen (2015:400). Statlig och kommunal kust- och havsplanering har relevans för regionens rumsliga inriktning vad gäller grön- och blåstruktur, men även beträffande bland annat rumslig inriktning gällande *Tekniska försörjningssystem* avseende energiförsörjning och energidistribution. Myndighetens yttrande lämnas utifrån regionens givna remissfrågor, inklusive detaljerade synpunkter gällande *Miljökvalitetsnormer för vatten respektive havsmiljö*, *Planering kust och hav* samt *Riksintressen*.

Svar på remissfrågor
Angående beskrivning av regionens styrkor och utmaningar, samt regionens vision, mål och prioriteringar delar Havs- och vattenmyndigheten uppfattningen om regionens utmaningar att växa hållbart med en ökad befolkning i regionen, ett ökat behov av mark- och vattenanvändning för bostäder, teknisk infrastruktur och transportbehov, samt utmaningen att uppfylla klimatmål och

skapa en motståndskraftig och robust region. Myndigheten ser positivt på regionens vision om en hållbar storstadsregion, målen och prioriteringar visar på regionens viljeriktning och att de tre hållbarhetsperspektiven lyfts fram som förutsättning för måluppfyllnad, i linje med Agenda 2030 och de globala målen. Havs- och vattenmyndigheten ser särskilt positivt på mål om god livsmiljö, grön omställning och robust region utan klimatpåverkan och dess prioriteringar. Det gäller bland annat prioriteringarna *Stärka regionens vatten- och grönområden*, *Främja en levande landsbygd och skärgård* samt *Klimatanpassning för att säkra mark, vatten och livsmedel*. Här instämmer myndigheten med regionen om behov av kompletterande vad gäller blåstruktur och tekniska försörjningssystem. Havs- och myndigheten ser även behov av att utveckla prioriteringar avseende kust- och havsmiljö, relaterat till miljökvalitetsnormer, riksintressen, samt kust- och havsplanering, se *detaljerade synpunkter*.

Angående planens förhållningssätt till rumslig utveckling och plankartan anser myndigheten att den nya regionala utvecklingsplanen redovisar ställningstaganden kring den rumsliga utvecklingen på ett övergripande och delvis mycket ändamålsenligt sätt genom strukturkartan, plankartan och tillhörande förhållningssätt. Myndigheten ser positivt på planens ansats avseende regional grön infrastruktur och om att verka för en hållbar utveckling av blåstrukturen som skapar förutsättningar för att uppnå miljökvalitetsnormerna inom vattenförvaltningen. På motsvarande sätt bör även förhållningsätt om rumslig inriktning avseende förutsättningar att uppnå miljökvalitetsnormerna inom havsmiljöförvaltningen inkluderas, samt förhållningssätt avseende rumslig utveckling med hänsyn till havsplaneringslagstiftningen och dess regelverk. Det gäller bland annat förhållningsätt om rumslig utveckling grön och blå struktur, men även avseende utveckling av tekniska försörjningssystem, energiförsörjning och energidistribution. Det sistnämnda är av särskild relevans utifrån statliga havsplaner och pågående uppdrag om utökat utrymme för havsbaserad vindkraft i svenska hav, se kommentarer under *Planering kust och hav* nedan. Region Stockholm beskriver att det behövs kompletterande underlag gällande bland annat blåstruktur och tekniska försörjningssystem. Havs- och vattenmyndigheten delar således den bedömningen och vill lyfta ett antal aspekter där utvecklingsplanen behöver vidare bearbetning för att fungera vägledande för en god hushållning av mark- och vattenresurser i kommande planerings- och lovprocesser, se nedan *Detaljerade synpunkter.*

Angående frågeställning om myndighetens roll för genomförande av regional utveckling och samverkansformer verkar myndigheten utifrån sitt uppdrag enligt instruktion om att, inom sitt ansvarsområde, vara pådrivande, stödjande och samlande vid genomförandet av miljöpolitiken och verka för en hållbar förvaltning av fiskeresurserna. En rad olika dialog- och samverkansformer kan antas, därtill ser myndigheten gärna att kommunikation sker genom yttrande på myndighetens remisser. Aktuellt i sammanhanget är remiss om förslag om ändrade havsplaner, utifrån uppdrag om nya områden för energiutvinning, som är ute på granskning fram till 30 augusti 2024. Planförslag ska slutlevereras till regeringen december 2024, se *Planering och av kust och hav* nedan. Havs- och vattenmyndighetens roll och medverkan i det regionala utvecklingsarbetet sker även med stöd av förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete och utifrån *Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021-2030*[1] och dess prioriteringar, såsom i sammanhanget prioriteringarna *Likvärdiga möjligheter till boende, arbete och välfärd i hela landet* och *En konkurrenskraftig, cirkulär och biobaserad samt klimat- och miljömässigt hållbar ekonomi*.

[1] https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2021/03/skr.-202021133

Detaljerade synpunkter

- *Miljökvalitetsnormer för vatten respektive havsmiljö*

I regionplanen bör de övergripande och mellankommunala vattenfrågorna och målkonflikterna identifieras och hanteras. Det avser exempelvis möjligheterna att kunna följa miljökvalitetsnormerna för vatten respektive havsmiljön. Den strategiska och översiktliga nivån i regionplaneringen är av stor betydelse för att kunna bedöma den samlade effekten av flera olika mark- och vattenanvändningar inom ett avrinningsområde eller kustområde. En god hantering i regionplanen skapar förutsättningar för att följa miljökvalitetsnormerna i översiktsplaneringen. Av en regionplan ska det enligt 7 kap. 3 § plan- och bygglagen (2010:900) framgå på vilket sätt miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken har följts. Det finns bland annat miljökvalitetsnormer för havsmiljön och för yt- och grundvatten. HaV anser att en beskrivning av gällande status samt en beskrivning av relevanta belastningar och åtgärder som påverkar möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna för vatten respektive havsmiljö bör tillföras planförslaget. Regionens utvecklingsinriktning bör formas utifrån dessa förutsättningar. Se vidare i HaV:s föreskrifter (HVMFS 2012:18) om god miljöstatus samt miljökvalitetsnormer[2] och åtgärdsprogram[3] avseende havsmiljön, samt VISS och Vattenmyndigheten Norra Östersjöns förvaltningsplan[4] och åtgärdsprogram[5] avseende vatten.

- *Planering av kust och hav*

Planförslaget innehåller en utvecklingsinriktning för skärgårdsöar men ytterligare ställningstaganden och en beskrivning av havsområdet kan behövas. I sammanhanget är det även relevant att belysa eventuella målkonflikter avseende exempelvis förtätning, byggnationer, infrastruktur i kustzonen och fysisk påverkan. För mer information se projektet Fysisk påverkan i svenska kustvatten[6] där frågan belyses. Se även framtagen rapport 2020:12 Fysisk störning i grunda havsområden[7].

Utvecklingsinriktningen för kustzonen och havsområdet är viktiga mellankommunala frågor. Regionens inriktning för dessa områden är också bärande för att bidra till en god livsmiljö, en långsiktigt god hushållning med mark och vatten samt en god ekonomisk tillväxt. Regionens ställningstaganden kan bidra till ett gott samspel mellan de nationella havsplanerna och den kommunala och regionala planeringen. Av en regionplan ska det enligt 7 kap. 3 § plan- och bygglagen framgå hur hänsyn har tagits till och hur planen har samordnats med bland annat nationella planer av betydelse för en hållbar utveckling i länet. Regeringen beslutade om Havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet[8] 2022. Den regionala utvecklingsplanen behöver kompletteras med redovisning och ställningstaganden kring havsplanerna. Havsplanerna ger vägledning till myndigheter och kommuner vid bland annat

---

[2] https://www.havochvatten.se/vagledning-foreskrifter-och-lagar/foreskrifter/register-havsforvaltning/god-miljostatus-samt-miljokvalitetsnormer-med-indikatorer-for-nordsjon-och-ostersjon-hvmfs-201218.html

[3] https://www.havochvatten.se/planering-forvaltning-och-samverkan/havsmiljoforvaltning/atgardsprogram-for-havsmiljon-i-nordsjon-och-ostersjon.html

[4] https://www.vattenmyndigheterna.se/tjanster/publikationer/2022/forvaltningsplan/forvaltningsplan-for-vatten-2022-2027-norra-ostersjons-vattendistrikt.html

[5] https://www.vattenmyndigheterna.se/tjanster/publikationer/2022/atgardsprogram/atgardsprogram-for-vatten-2022-2027-norra-ostersjons-vattendistrikt.html

[6] https://www.havochvatten.se/miljopaverkan-och-atgarder/miljopaverkan/fysisk-paverkan/kartlaggning-av-fysisk-paverkan-av-vattenmiljon.html#h-Rapporter

[7] https://www.havochvatten.se/data-kartor-och-rapporter/rapporter-och-andra-publikationer/publikationer/2020-10-09-fysisk-storning-i-grunda-havsomraden.html

[8] https://www.havochvatten.se/vagledning-foreskrifter-och-lagar/vagledningar/havsplaner.html

planläggning enligt 4 kap. 10 § miljöbalken. Havs- och vattenmyndigheten arbetar även i nuläget med att ta fram förslag på ändrade havsplaner[9]. Förslag finns ute på granskning mellan 16 maj och 30 augusti 2024. Planförslag, enligt uppdrag om nya områden för energiutvinning[10], ska slutlevereras till regeringen december 2024.

- *Riksintressen*

Av en regionplan ska det enligt 7 kap. 3 § plan- och bygglagen bland annat framgå hur riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken har tillgodosetts. En sådan redovisning saknas. Havs-och vattenmyndigheten beslutar om riksintresseanspråk för:

- Naturvård 3 kap. 6 § miljöbalken (inom sitt ansvarsområde)
- Friluftsliv 3 kap. 6 § miljöbalken (inom sitt ansvarsområde)
- Anläggningar för dricksvattenförsörjning 3 kap. 8 § miljöbalken
- Yrkesfiske 3 kap. 5 § miljöbalken

För områden som omfattas av en beslutad havsplan ska länsstyrelsens arbete, med att samordna statens intressen och se till att hänsyn tas till bland annat riksintressena, grundas på havsplanen. Det framgår av 3 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden.

Beslut om detta yttrande har fattats av [redacted] efter föredragning av utredaren [redacted]. I den slutliga handläggningen av ärendet har även [redacted] samt verksjuristen [redacted] medverkat.

[redacted]

[redacted]

Kopia till:
Region Stockholm
Ref: RS 2024-0344
registrator.rlk@regionstockholm.se

[99] https://www.havochvatten.se/planering-forvaltning-och-samverkan/havsplanering/granskning-av-forslag-till-andrade-havsplaner/forslag-till-andrade-havsplaner.html

[10] https://www.havochvatten.se/om-oss-kontakt-och-karriar/om-havs--och-vattenmyndigheten/regeringsuppdrag/regeringsuppdrag/uppdrag-om-nya-omraden-for-energiutvinning-i-havsplanerna-2022.html

2024-05-29

Länsstyrelsen Stockholm

Dokumentnummer
D-2024-378352

Ärendenummer
Ä-2024-021633

Handläggare
[redacted]

Informationsklass
Offentlig

LFVs samrådsyttrande över ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen - RUFS 2060

Luftfartsverket (LFV) har fått tillfälle att inkomma med synpunkter i samband med samrådsremissen av region Stockholms nya utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

Allmänt om LFVs verksamhet

LFVs huvuduppgifter är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart. LFVs verksamhet finansieras i huvudsak av intäkter från luftrumsbrukarna inom ramen för EUs avgiftssystem.

I det nu aktuella området (stockholmsregionen) tillhandahåller LFV flygtrafiktjänster för civil och militär luftfart i anslutning till två flygplatsområden (Stockholm Arlanda Airport och Stockholm Bromma Airport) samt vid flera friliggande anläggningar för radar, radio- samt navigation.

Påverkan riksintressen

Att ett område bedömts vara av riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken för ett visst ändamål innebär att detta intresse ska ges företräde framför andra allmänna och enskilda intressen när frågor om markanvändning avgörs. Hänsynen till riksintresset gäller oavsett om en planerad verksamhet eller åtgärd avser mark innanför eller utanför det redovisade områdets gränser. En åtgärd som planeras utanför det specifika riksintresseanspråket men inom påverkansområdet kan alltså medföra påtaglig skada på själva riksintresset. Det väsentliga i bedömningen när det rör ett område enligt 3 kap. miljöbalken är om värdet av riksintresset riskerar att påtagligt skadas.

LFV
Koncernfunktioner
601 79 Norrköping
011-19 20 00 T, 011-19 25 75 F
lfv@lfv.se
www.lfv.se
Org nr. 202100-0795

Att områden som är utpekade som riksintressen ska skyddas innebär att ett riksintresse har företräde om det motstående intresset är ett annat allmänt eller enskilt intresse.

Utkastet till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen tar inte hänsyn till påverkan för riksintressen. LFV vill därför nedan ange vilka riksintressen som är aktuella för LFVs verksamhet samt erinra om vikten av att dessa riksintressen skyddas i den framtida planprocessen.

Riksintresset för totalförsvaret

Beträffande riksintresset för totalförsvaret så utgör LFVs del av riksintresset att, i egenskap av utpekad underleverantör till försvarsmakten kunna utföra trafikledningstjänster i alla beredskapslägen för den militära luftfarten.
Vidare är LFV beredskapsmyndighet och är härvid utpekad som en myndighet med ansvar inom en eller flera viktiga samhällsfunktioner och vars verksamhet har särskild betydelse för samhällets krisberedskap och totalförsvaret.

Riksintressen ska redovisas och anges i den kommunala översiktsplaneringen utifrån det underlag som Försvarsmakten redovisar i sina kartunderlag samt Geodata över riksintressen med tillhörande påverkansområde. Geodata för de öppet utpekade områdena finns att ladda ned på Försvarsmaktens hemsida www.forsvarsmakten.se/riksintresse. För vissa anläggningar som är placerade utanför flygplatsområdet och i många fall anses skyddsvärda och är skyddsobjekt, publiceras inte deras exakta position eller skyddsområde.

LFVs CNS-tjänster är en grundläggande förutsättning för att dessa anläggningar som är av avgörande betydelse för totalförsvaret ska kunna nyttjas i alla beredskapslägen. En störning på CNS-tjänsterna medför därför att riksintressen för totalförsvaret riskerar att påtagligt påverkas.

Riksintresset för luftfarten

Alla flygtekniska system är en del av riksintresset för luftfarten och måste därför skyddas mot negativ påverkan. Såväl LFVs system för kommunikation, navigation och övervakning (CNS-systemen) som radioanläggningar/-stråk är en utpekad del av riksintresset för luftfarten [1]. Beträffande Stockholm Bromma Airport är det viktigt

[1] Trafikverkets Rapport Riksintressepreciseringför Bromma Stockholm Airport, TRV 2021/127666, påverkan för CNS-tjänster anges i avsnitt 5.1 sid. 26f samt Trafikverkets Rapport

LFV
Koncernfunktioner
601 79 Norrköping
011-19 20 00 T, 011-19 25 75 F
lfv@lfv.se
www.lfv.se
Org nr. 202100-0795

att betona att detta intresse inte enbart beror på bedrivande av flygplatsverksamhet utan även av radioanläggningar/-stråk i anslutning till flygplatsområdet. Att en flygplats planerar att avvecklas innebär därför inte att per automatik att riksintresset för luftfarten i anslutning till flygplatsområdet upphör.

Nödvändigt skydd för flygtekniska system

CNS-systemens funktion och därmed flygsäkerheten kan påverkas negativt av bl.a. höga byggnader, olämpliga konstruktionsmaterial och geometriska utformningar av dessa byggnader, vindkraftverk, starkströmsanläggningar, solcellsanläggningar, järnvägsanläggningar och elektromagnetiska störningar i allmänhet. Även trådlös kraftöverföring till elbilar eller dylikt kan orsaka störningar.

Förutom CNS-systemen finns också vitala radiolänkar mellan olika platser för olika former av tal- och datakommunikation, exempelvis för överföring av radardata eller tal till och från en radiostation. Dessa länkstråk måste också skyddas. Det innefattar skydd mot permanenta och tillfälliga etableringar i närheten av stråkens sträckning eftersom sådana kan innebära en total utsläckning av signalerna och därmed avbrott. Det är inte bara hinder i stråkets direkta siktlinje som är av betydelse, även strukturer vid sidan av eller under stråket kan ha en kraftig negativ inverkan.

Det finns ett generellt rekommenderat skyddsavstånd om 3 km meter mellan LFVs anläggningar och sådana anläggningar som kan medföra elektromagnetiska störningar, exempelvis solcellsanläggningar. Skyddsavståndet beror på att det finns risk för att solcellsanläggningar avger elektromagnetisk störning som medför en risk för radiostörning.

Trender och utveckling inom LFVs område som kan ha påverkan för den regionala utvecklingsplanen

LFV verkar i en bransch vars utveckling i hög grad drivs av globaliseringen, den demografiska utvecklingen och ekonomisk tillväxt. Ökande geopolitiska spänningar, svagare makroekonomisk utveckling och krav på klimatanpassning kan ha påverkan på flygbranschens utveckling. Andra trender som innebär såväl utmaningar som möjligheter är bland annat accelererande tekniska utvecklingen med digitalisering, automation och artificiell intelligens.

Riksintresseprecisering för Stockholm Arlanda Airport, TRV 2016/45303, version 2, påverkan för CNS-tjänster anges i avsnitt 6.4 sid 47f a

LFV
Koncernfunktioner
601 79 Norrköping
011-19 20 00 T, 011-19 25 75 F
lfv@lfv.se
www.lfv.se
Org nr. 202100-0795

Utkastet till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen tar inte hänsyn till trender och pågående utveckling inom luftfarten. LFV vill därför nedan ange vilka utvecklingsområden som är aktuella för LFVs verksamhet samt erinra om vikten av att hänsyn tas till detta i den framtida planprocessen.

Den förändrade säkerhetspolitiska situationen

Rysslands agerande innebär att den säkerhetspolitiska situationen i Sveriges närområde och övriga Europa på ett väsentligt sätt har försämrats. Detta kräver att Sverige stärker sin försvarsförmåga och därför även arbetar intensivt för att säkerställa att myndigheter med uppgifter inom totalförsvaret har förutsättningar för att kunna klara av sina uppgifter. Detta innebär bland annat att möjligheter att nyttja anläggningar och tekniska system för flygtrafikledning måste säkerställas eftersom det är grundförutsättningar för den operativa förmågan inom luftförsvar och därför en grundläggande resurs för försvarsverksamheten.

Obemannad luftfart

Trafik med obemannad luftfart (drönare) och behovet av tjänster för dessa ökar kraftigt. Redan i dagsläget sker transporter av bland annat matvaror till skärgården och sjukvårdskritiska varor till och från sjukhus med drönare. En framtida utvecklingsplan för stockholmsregionen bör därför ta hänsyn till den nya trafiken i luftrummet samt hur detta förväntas påverka den regionala infrastrukturen.

Beslut i detta ärende har fattats av [redacted] efter föredragning av [redacted]. I handläggningen av ärendet har även [redacted] deltagit.

Norrköping,

[redacted]

LFV
Koncernfunktioner
601 79 Norrköping
011-19 20 00 T, 011-19 25 75 F
lfv@lfv.se
www.lfv.se
Org nr. 202100-0795

LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Datum
2024-06-04

Diarienummer
3128-2024

Region Stockholm
registrator.rlk@regionstockholm.se

Samråd om regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen — RUFS 2060

RS 2024–0344

Redogörelse för ärendet

Den regionala utvecklingsplanen är övergripande och strategisk och visar på hur stockholmsregionen ska utvecklas fram till 2060. Länsstyrelsen i Uppsala län (Länsstyrelsen) yttrar sig över de frågor där det finns mellanregionala och mellankommunala intressen.

Länsstyrelsens synpunkter

Region Stockholm har ställt ett antal frågor som de önskar få svar på i remissen. Länsstyrelsen besvarar de frågor som vi anser relevanta utifrån vårt uppdrag.

När det kommer till de beskrivningar av styrkor och utmaningar som beskrivs i samrådsunderlaget vill länsstyrelsen framföra följande synpunkter.

De långsiktiga styrkorna beskrivs väldigt generellt, för att de ska kunna vara ett stöd i kommande prioriteringar anser länsstyrelsen att resonemanget behöver utvecklas så att det blir tydligt vad som ska värnas och vidareutvecklas.

När det kommer till de utmaningar som presenteras i samrådsunderlaget önskar länsstyrelsen att Region Stockholm lyfter blicken och ser det storregionala perspektivet. Uppsala län kan på många sätt bidra till att hantera de utmaningar som lyfts.

En av utmaningarna som region Stockholm lyfter är bostadsförsörjningen och att tillgången på byggbar mark i en redan tätbebyggd region utgör ett hinder. I och med utbyggnaden av fyrspåret till Uppsala finns en större möjlighet för länet att vara en

del av lösningen för det tillkommande bostadsbehovet. Även om det bedöms råda underskott på bostäder i Uppsala, Knivsta och Håbo kommuner idag så är priserna för olika typer av boende i flera delar av kommunerna i Uppsala län lägre än i många kommuner i region Stockholm. Förbättrade pendlingsmöjligheter och bättre förutsättningar för många att arbeta på distans gör att kommunerna i Uppsala län kan utgöra en mer attraktiv boendeort för många.

Länsstyrelsen vill också lyfta de likheter som finns i region Uppsala och Region Stockholm med en befolkning som är högt utbildad och en stark Life science industri. Dessa likheter skulle kunna ge mervärdeseffekter och förstärka storregionen som en internationellt intressant region för företagsetableringar. Detta perspektiv bör utforskas och förtydligas.

I Norduppland pågår en grön omställning som är närmast jämförbar den stora nyetablering vi ser i Norra Sverige. Den gröna omställningen av industri och näringsliv i den här regionen. Här beräknas runt 50 miljarder investeras de kommande åren och 5000 arbetstillfällen tillkomma. För att försörja de nya industrierna med arbetskraft krävs ett storregionalt perspektiv. De utmaningar som länsstyrelsen ser för att möta dessa utmaningar liknar de utmaningar som region Stockholm lyfter med kompetens, bostäder, kommunikationer och energiförsörjning.

Länsstyrelsen instämmer i Region Stockholms bedömning att det är av vikt att arbeta för att Arlanda ska kunna flytta fram sin position i konkurrens med flygplatser i övriga nordiska länder och för att etablera fler strategiska flyglinjer. Länsstyrelsen delar också bedömningen att kapaciteten i transportstråken till och från Arlanda behöver värnas. Länsstyrelsen anser att det även här är viktigt att värna storregionen och även värna och stärka kapaciteten i de norrgående transportstråken. Länsstyrelsens övergripande synpunkt är att det saknar en beskrivning av det storregionala perspektivet i östra Mellansverige i flera frågor. RUFS:en skulle med fördel kunna ha utblickar mot kringliggande län i flera frågor.

Kontaktuppgifter

Välkommen att kontakta Länsstyrelsen för frågor på telefon 010-223 30 00 eller via e-post uppsala@lansstyrelsen.se. Ange ärendets diarienummer 3128–2024 i ämnesraden för e-post.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av [redacted] med [redacted] som föredragande. I den slutliga handläggningen har också [redacted] medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Datum
2024-05-22

Ärendenr
MSB 2024-04517

Ert datum
2024-03-20

Er referens
101-12692-2024

Enheten för försörjningsberedskap (KC-UT-FÖ)
[redacted]

Länsstyrelsen i Stockholms län
stockholm@lansstyrelsen.se

Svar på remiss Regional utvecklingsstrategi och regional utvecklingsplan (RUFS) för Stockholm

MSB har tagit del av remissen och anser att det är positivt att Region Stockholm har tagit fram ett förslag till ny regional utvecklingsstrategi och regional utvecklingsplan (RUFS).

MSB ser positivt på att de förändrade förutsättningarna i omvärlden tas upp i förslaget till RUFS samt att bl.a. ett av de övergripande målen för regionens utveckling berör en robust region. Dessutom är det positivt att en identifierad utmaning handlar om att skapa en motståndskraftig och robust region, att ett mål är ”Säkerställda och robusta system, strukturer och samband som möter krav på höjd beredskap” samt att förslaget innehåller prioriteringar såsom ”Robusta tekniska försörjningssystem med säker tillgång”, ”Klimatanpassning för att säkra mark, vatten och livsmedel” och ”Stärkt beredskap i hela samhället”.

Vidare är det positivt att förslaget till RUFS nämner viktiga samhällsfunktioner och samhällsviktig verksamhet samt bl.a. föreslår att Stockholmsregionens aktörer ska höja kompetensen och förmågan att kunna omhänderta krav på civil beredskap respektive verka för stärkt totalförsvar och delta i planering och övningar som genomförs kopplat till höjd beredskap och krig. Det är även bra att krisberedskap och civilt försvar bedöms vara en mellankommunal fråga av regional betydelse.

Riksintresse för totalförsvaret

MSB anser att det av förslaget till RUFS inte framgår hur riksintressen enligt 3 kap. 9 § miljöbalken har tillgodosetts. Inom Region Stockholm finns i dagsläget ett riksintresse utpekat av MSB, P3 och P4 laboratorierna vid Folkhälsomyndigheten i Solna kommun (TfC 0003). Dessutom utreder MSB för närvarande om det är aktuellt att peka ut ytterligare områden av riksintresse för totalförsvarets anläggningar enligt 3 kap. 9 § miljöbalken inom regionen. MSB avser att göra en första bedömning avseende detta under år 2024 och har gärna en dialog med regionen.

Allvarliga olyckor

Under avsnittet ”Riskhänsyn och beredskap” anges riskhänsyn avseende ras, skred, erosion inklusive risker som följer med förhöjda havsnivåer och förändrade nederbördsmönster vid planering av ny bebyggelse. Det nämns också att samhällsviktig verksamhet ska planeras med hänsyn till översvämning. MSB anser att hänsyn även bör tas till risker alla förekommande olycksrisker och att även industri/transportolyckor kopplat till exempelvis farliga ämnen, farligt gods, bränder och explosioner bör inkluderas.

Klimatanpassning

Regionen ska verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter (PBL 7 kap 1§). MSB ser därför positivt på att klimatanpassning lyfts som en mellankommunal fråga av regional betydelse samt under rubriken ”Riskhänsyn och beredskap” och ”Klimatanpassning för att säkra mark, vatten och livsmedel”. Att klimatanpassningen är en viktig del av den civila beredskapen och för att hantera risker och sårbarheter i samhället framgår i prioriteringarna för Stockholmsregionens utveckling.

Samtidigt konstaterar konsekvensbeskrivningen att planförslaget innebär förtätning och utökning av infrastruktur vilket medför ökade risker i ett förändrat klimat. Vidare att vägledning ges främst för risker kopplat till översvämning och ökade flöden men saknas för andra klimatrelaterade risker.

MSB anser att med utgångspunkten i konsekvensbeskrivningens slutsatser och rekommendationer finns det anledning, men också goda möjligheter, att se över och vidareutveckla regionplanen för att hantera samtliga risker som ett förändrat klimat medför och skapa bättre förutsättningar för klimatanpassning i kommande planeringsprocesser.

MSB vill uppmärksamma att regeringen i mars 2024 har fattat beslut om Sveriges nationella strategi för klimatanpassning. Strategin redovisar regeringens inriktning för det nationella arbetet med klimatanpassning och innehåller bland annat mål för klimatanpassning. Läs mer på: https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2024/03/skr.-20232497

Översvämningsförordningen

Stockholm har identifierats som ett område med betydande översvämningsrisk enligt förordning (2009:956) om översvämningsrisker. Det finns publicerade kartor för översvämningsrisk och Länsstyrelsen Stockholm har tagit fram en riskhanteringsplan.

Riskhanteringsplanen kan innehålla mål och åtgärder som är viktiga att beakta i regionplanen. Att identifiera åtgärder i den regionala planeringen som sedan kan redovisas i riskhanteringsplanen är också möjligt. Regionplanen kan exempelvis identifiera riskområden, ge strategiska inriktningar för lokalisering av bebyggelse, fastställa planeringsprinciper och peka ut särskilda skydds- och riskreduceringsåtgärder. MSB vill betona att med god samordning kan riskhanteringsplanen vara ett stöd för regionplanen och vice versa.

Mer information om översvämningsförordningen finns på MSB:s webbsida: https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/naturolyckor-och-klimat/oversvamning/oversvamningsdirektivet/

Sjöfart och olyckor till sjöss

Regionplanen redovisar hamnar för gods med viktiga funktioner, både för internationella godstransportflöden och godstransportflöden till och genom Stockholmsregionen samt övriga Mälardalen. Planen innehåller dessutom ett antal förhållningssätt för att upprätthålla

effektiva godstransporter på vatten. MSB vill betona vikten av att i regionplanen beakta risken för olyckor till sjöss.

I maj 2022 lanserade myndigheterna i Sveriges nationella samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO) en uppdaterad handlingsplan för oljeskadeskydd som tydliggör de prioriterade åtgärderna i närtid samt hur förmågan mäts och följs upp. Handlingsplanen ska stödja ansvariga aktörer i sina prioriteringar och tydliggöra vad var och en behöver göra själv och tillsammans.

Myndigheterna i NSO har också tagit fram en kunskapsöversikt och kortfattad, överskådlig summering av den aktuella riskbilden för oljeutsläpp till sjöss i Sverige: Riskbild för oljeolyckor till sjöss: en kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna, MSB1643 (2020)

Alla kommuner med kust mot statligt vatten har en risk att drabbas av storskaliga föroreningar från fartygsolyckor. En större utsläppsolycka påverkar inte bara djur och växter men kan även drabba friluftsliv, turism, fiske och andra socioekonomiska värden.

Handlingsplanen, rapporten och övrigt underlag om oljeskadeskydd finns på MSB:s webbsida: https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/oljeskadeskydd/

Vidare anser MSB att förslaget till RUFS även bör ta hänsyn till och samordnas med det nationella målet för totalförsvaret respektive för det civila försvaret, vilka MSB bedömer är nationella mål av betydelse för en hållbar utveckling i länet.

Flygtransport

MSB noterar att förslaget till RUFS nämner nedläggning av Bromma flygplats och att dess flygtrafik sannolikt delvis kommer flyttas till Arlanda flygplats. MSB anser det positivt att förslaget anger förhållningssätt för att upprätthålla Arlandas funktion, men vill samtidigt understryka att MSB vidhåller betydelsen av att analysera vilka konsekvenser en avveckling av Bromma flygplats medför ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv, samt se över vilka förutsättningar som är nödvändiga för att Arlanda ska kunna ersätta den kapacitet som idag finns på Bromma flygplats.[1]

I detta ärende har [redacted] beslutat. [redacted] har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också [redacted] deltagit.

[redacted] [redacted]

[1] MSB:s remissvar på rapporten *Arlanda – en plan för framtiden* (MSB 2022-08592) samt remissvar på *Ds 2021:25 Bromma flygplats underlag för avveckling av drift och verksamhet* (MSB 2021-10638).

stockholm@lansstyrelsen.se
Länsstyrelsen i
Stockholms län

Vår referens: 24-3701 **Ert datum:** 2024-03-20

Remissvar – Länsstyrelsen i Stockholms remittering av förslag till ny regional utvecklingsstrategi 2060, dnr 101-12692-2024

Post- och telestyrelsen (PTS) har som statlig myndighet genom Stockholms läns länsstyrelse beretts möjlighet att lämna synpunkter på region Stockholms samrådsförslag avseende ny regionalutvecklingsplan. PTS har enligt 1 § förordningen (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen ett samlat ansvar inom postområdet och området för elektronisk kommunikation. Remissvaret ryms inom myndighetens ansvarsområde.

Digital infrastruktur, digitalisering och digital inkludering utgör fundament för utveckling av och inom region Stockholm, med bäring på alla nivåer från vision till aktiviteter och insatser och tillbaka igen, i figuren på s 8, såväl som för att nå de globala målen Agenda 2030 och ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. En regional utvecklingsplan/-strategi behandlar ett stort antal områden. PTS menar att digital infrastruktur och digitaliseringen med den roll i, och betydelse för, utvecklingen inom samtliga övriga områden som RUFS 2060 omfattar, med förtjänst skulle kunna lyftas mer och tydligare sättas i ett samhällsplaneringsperspektiv.

Vid betraktelse av föreliggande version, menar PTS att RUFS 2060 på ett kraftfullare vis skulle kunna tjäna som ena änden i en röd tråd, där omställningen till ett mer digitalt samhälle kommer att påverka och påverkas av övriga områden. På den regionala och kommunala nivån är samhällsplaneringen ett av de verktyg som finns och som kan användas för att uppmärksamma och underlätta utbyggnad av olika typer av nät för digital kommunikation:

Det är betydelsefullt att det existerar en röd tråd från regionala strategier och planer, över översiktsplaner till detaljplanering på kommunal nivå. Utifrån den konkretiseringsnivå som strategin eller planeringen avser, bör därför behov uppmärksammas, oönskade konsekvenser förutses, hinder förebyggas och planering i ett senare skede stödjas och underlättas.

Digital infrastruktur – inte minst trådlös sådan, kräver utrymme över, under och ovan markytan och genom att den regionala utvecklingsstrategin ofta ligger till grund för fysisk planering i senare skeden, är det angeläget att fysiska konsekvenser av önskad digitalisering inte glöms bort. Behov av att på klimatsäkrade och hållbara platser, uppföra nya master för trådlös kommunikation, skåp och bodar för teknisk utrustning, platser för start och landning för drönare, schakt och diken för kablar, sjökablar m.m. kräver såväl utrymme som olika typer av tillstånd (där vissa har direkt bäring på hur detaljplanen ser ut). Ibland måste avvägningar gentemot riksintressen eller andra allmänna intressen göras och i det sammanhanget kan planeringsunderlaget utgöra ett stöd.

Att tillgodose behov av fysisk digital infrastruktur i form av robusta, trådbundna och trådlösa nät, är i första hand marknadens uppgift. Ibland kan olika typer av insatser eller främjandeåtgärder krävas på nationell, regional eller kommunal nivå, för att samhällets behov av digital kommunikation ska kunna tillgodoses.

I avsnittet *En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö*, ses ingen koppling till att digital kommunikation och digitalisering är – och i ännu större utsträckning kommer att *bli* – ett krav för goda livsvillkor samt för att kunna ta emot vissa välfärdstjänster och samhällsservice. Därmed är den digitala infrastrukturen också avgörande när man talar om främjande av levande landsbygd och skärgård, förutom övriga behov av digital kommunikation som måste tillgodoses, för att kunna leva vardagsliv, arbeta, utbilda sig och bedriva olika typer av näringsverksamhet.

Därför är det viktigt att lyfta digitalisering och möjlighet till uppkoppling med god kapacitet (trådlös och/eller trådbunden). I avsnittet *En ledande kunskaps- och tillväxtregion* nämns inledningsvis att ”Digitala och smarta tjänster har motverkat digitalt utanförskap och fortsätter att bidra till utvecklingen av näringsliv, offentlig sektor och människors vardag.” Detta skulle med fördel kunna återkopplas mer till i avsnittet, men punkten att stockholmregionens aktörer ska verka för att ge SMF särskilt stöd för att dessa ska kunna dra nytta av digitaliseringens möjligheter osv. ser PTS som positivt. SMF är en viktig målgrupp som inte självklart besitter samma investeringskapital som större bolagskoncerner, eller samma flexibilitet som mindre entreprenörer. Det är vanligt att resursbrist skapar hinder för utveckling och kompetenshöjning, även om ambitionerna finns.

PTS bredbandskartläggningar visar tydligt att Stockholms län sedan lång tid tillbaka har en hög utbyggnadsgrad, både inom fast och mobilt bredband. Allt eftersom den digitala infrastrukturen byggts ut ser PTS också ett växande behov av insatser för ökad digital inkludering, exempelvis främja kompetensutveckling, samt ökad användning av digitala tjänster utifrån olika målgruppers behov, liksom tillgänglighetsanpassning av tjänster och verktyg för olika funktionshinder. Det är betydelsefullt, för den enskilda individen och organisationen, men också för att frigöra innovationskraft i regionen och att sammantaget realisera den digitala infrastrukturens värde.

På motsvarande vis finns anledning att – också i ljuset av ökad digitalisering med minskade brevförsändelser, men ökande paketvolymer – beakta möjliga framtida konsekvenser för transporter och stadsplanering. Detta så att nya lösningar för leveranser, upphämtnings- och avlämningsställen m.m. inte förhindras genom den omedvetna begränsningar i fysiska planeringen.

Yttrandet har beslutats av [redacted]. I ärendets slutliga handläggning har även handläggaren [redacted] (föredragande) deltagit.

SJÖFARTSVERKET

Maritim samverkan och utveckling

Handläggare, direkttelefon
[redacted]

Datum
2024-05-31

Vår beteckning
24-01790

Ert datum
2024-03-20

Er beteckning
101-12692-2024

Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm
stockholm@lansstyrelsen.se

Sjöfartsverkets yttrande över Region Stockholms samrådsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS)

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur. Verksamheten bedrivs med huvudsaklig inriktning på handelssjöfarten. Fritidsbåtstrafikens, fiskets och marinens intressen ska beaktas.

Bakgrund

Länsstyrelsen i Stockholms län har i skrivelse, daterad den 20 mars 2024, begärt Sjöfartsverkets yttrande gällande Region Stockholms förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS) i syfte att samordna statens intressen under samrådet.

Yttrande

Sjöfartsverkets samlade bedömning

Sjöfartsverket ser mycket positivt på det ambitiösa arbete och den helhetssyn som präglar planförslaget. Förslaget är väl genomarbetat och fångar upp Stockholmsregionens möjligheter och utmaningar i ett långt tidsperspektiv. Region Stockholm har gjort ett gediget arbete i att identifiera styrkor att bygga vidare på samt utmaningar som är nödvändiga att möta. Det är synnerligen positivt att planförslaget har ett holistiskt synsätt på transporter som beaktar både person- och godstransporter, utan att det ena transportslaget försummas på bekostnad av det andra. Regionens geografiska förutsättningar medför att transportslagen till stor del ihop hänger ihop, inte minst vad gäller sjöfart. Region Stockholm har därför fångat att både person- och godstransporter utgör viktiga, grundläggande förutsättningar för regionens nuvarande funktion och dess framtida utveckling.

Yttrandet är disponerat utifrån planförslagets struktur. Det inleds med svar på de två frågor som länsstyrelsen anger i remissmissivet och följs därefter av synpunkter på planförslagets respektive kapitel/avsnitt.

Svar på länsstyrelsens frågor

- *Finns råd om allmänna intressen och synpunkter på statliga intressen utifrån myndighetens ansvarsområde?*

  Sjöfartsverkets allmänna råd inom myndighetens ansvarsområde framgår i de specifika synpunkterna nedan.

- *Tillgodoses eller riskeras påtaglig skada på områden av riksintresse i förhållande till gällande värdebeskrivningar?*

  Sjöfartsverket anser att områdena av riksintresse för kommunikation, sjöfart, är väl tillgodosedda i planförslaget. Sjöfartsverket kan inte se att planförslaget medför någon påtaglig skada på dessa riksintressen. Genomgående både fångas, betonas och värnas sjöfartens betydelse och funktion i Stockholmsregionen.

Vision, mål och prioriteringar för Stockholmsregionens utveckling

I samrådsförslaget presenterar regionen en övergripande vision med därtill relaterade övergripande mål samt delmål och prioriteringar för att nå dessa.

En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö

Sjöfartsverket ser positivt på planförslagets första övergripande mål, där i synnerhet prioriteringen att ”*Främja en levande landsbygd och skärgård*” förefaller rimlig. Det är dock viktigt att beakta att en målsättning om att uppmuntra till att fler flyttar ut i skärgården kan skapa utmaningar för den vattenburna kollektiv-/skärgårdstrafiken. Region Stockholm, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, har en särskild roll i att beakta denna utmaning och att i samverkan med berörda aktörer att skala upp kapaciteten på den vattenburna trafiken i syfte att uppnå detta mål.

En ledande kunskaps- och tillväxtregion

Sjöfartsverket bedömer även att planförslagets andra övergripande mål är välavvägt. För sjöfartens och Sjöfartsverkets del är prioriteringen ”*Öka Stockholmsregionens internationella tillgänglighet*” av relevans. Stockholmsregionens läge och storlek medför ett beroende av god kontakt och samverkan utanför regionen. Sjöfartsverket delar därför antagandet om att det är viktigt att Stockholmsregionen kan konkurrera med andra storstadsregioner genom att säkerställa den internationella tillgängligheten. Inom detta område är och förblir ett robust färjelinjenät viktigt. Det är på så vis positivt att Region Stockholm avser att arbeta för att stärka förutsättningarna för ett hållbart resande med bland annat sjöfart och verka för goda förbindelser till Finland och Baltikum med sjöfart.

Sjöfartsverket kan dock konstatera att färjetrafiken till och från Stockholmsregionen har genomgått en smärre strukturomvandling i spåren av pandemin (dock inte nödvändigtvis som en direkt följd av pandemin). I kombination med att färjelinjenätet och dess destinationer har minskat i omfattning, har rederierna i viss utsträckning sålt av en del fartygstonnage. Detta har medfört neddragningar i avgångar på vissa linjer,

varför nuvarande situation är en minskad internationell tillgänglighet för färjetrafiken. Följande linjer har dragits in eller pausats:

- *Nynäshamn-Rostock (Hansa Destinations)*
- *Stockholm-Riga (Tallink Silja)*
- *Norvik-Hangö (Stena Line)*
- *Kapellskär-Mariehamn (Viking Line)*

Därutöver har Tallink Silja numera enbart en daglig avgång till Åbo från Stockholm jämfört med tidigare två avgångar per dag.

Sett till de senaste årens utveckling är Region Stockholms prioritering om att Stockholmsregionens aktörer ska verka för goda förbindelser till Finland och Baltikum därmed för närvarande behäftad med vissa utmaningar som berörda aktörer bör möta.

I fråga om internationell tillgänglighet bör det också nämnas att Stockholm är en viktig hamn för kryssningstrafiken i Östersjön.

En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

Sjöfartsverket ser även positivt på planförslagets tredje övergripande mål och att Region Stockholm lyfter att transportsystemet behöver vara robust och effektivt samt att det ska vara smidigt och enkelt att transportera gods och bedriva nyttotrafik.

Gällande planförslagets prioriteringar är Sjöfartsverket samstämmigt i att omställningen till fossilfrihet är en utmaning som har betydande påverkan på transporter, där elektrifiering är en del av lösningen. Sjöfartsverket tillstyrker att Stockholmsregionens aktörer ska skapa förutsättningar för utveckling av fossilfria transporter och påskynda användningen av fossilfria bränslen, bland annat genom utbyggnad av laddinfrastruktur och infrastruktur för biobränslen och vätgas. Sjöfartsverket är av uppfattningen att denna nya bränsleinfrastruktur är avgörande för det framtida sjöfartssystemet.

I planförslaget fästs stor vikt vid elektrifiering. Vad gäller sjöfart råder dock stor osäkerhet huruvida den kommer att elektrifieras på samma sätt som vägtransporter. Även om visst tonnage har förutsättningar till el- eller hybriddrift är den internationella sjöfartens beskaffenhet troligtvis inte sådan att sjötransporter kan implementera eldrift i alltför hög utsträckning. Färjetrafiken, som är mycket viktig för Stockholmsregionen, har dock relativt stark potential för mer hållbar sjöfart, inte minst genom skapandet av s.k. gröna sjöfartskorridorer.

Den troliga utvecklingen för sjöfarten i framtiden är en framväxande bränslemix, i vilken flera alternativa drivmedel och framdriftstekniker kommer att introduceras, användas parallellt och samexistera över tid. Denna omställning skapar dock tunga investeringsbehov för hamnar att möta efterfrågan och tillhandahålla dessa alternativa och förnybara bränslen för sjöfarten. Det är en teknologisk utmaning att bygga en nödvändig och robust infrastruktur för produktion, lagring och distribution av bränslena. För Stockholmsregionen är det därför viktigt att skapa och främja framväxten av denna infrastruktur för att möjliggöra omställningen inom sjöfartssystemet. Att det

offentliga är en aktiv och stödjande part för hamnarnas framväxande roll som energinoder i transportsystemet är därför rimligt.

Att offentliga aktörer är en aktiv part i omställningen gäller också utmaningen i att möta hamnarnas framtida effektbehov i elnätet. Även om graden av elektrifiering av sjötransporter är oklart, är dock elektrifiering av hamnar av stor betydelse. I detta ingår elektrifiering av själva hamndriften och investeringar för att kunna tillhandahålla land- och laddström till fartyg. Tillgången på förnybar el och tillräcklig kapacitet i elnätet är därför viktiga förutsättningar att beakta för att hamnarna ska kunna bidra till transportsystemets omställning.

Sjöfartsverket delar slutligen Region Stockholms ställningstagande att det krävs satsningar på infrastruktur för att bibehålla transportsystemets funktion i både normalfall och kris och för att möta länets befolknings- och näringslivsutveckling. Även om behoven sannolikt är störst i kollektivtrafiken och järnvägen, bör inte sjöfartens del av transportsystemet glömmas.

Storstockholms rumsliga inriktning

Region Stockholms ställningstaganden om Stockholmsregionens rumsliga inriktning innehåller flera intressanta aspekter. Helt klart är att transportinfrastrukturen behöver samplaneras med bebyggelseutvecklingen.

Det regionala transportsystemet

Sjöfartsverket anser att planförslaget ett förtjänstfullt beskriver Stockholmsregionens transportsystem. Positivt är att sjö- och pendelbåtstrafik samt hamnar och godsterminaler är inkluderade som komponenter i systemet. Transportsystemet har en betydande funktion för godstransporter och en stor betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet i kris och krig. För ett robust och resilient transportsystem utgör sjöfarten en omistlig del. Detta gäller inte minst i fråga om Stockholmsregionens varuförsörjning, då regionen utgör landets största konsumtionsmarknad.

Gällande regionens varuförsörjning fångar planförslaget godsterminalernas betydelse och funktion. Strategiskt belägna terminalområden utgör knutpunkter för godstransporter med möjligheter till omlastning, lager och varuhantering. Planförslaget fångar behoven gällande att godsterminalerna behöver ha god tillgänglighet och kopplingar mellan trafikslag. Sjöfartsverket tillstyrker förhållningssättet om att de befintliga godsterminalerna ska värnas och att verksamheternas behov måste beaktas vid bebyggelseutveckling. Likaså bör nya anläggningar mycket riktigt lokaliseras i strategiska lägen.

Plankarta

Sjöfartsverket har även granskat plankartan (figur 10) i planförslaget. Sjöfartsverket ser positivt på att plankartan redovisar Stockholmsregionens nätverk av hamnar, liksom de viktigaste farlederna. Hamnarna som redovisas är passagerarterminaler och hamnar för gods som fyller en viktig funktion för internationella godstransportflöden och för Stockholmsregionen och angränsade regioner.

Besöksadress
af Pontins väg 6

Telefon
0771 63 00 00

Organisationsnummer
202100-065401

Postadress
115 21 Stockholm

E-post
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Sjöfartsverket noterar att planförslaget och plankartan särskilt lyfter betydelsen av Värtahamnen och Stadsgårdskajen inom Stockholms hamn, Södertälje hamn, Norvik, Nynäshamns hamn, Kapellskär, Grisslehamn och Hallstavik. Sjöfartsverket vänder sig inte emot detta urval, men vill upplysa om att hamnarna i Grisslehamn och Hallstavik inte är utpekade som allmänna hamnar eller utgör riksintressen för kommunikationer.

Sjöfartsverket välkomnar att planförslaget betonar dessa hamnars bärande funktion försörjning av varor, bränslen och material, och utgör samhällsviktig verksamhet. Sjöfartsverket ser positivt att regionen har identifierat att en effektiv struktur för godstransport bygger på att hamnarna har funktionella farleder och landanslutningar.

Sjöfartsverket tillstyrker samtliga av regionens förhållningssätt för att upprätthålla effektiva godstransporter på vatten. Att säkerställa inseglingsförhållandena till Stockholmsregionens hamnar är kanske den viktigaste komponenten där både kommande översikts- och detaljplanering i regionens kommuner ständigt måste skydda och ta hänsyn till de riksintresseklassade farledernas funktion.

Det trafikslagsövergripande perspektivet att Region Stockholm ser behov av att utveckla och säkerställa ändamålsenlig infrastruktur för att främja god samordning mellan sjötransporter och andra trafikslag är givetvis klokt.

Sjöfartsverket ser också positivt på att Region Stockholm presenterar en ambition om att säkerställa och vidareutveckla strategiska kajlägen, i synnerhet i regionens centrala delar. Bebyggelseutveckling i vattennära områden står ofta i konflikt med hamnarnas verksamhet och behov av ytor för sin verksamhet. I det sammanhanget är det väldigt bra att Region Stockholm lyfter utmaningen med buller. Regionens förhållningssätt om att det är viktigt att värna sjöfartens och hamnarnas funktion genom att beakta behov av skyddsavstånd i samband med planering av bebyggelse i närheten av hamnar och farleder tillstyrks.

Det är givetvis är det klokt att inte försumma ett ekologiskt perspektiv i planeringen, varför det bör vara oundvikligt att beakta påverkan på vattenresurser vid utveckling av både farleder och hamnar.

I likhet med resonemanget ovan om elektrifiering är det avslutningsvis förståndigt att planförslaget betonar att kapacitet i elnätet till utpekade hamnar är en förutsättning för att möjliggöra elektrifiering av delar av sjöfarten och hamnarnas verksamhet.

Tekniska försörjningssystem

I planförslaget redogör Region Stockholm för betydelsen av Stockholmsregionens tekniska försörjningssystem. Sjöfartsverket önskar lyfta några aspekter om energianläggning och energidistribution samt massahantering.

I likhet med resonemanget ovan gällande elektrifiering är Sjöfartsverket är enigt med Region Stockholm om att elnätet behöver byggas ut och uppgraderas för att tillföra den kapacitet och effekt som behövs i den växande regionen och för att skapa förutsättningar för elektrifiering och omställning. Detta gäller inte minst för hamnarnas och sjöfartens

omställning. Det är därför positivt att planförslaget presenterar ett förhållningssätt gällande att lokalisera energianläggningar som är beroende av bränsletransporter i strategiskt goda lägen, nära hamn- eller järnvägsanslutningar och i närheten av drivmedels- och bränsletillgång.

Vad gäller massahantering är det bra att regionen presenterar förhållningssätt för att säkra en effektiv massahantering. Sjöfartsverket önskar skicka med att transport av massor lämpar sig för relativt småskalig inlandssjöfart. Regionen bör överväga om man på strategisk nivå kan främja denna nisch inom sjöfarten som har så pass uppenbara vinster och förtjänster i regionen. Då förhållningssättet syftar till att minska behovet av masstransporter inom regionen kan sjöfart utgöra en del av lösningen genom att tillse att dessa transporter sker med fartyg och/eller pråmar istället för med landtransporter.

Ärendet har handlagts av [redacted] i samråd med [redacted]

Enhet Samhällsplanering
[redacted]
registrator@svk.se

Länsstyrelsen Stockholm
stockholm@lansstyrelsen.se

2024-05-30 Svk 2024/1306 YTTRANDE

Yttrande angående regional utvecklingsstrategi och regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2060

Ert diarienummer: 101-12692- 2024

Svenska kraftnät har tagit emot handlingarna för den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2060).

Det är positivt att regionen lyfter de behov som finns för elsystemet i Stockholms län och elektrifieringens betydelse för den gröna omställningen. Likaså är det positivt att ett av de föreslagna målen för regionen handlar om behovet att säkra en robust och hållbar energiförsörjning samt att stärka elektrifieringen. Svenska kraftnät vill i det sammanhanget lyfta fram att de satsningar som nu görs på elnätet i Stockholmsregionen är direkt nödvändiga för att upprätthålla ett driftsäkert elsystem och trygga stockholmarnas elförsörjning.

De kraftledningar som försörjer regionen idag klarar inte av möta de behov som uppstår av att Stockholm växer och ska elektrifieras, därför behövs både en modernisering och en utbyggnad av elnätet i regionen. Elbehovet i Stockholmsregionen har dessutom ökat snabbare än vad som förutsågs när den nya nätstrukturen för Stockholm togs fram för drygt tio år sedan, bland annat på grund av befolkningsökning, minskad regional elproduktion och ny elberoende infrastruktur. Det är därför viktigt att pågående och planerade förstärkningar för elnätet till och från Stockholms län blir genomförda och att genomförandet sker i tid.

En av våra stora utmaningar är frågan om framkomlighet och det är bra att ett av de förhållningssätt som beskrivs i RUFS 2060 handlar om att säkerställa markbehov för utbyggnad av både transmissionsnät och regionnät, för att kunna upprätthålla och utveckla anläggningar för energi och eldistribution samt kraftledningar. Svenska kraftnät vill betona att det finns ett gemensamt ansvar hos samhällets aktörer att ha detta i beaktande då frågan om energiförsörjning berör hela länet och är en förutsättning för att uppnå klimatmål och säkra Stockholmsregionens framtida tillväxt.

I figur 16 i RUFS 2060 visas nuvarande och framtida transmissionsnät i Stockholmsregionen. Det är bra att regionen redovisar detta, men vissa förstärkningar är i en tidig fas och saknar i dagsläget beslut om fortsatt inriktning. Det är dessutom svårt att förutse vilka eventuella ytterligare behov som kan tillkomma till år 2060. Svenska kraftnät har därför ett önskemål om att det i figurtexten läggs till en formulering om att det som visas i den högra kartbilden är en preliminär bedömning

Dokumentet är signerat med Svenska Kraftnäts underskriftstjänst, SendSign

SvK1000, v4.0, 2016-04-27

av det framtida transmissionsnätet samt att det inte är osannolikt att nätet kommer att behöva stärkas ytterligare och att det därmed kan tillkomma ytterligare behov av ytor i länet för både ledningsdragning och stationer.

Svenska kraftnät ser fram emot fortsatt dialog.

Detta yttrande har beslutats av [redacted] efter föredragning av [redacted]. I ärendets slutgiltiga handläggning har även [redacted] medverkat.

Yttrandet har signerats digitalt och saknar därmed underskrifter.

Dokumentet är signerat med Svenska Kraftnäts underskriftstjänst, SendSign

DOKUMENT SIGNATURER

Innehållet i detta dokument är digitalt signerat.
Namn och tidpunkter visas på denna sida.



Dokumentet är signerat med Svenska Kraftnäts underskriftstjänst, SendSign

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Yttrande
Datum
2024-05-24

Diarienummer
4.3.1-2405-0712

Er beteckning
101-12692-2024

Länsstyrelsen i Stockholms län
stockholm@lansstyrelsen.se

Yttrande över RUFS 2060, samråd

Yttrande över samrådshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig i rubricerat ärende. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning.

Av regionplanen ska det bland annat framgå hur hänsyn har tagits till allmänna intressen enligt 2 kap. PBL. Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion.

Underlag:

1. Ny regional utvecklingsplan för stockholmsregionen
2. Missiv, samråd om ny regional utvecklingsplan
3. Bilaga, beräkning av demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2060
4. Bilaga, samlad konsekvensbedömning

Bakgrund

Den regionala utvecklingsplanen är ett verktyg som ger regionala aktörer samsyn kring Stockholmsregionens styrkor, utmaningar, mål och prioriteringar. Planen är övergripande och strategisk. Planen är vägledande för regional samordning i frågor som gäller mark- och vattenanvändning respektive lokalisering av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för regionens fortsatta utveckling.

Länsstyrelsen har önskat att följande frågor beaktas och besvaras:

Finns råd om allmänna intressen och synpunkter på statliga intressen utifrån myndighetens ansvarsområde?

Tillgodoses eller riskeras påtaglig skada på områden av riksintresse i förhållande till gällande värdebeskrivningar?

Statens geotekniska institut

581 93 LINKÖPING
Besöksadress: Olaus Magnus väg 35

Telefon: 013-20 18 00
E-post: sgi@sgi.se

Bankgiro: 5211-0053
Org.nr: 202100-0712

SGI:s synpunkter

Redovisning av geologiska och geotekniska förutsättningar

SGI anser att en regionplan bör innehålla en översiktlig beskrivning av geologiska och geotekniska förutsättningar inom regionen som kan ha inverkan på den strategiska planeringen. Genom att redogöra för hur geotekniska säkerhetsfrågor kan hanteras i efterföljande översiktsplaner och detaljplaner kan regionplanen bli ett gott stöd för kommunerna i denna ofta komplexa planeringsfråga.

På sidan 46 i planbeskrivningen anges att gränserna i plankartan är schematiska och översiktliga vilket innebär att bland annat ras, skred och erosion behöver bedömas mer utförligt i efterföljande planering. SGI delar bedömningen om att lokalisering och utformning av ny bebyggelse behöver anpassas utifrån varje plats specifika förutsättningar.

Förbättringsförslag

Även om planen är på en mycket övergripande nivå anser SGI att den kan kompletteras med en översiktlig beskrivning av vilka geotekniska säkerhetsfrågor som är vanligast förekommande inom planområdet. SGI rekommenderar att statligt planeringsunderlag som finns tillgängligt i kartvisningstjänsten *Ras, skred, erosion*[1] används.

I faktarutan på sidan 26 om ”Allmänna intressen” bör det tydligare framgå att bebyggelse och byggnadsverk ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion.

SGI rekommenderar att skrivelsen på sidan 50 som anger att *Lokalisering och utformning av ny bebyggelse behöver därför anpassas*...skrivs om. Ett förslag på hur texten kan formuleras om för att bättre fånga vilka riskfrågor som kommunerna behöver tas hänsyn till kan ni läsa här nedan.

Lokalisering och utformning av ny bebyggelse behöver därför anpassas med hänsyn till de risker som finns på platsen såsom risk för olyckor, översvämning, ras, skred och erosion, både utifrån dagens och framtidens förväntade klimat. Lokaliseringen av samhällsviktiga verksamheter, exempelvis sjukhus och andra vårdinrättningar, behöver ha låg risktolerans.

I planens ställningstagande *Riskhänsyn och beredskap* (punktlista sidan 51) anges att det vid planering av ny bebyggelse alltid ska tas hänsyn till risker för översvämning, ras, skred och erosion vilket SGI anser är mycket positivt. Vi föreslår dock att även ”förändrade grundvattennivåer” läggs till i texten.

I övrigt har SGI inga ytterligare synpunkter på föreslagen plan.

[1] https://gis.sgi.se/rasskrederosion/

Statens geotekniska institut

581 93 LINKÖPING
Besöksadress: Olaus Magnus väg 35
Telefon: 013-20 18 00
E-post: sgi@sgi.se
Bankgiro: 5211-0053
Org.nr: 202100-0712

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Yttrande
Datum 2024-05-24
Diarienummer 4.3.1-2405-0712

Upplysning

Det finns ett flertal statliga planeringsunderlag som kan vara värdefulla för regionens arbete med strategisk planering. Underlagen i kartvisningstjänsten[2] är ett bra verktyg för att identifiera områden med förutsättningar för ras, skred och erosion.

Sedan hösten 2023 finns det på SGI:s webbsida en vägledning för kommunala planerare inom både översiktsplanering och detaljplanering. Vägledningen *Geoteknisk säkerhet i kommunal planering*[3] ger råd kring hur man kan arbeta med dessa planeringsfrågor, vad planen bör innehålla samt vad som behöver ingå i en översiktlig bedömning eller i mer platsspecifika utredningar.

Beslut i detta ärende har tagits av [redacted], efter föredragning av [redacted]. I ärendets slutliga handläggning har även [redacted] medverkat.

Beslutet har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

[redacted] [redacted]

[2] https://gis.sgi.se/rasskrederosion/

[3] https://www.sgi.se/sv/vagledning-i-arbetet/geoteknisk-sakerhet-kommunal-planering/

Länsstyrelsen i Stockholms län
Stockholm@lansstyrelsen.se

Datum
2024-05-05-27

Tillväxtverkets Diarienummer
Ä: 2024–800

Tillväxtverkets synpunkter avseende regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (dnr 101-12692-2024)

Tillväxtverket arbetar för att stärka företagens konkurrenskraft. Det gör myndigheten genom att skapa bättre förutsättningar för företagande och attraktiva regionala miljöer där företag utvecklas. Myndigheten arbetar inom huvudsakligen tre politikområden, regional utvecklings- och sammanhållen landsbygdspolitik samt näringspolitik. Vi är även ansvarig myndighet för riksintresse industriell produktion. Vårt arbete syftar till att stärka sambanden mellan näringslivsutveckling, samhällsplanering och hållbar regional utveckling på lokal och regional nivå.

Remissvaret är skrivet utifrån dessa utgångspunkter.

Tillväxtverket avser även att svara på samrådsversionen av ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen utifrån vår roll som ansvarig myndighet för regional utvecklingspolitik och den sammanhållna landsbygdspolitiken direkt till Region Stockholm.

Tillväxtverkets synpunkter

Regional planering – ett verktyg för hållbar regional utveckling
Tillväxtverket anser att bättre samordning av mellankommunala och regionala planeringsprocesser bidrar till ett effektivare hållbart regionalt utvecklingsarbete. Vi menar att regional planering underlättar mellankommunal och regional samordning och därför bör bli en integrerad del i arbetet med så väl regionala utvecklingsstrategier som kommunal översiktsplanering. Regeringens Nationella strategi för hållbar

Godkänd av [redacted]

regional utveckling i hela landet 2021–2030[1] pekar också på vikten av det territoriella och fysiska perspektivet i samhällsplaneringen för att synliggöra olika behov och utvecklingsalternativ i olika geografiska områden.

Tillväxtverket är övergripande positiva till Region Stockholms arbete med rumslig utveckling och plankarta. Vi anser att beskrivningar av förhållningssätt för den rumsliga utvecklingen i de flesta aspekter är tydligt formulerade och vägledande för kommuner i sin planering av mark- och vatten. För att den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län ska bli ett effektivare verktyg och vägledande för den rumsliga utvecklingen av länet anser Tillväxtverket att flera perspektiv som nu inte finns i strategin kan utvecklas vidare. Det gäller inte minst frågor där Region Stockholm har egna verktyg att agera med. Vi anser exempelvis att den rumsliga utvecklingen även kunde utvecklas till att omfatta näringslivsstrukturer samt utbildning och kompetensförsörjning.

Tydliggör förväntningar på Länsstyrelsen och nationella myndigheter
Ett effektivt regionalt utvecklingsarbete förutsätter även ett aktivt deltagande av nationella myndigheter. Tillväxtverket arbetar med att öka kunskapen om, och medverkan bland statliga myndigheter i den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken. Vi anser att den rumsliga utvecklingen och plankartan kan underlätta för och främja myndigheters deltagande i det regionala utvecklingsarbetet. Vi anser även att en beskrivning av samverkan med Länsstyrelsen och nationella sektorsmyndigheter bör utvecklas i förhållande till den rumsliga utvecklingen i länet.

Riksintresse industriell produktion
Tillväxtverket är ansvarig myndighet för riksintresse industriell produktion. Industriell produktion enligt 3 kap 8 § MB handlar i huvudsak om områden för basindustrin. Tillväxtverket har en sektorsbeskrivning för riksintresse industriell produktion från 2021. Den finns att ta del av på myndighetens webbplats[2]. Vår bedömning är att behovet av eventuella förändringar avseende våra riksintresseanspråk är få.

I Stockholm läns finns två utpekade områden för riksintresse industriell produktion. Dessa finns i Norrtälje kommun och Nynäshamns kommun. Arbete pågår med avgränsning och värdebeskrivningar för dessa områden och Länsstyrelsen har bjudits in till dialog om dessa. Tillväxtverket har utifrån kriterier för sektorsbeskrivningen inte identifierat behov av att utreda ytterligare anläggningarna vidare.

Beslut i detta ärende har fattats av [redacted] har deltagit i arbetet varav den sistnämnde varit föredragande.

[redacted]

[redacted]

[1] Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030 (regeringen.se)
[2] Riksintressen för industriell produktion - Tillväxtverket (tillvaxtverket.se)

Ärendenummer
TRV 2024/43370
Motpartens ärendenummer
RS 2024 - 0344

Dokumentdatum
2024-09-23

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Region Stockholm
registrator.rlk@regionstockholm.se

Kopia till
Länsstyrelsen
stockholm@lansstyrelsen.se

Samrådsyttrande. Regional utvecklingsplan för Stockholm 2060

Trafikverket har erhållit Region Stockholms samrådshandling för Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen på remiss och yttrar sig i egenskap av ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen av väg- och järnvägstrafik samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket verkar för att de transportpolitiska målen ska nås. Trafikverket ansvarar även för att peka ut riksintresse för kommunikationer.

Som statlig myndighet ska Trafikverket utifrån sitt ansvarsområde verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås. Den regionala utvecklingsplanen är av stor betydelse för oss som planeringsaktör i länet.

1 Syfte och förväntningar på planen

I vårt yttrande utgår Trafikverket från

- lagens direkta krav på regionplanen samt syftet med planen enligt förarbetena till lagen[1]. Planen ska uppfylla formella krav däribland hur riksintressen ska tillgodoses men också bidra till ökad kunskap om regionala utvecklingsfrågor till stöd för statlig och kommunal planering.

- regionplanens särskilda uppgift att visa på förutsättningarna för den långsiktiga utvecklingen genom att vara den enda översiktliga regionala plan som visar på samspelet mellan infrastruktur och markanvändning. Planen har en särskild betydelse för att lyfta frågor av mellankommunal betydelse och hantering av målkonflikter. Genom att ge en samlad bild av de regionala utvecklingsförutsättningarna ges såväl kommunerna som andra planeringsaktörer en viktig grund för samverkan och nödvändiga avvägningar.

TMALL 0422 Brev 4.0

1 *En ny regional planering, prop. 2017/18:266 (Sveriges riksdags)-och Plan - och bygglag (2010:900)*

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

- regionplaneringens direkta nytta för oss som statlig planeringsaktör.

Behovet av en väl fungerande regional planering är särskilt stor i Stockholms län där många avvägningar behöver göras på regional och mellankommunal nivå. Snabb utveckling och hög täthet med följande konkurrens om mark och ett högt nyttjande av kapaciteten i transportsystemet bidrar till detta. Kostnader för kapacitetsåtgärder är också mycket stora i den tätbebyggda regionen. Regionplanen har stor betydelse för att bidra till och öka förståelsen för hur transportinfrastrukturen kan nyttjas effektivt och för regionalt förankrade prioriteringar. Trafik och transportinfrastruktur är en regional och mellankommunal fråga av stor betydelse.

Regionen har valt att göra en betydligt kortare planhandling jämfört med tidigare. Ett sådant val kan ha förtjänster i ökad tillgänglighet och tydlighet förutsatt att planens grundläggande syften uppnås.

Trafikverket anser att planförslaget behöver utvecklas i flera avseenden för att syften enligt PBL ska uppfyllas. Jämfört med nu gällande plan, RUFS 2050, ger samrådsförslaget betydligt svagare beskrivning av långsiktiga vägval och möjligheter att möta de stora utmaningarna. Vi framhåller särskilt:

- Planen bör tydligare visa på regionala avvägningar som stöd för att uppnå regionala och nationella mål. Planen bör även tydligare visa på regionala utvecklingsfrågor där mellankommunala intressen behöver hanteras.
- Planen bör tydligare kopplas till andra regionala plandokument, till exempel Länsplan för transportinfrastruktur som beskriver investeringar för statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik och kommunalt vägnät.

- Planen har 2060 som målår medan infrastruktur enbart redovisas i 2040 perspektiv. Planen ger svag beskrivning av vilka utmaningar som finns för trafiksystemets utveckling för den senare delen av planperioden.

Riksintresse för kommunikationer

Det är väsentligt att en regionplan tar hänsyn till riksintresset för kommunikationer.[2] Delar av den infrastruktur som planen berör är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Exploatering nära transportanläggningar som är av riksintresse får inte påverka möjligheterna

[2] *Miljöbalken 3 kap. 8 § ska mark- och vattenområden som är av riksintresse för kommunikationer skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.*

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

till drift, underhåll, och framtida utveckling av dessa anläggningar. Hänsyn måste också tas till riksintressets påverkansområden. Därtill är infrastrukturens funktion starkt beroende av markanvändningen och hur denna påverkar efterfrågan på resor och transporter och belastningen på väg/järnvägsnätet. Länsstyrelsen ska i sitt yttrande bedöma om riksintressena är tillgodosedda.

- Trafikverket kan konstatera att planförslaget inte redovisar riksintressen eller nämner vilka avvägningar som är nödvändiga i förhållande till dessa.

2 Vision, mål och övergripande prioriteringar

Regionens förutsättningar anges i kap 2 med underrubriker ”Styrkor” respektive ”Utmaningar” medan ”Vision, mål och prioriteringar” anges i kap 3. Dessa avsnitt är alla kortfattade i förhållande till den komplexitet de rymmer.

Regionens vision och övergripande mål är ambitiösa. Trafikverket har inga direkta synpunkter på formuleringarna och arbetar gärna med de verktyg vi förfogar över för att förverkliga regionens mål och vision.

De följande målen och med dem kopplade prioriteringar visar alla på önskvärda tillstånd. Vi har inget att invända mot dessa var och en. Men de olika avsnitten bör enligt vår uppfattning följa en konsistent linje eller ”röd tråd” där det är trovärdigt att de prioriteringar som görs i planen leder till att utpekade mål kan nås samt att utmaningar hanteras. Trafikverket anser att den ”röda tråden” är svag, vilket bidrar till en otydlig plan som ger svagt stöd för kommande planering.

Målens koppling till de nationella transportpolitiska målen

Vid en jämförelse mellan planförslagets övergripande mål och de nationella transportpolitiska målen anser vi att väsentliga delar saknas.

Trafikverket anser att planen tydligare bör visa på hur prioriteringarna bidrar till att nationella och regionala mål kan nås. Vi önskar även en tydligare beskrivning av målkonflikter.

- Samhällsekonomisk effektivitet: Kostnad och nytta av att utveckla infrastruktur och trafikering i de olika relationerna varierar.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Samhällsekonomisk effektivitet bör nämnas som en förutsättning för att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem.

- Tillgänglighet är i en nationell jämförelse en stor styrka för Stockholmsregionen, bland annat beroende på det stora utbudet av attraktiva målpunkter, den höga tätheten men också en väl utbyggd kollektivtrafik bidrar till detta. En god tillgänglighet är även väsentlig för många av planens övriga prioriteringar. Tillgängligheten i länet är en styrka och kan utvecklas såväl genom förtätning, digitalisering och infrastruktur som erbjuder möjligheter att nå de attraktiva målpunkterna. Utifrån ett näringslivsperspektiv är det generellt viktigt att både nationell och regional trafik har god framkomlighet på det primära vägnätet.

Här bör även svagheter och utmaningar beskrivas. Trängsel i transportsystemet är naturligt för en större stad men samtidigt en utmaning som behöver hanteras. Trängsel i väg- och spårsystemen förlänger restider och gör systemen störningskänsliga, vilket påverkar resenärer i kollektivtrafiken och näringslivets transporter samt begränsar tillgängligheten i regionen. Det saknas ett förtydligande om vilken tillgänglighet som ska uppnås och för vem.

- Trafiksäkerhet: Trafikverket ser att Nollvisionen, och en utveckling i enlighet med den helt saknas i planförslaget. Trafiksäkerhet är en del av det globala hållbarhetsarbetet och skapar tillsammans med de andra hållbarhetsaspekterna säkra, trygga, tillgängliga miljöer som bidrar till ett hållbart samhälle. Den större andelen olyckor med dödliga och allvarliga personskador sker på det statliga regionala vägnätet samt på de kommunala vägnäten.

- Klimat och miljö: Särskilt noterar vi målet *Säkerställ att Stockholmsregionen kan uppnå nettonollutsläpp 2045*. Detta är ett komplext och utmanande mål. I planförslaget anges prioriteringar som kan anses leda i denna riktning men ingen samlad redovisning av vilka åtgärder av regional betydelse som har störst effekt eller hur detta ska genomföras. Den kunskap som tidigare tagits fram regionalt, bland annat i arbetet med tidigare RUFS men också nationellt, borde kunna ges en mer samlad behandling i planen.

För att minska de klimatpåverkande utsläppen föreslår planen att regionala aktörer ska *investera för ett transporteffektivt samhälle*. Trafikverket saknar en beskrivning av hur regionen kan bli mer transporteffektiv.

Även utmaningarna i att begränsa trafikens negativa påverkan på luftkvalité, buller, landskap och vattenkvalitet ges litet utrymme i planförslaget.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Ärendenummer
TRV 2024/43370
Motpartens ärendenummer
RS 2024 - 0344

Dokumentdatum
2024-09-23

3 Rumslig utveckling och plankarta

I planförslaget återfinns väsentliga principer för markanvändningen. från tidigare RUFS 2050. Att hålla fast vid den huvudsakliga markanvändningen samt beslutad transportinfrastruktur bidrar till kontinuitet.

Lokalisering av ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen skapar förutsättningar för att det ska vara möjligt att med god tillgänglighet begränsa trafiktillväxten och därmed ge möjlighet till bättre framkomlighet och begränsad miljöpåverkan. Trafikverket instämmer i att samordnad bebyggelseplanering i kollektivtrafiknära lägen bidrar till transporteffektivitet.

Samtidigt är planförslaget mindre tydligt vad gäller förhållningssätt till ny bebyggelse jämfört med tidigare plan och det saknas till stor del resonemang om förutsättningar för utveckling av transportinfrastrukturen på längre sikt.

Trafikverket bedömer därför att planförslaget ger ett svagare stöd vad gäller den kommunala och statliga rumsliga planeringen jämfört med tidigare plan.

Trafikverket anser att planförslaget på ett tydligare sätt

- Bör redovisa förutsättningar och konsekvenser av bebyggelsestruktur och skilda bebyggelselägen
- Ge en tydligare bild av de olika transportslagens tillstånd och förutsättningar att bidra till god tillgänglighet och god miljö
- Som en bakgrund till kommande strategiska arbeten tydligare redovisa de långsiktiga vägvalen och utmaningarna för utveckling av transportsystemet, regionalt och nationellt

3.1 En flerkärnig bebyggelseutveckling

De regionala stadskärnorna ges stor tyngd i planförslaget. Investeringar i transportsystemet och trafikeringsupplägg styrs till att särskilt förbättra tillgänglighet till och mellan dessa. Trafikverket stödjer principen om funktionsblandning och särskilt att verka för god tillgänglighet med gång och cykel inom dessa.

Samtidigt är förutsättningarna skilda för de olika regionkärnorna. Det finns också andra utvecklingsområden med liknande förutsättningar och roll i

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

regionen. Trafikverket anser att de regionala kärnornas avgränsning är väsentlig och framhåller betydelsen av att bygga i bästa kollektivtrafiknära läge samt att kärnorna är täta miljöer som ger förutsättningar för korta resor och hög andel kollektivtrafik, gång och cykel.

I planförslaget redovisas förutsättningarna för Arlanda – Märsta på ett tydligare sätt vilket är positivt. Även för övriga regionala stadskärnor bör de gemensamma förhållningsätten kompletteras med respektive kärnans särskilda förutsättningar.

Arlanda-Märsta

Arlandas funktion som transportnav förtydligas särskilt och beskrivs ha prioritet i utveckling av den regionala kärnan Arlanda – Märsta vilket Trafikverket instämmer i. Den regionala kärnan ligger delvis inom markanspråket för flygplatsen och inom påverkansområde för lågfartsflyg enligt riksintressepreciseringen för Arlanda. Tillkomst av nya eller utökning av befintliga tätorter kan komma att försvåra eller omöjliggöra hanteringen av lågfartstrafik för flygplatsen, vilket bör framgå i regionplanen. Under hösten 2024 avslutar Trafikverket arbete med regeringsuppdrag om kapacitet och tillgänglighet som bidrar till att fördjupad kunskap om förutsättningarna för Arlandaområdet.

3.2 Bebyggelselägen

I planförslaget görs ett antal förändringar jämfört med tidigare RUFS 2050 avseende avgränsning, indelning i skilda typer samt förhållningsätt. I planförslaget redovisas inte bakgrund till, syfte eller konsekvenser av föreslagna förändringar. Trafikverkets bedömning är att planen har blivit mindre tydlig vilket ger oss ett sämre stöd i vårt arbete samt, beroende på hur det tillämpas i praktiken, även kan påverka transportsystemets användning och möjlighet till effektivt nyttjande.

I planförslaget kopplas inte bebyggelsekategorierna till olika nivåer av täthet. Utgångpunkten för bebyggelseutvecklingen utgår i stället från funktion och utbud av service. Trafikverket anser att betydelsen av att utveckla tät bebyggelse i bästa kollektivtrafiknära läge behöver bli tydligare i planen och att förhållningsätten behöver ses över så att det tydligt framgår att det är väsentligt att en betydande del av nya bostäder tillkommer i dessa lägen.

Strategiska bebyggelselägen

Markanvändningsbegreppen för de skilda bebyggelsekategorierna i planen har förändrats jämfört med tidigare plan. Exempelvis har bebyggelsekategorin

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Strategiskt bebyggelseläge tillkommit och *Sekundärt bebyggelseläge* utgått. Motiv för och konsekvenser av förändringen redovisas ej i planförslaget

Trafikverket önskar särskilt få tillfälle till fördjupat samråd avseende:

- Hemfosa i Haninge kommun har förändrats till strategiskt bebyggelseläge. En större bebyggelseutveckling i Hemfosa förutsätter initiala investeringar i vägnätet. Förändringar i transportbehov och transportmönster som följd av stadsutveckling i Hemfosa kommer även att påverka trafikarbete och trafikbelastning på det statliga regionala vägnätet. I åtgärdsvalsstudie från 2020 efterfrågades fördjupad kunskap i flera avseenden med koppling till den regionala planeringen. En central slutsats var att det finns behov av att analysera hur en stadsutveckling i Hemfosa kan samverka med övrig utveckling av regionala stadskärnor och stadsutveckling på Södertörn.[3]

- Frösunda i Vallentuna kommun har bytt beteckning från sekundärt till strategiskt bebyggelseläge samtidigt som den och delvis också grannorten Ekskogen, ligger inom påverkansområde för lågfartsflyget enligt riksintressepreciseringen för Arlanda.

- Brunna i Upplands-Bro kommun har bytt beteckning från sekundärt till strategiskt bebyggelseläge. Platsen har inte tillgång till resursstark kollektivtrafik och ligger i direkt anslutning till ett transportintensivt större verksamhetsområde. Trafikverket saknar motivering till att området ska vara strategiskt bebyggelseläge.

Landsbygdsonder, serviceorter och replipunkter

Trafikverket stödjer den huvudsakliga inriktningen att bebyggelseutvecklingen på landsbygden främst ska ske i anslutning till orter med befintlig service och kollektivtrafik.

I jämförelse med RUFS 2050 har landsbygdsnoderna kompletterats med serviceorter. Vissa landsbygdsnoder har därutöver fått en högre prioritering genom att bli betecknade som *Strategiska bebyggelselägen*. Trafikverket tar inte ställning till var och en av dessa förändringar. Men däremot saknar vi en beskrivning av tillståndet och främst brister för trafiksäkerheten för biltrafik, cyklister och gående på det regionala vägnätet. Med ökande landsbygdsbefolkning kommer även behovet av åtgärder att öka.

Logistikinfrastruktur

[3] I Sammanfattande rapport etapp 1 ÅVS bostadsbyggande Hemfosa och Tungelsta *(2020) Trafikverket*

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Det är positivt att planförslaget innefattar utpekanden av ”utvecklingsområde varuhanterande verksamhet” samt förhållningssätt för att stödja Stockholmsregionens behov av godsterminaler och anläggningar.

Trafikverket uppfattar dock att hanteringen av befintliga och nya verksamhetsområden inte är konsekvent hanterat. Ett av regionens största områden som utvecklas för logistikändamål, Stockholm Syd, är inte markerat som utvecklingsområde. Stora delar av verksamhetsområdena i Södertälje är också markerade som strategiska bebyggelselägen.

Ytterligare förtydligande av innebörden av vad dessa inriktningar innebär, specifikt för näringsliv och näringslivets transporter, är önskvärt. Det gäller även kartunderlaget över godsterminaler och anläggningar, där det är oklart vad som avses.

3.3 Transportsystemet i regionen

Dagens och framtida utmaningar i transportsystemet

I planhandlingarna redovisas endast beslutade åtgärder utan att redovisa kvarstående eller framtid brister i transportsystemet. Trafikverket delar uppfattningen att ett utpekande av nya investeringar i infrastruktur ska göras med försiktighet när detta inte är studerat. Trafikverkets ekonomiska förutsättningar under kommande planperioder kommer att kräva hårda prioriteringar och ett ytterst begränsat utrymme för tillkommande nya infrastrukturinvesteringar. Att planförslaget inte lyfter fram utmaningar, möjligheter och potentiella behov i transportsystemet kopplat till den långsiktiga bebyggelseutvecklingen fram till 2060 är en betydande begränsning.

Såsom anges i planen kommer omfattande investeringar i transportsystemet att genomföras i tidsperspektiv 2040. Dessa kommer att bidra till en betydande kapacitetsökning för såväl järnväg, väg och tunnelbana och kommer att påverka de brister som finns idag. Samtidigt förväntas regionen fortsätta växa i såväl tidsperspektiv 2040 som 2060. Bristerna i kapacitet, framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö kommer delvis att förändras men till stor del kvarstå. Detta kommer att bidra till fortsatta utmaningar att hantera i de skilda transportsystemen i allt från internationella förbindelser till lokala förflyttningar i stad och på landsbygd. Utmärkande för transportsystemet i Stockholmsregionen är trängseln och det höga kapacitetsutnyttjandet, hur de

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

olika transportslagen kompletterar varandra för en samlad funktion och god tillgänglighet samt det stora systemberoendet för de skilda transportslagen.

En beskrivning av situationen med ökande trängsel på väg och järnväg efter 2040 med väntad befolkningsutveckling saknas. Utmaningar med att utveckla systemkapacitet på väg och järnväg fram till 2060 saknas. Särskilt viktigt att belysa nyttan av lokala kapacitetsökningar är begränsad om inte nätet i sin helhet kan hantera ökande flöden. Det är väsentligt att verka för ett effektivt nyttjande av infrastrukturen samt att åtgärder genomförs avvägt och i rätt ordning.

De generellt formulerade förhållningssätten som anges i planförslaget som vägledning för utveckling av transportsystemet är alla relevanta, men de ger svag vägledning om förutsättningar och utmaningar fram till 2060 inte beskrivs i planen

Trafikverket instämmer i att efterfrågan på resande i den växande regionen i stor utsträckning behöver ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Vilket även ställer stora krav på väl fungerande samverkan i planeringen för trafik och bebyggelse.

Samtidigt är förhållningssättet för att upprätthålla och utveckla det regionala vägsystemets funktion alltför ensidigt formulerat. Betydelsen av framkomlighet i vägsystemet beskrivs inte. Inte minst har framkomligheten stor betydelse för näringslivets transporter och den regionala busstrafiken.

Trafikverket saknar även en beskrivning av hur trafikslagen kompletterar varandra för att uppnå en god tillgänglighet i hela regionen. De olika trafikslagens roll varierar beroende på var i regionen man befinner sig. Att ensidigt prioritera kollektivtrafik är inte tillräckligt för att utveckla tillgängligheten.

Järnvägssystemet har väsentliga funktioner för såväl internationell, nationell, regional och lokal trafik liksom för gods. En illustration av betydelsen av Stockholmsregionens järnväg är att i storleksordning 80% av den svenska tågtrafiken har start eller målpunkt i regionen.

Efterfrågan på utökad tågtrafik kommer sannolikt växa och kapacitetsbrister i spårsystemet såväl som trängsel i stationsmiljöerna kommer kunna bli betydande brister på flera plaster i regionen. Att utveckla systemet för att möjliggöra ökad trafik för de olika tågkategorierna är en komplex uppgift och kostnaderna för ökad kapacitet kan vara mycket hög. Betydelsen av att göra investeringar avvägt, i samspel med investeringar utanför regionen, och i rätt ordning är därmed stor.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Stockholm central har en särskild betydelse som bytespunkt i kollektivtrafiksystemet för regionen, varför dess betydelse för långsiktig utveckling och funktion bör belysas.

I utvecklingen av järnvägen behöver betydande avvägningar göras. En sådan, där det vore önskvärt med stöd från regionplanen, är hur man regionalt ser på det långsiktiga behovet av mer spårkapacitet för ökad trafikering i järnvägssystemet kontra utvecklingen av kompletterande kollektivtrafik och bytespunkter, för att ihop bidra till och stärka regionens transportnät.

Prioriteringsinriktningen *effektiva transporter genom styrning* är relevant, men detta konkretiseras inte eller sätts i relation till möjlig effekt för respektive utmaning.

Regionens utveckling med en allt tätare stadsmiljö innebär anspråk på ökad yteffektivitet. Intresset för att utveckla bebyggelse utmed järnväg- och vägnätet är stort. Vid ställningstagande till ny bebyggelse invid infrastrukturanläggningar behöver ett antal avvägningar göras och anläggningens funktion i nuläge eller framtid får inte äventyras. Bedömning av avstånd till infrastruktur förutsätter, förutom hänsyn till miljö, trafiksäkerhet, risk och underhåll även strategiskt underlag som beskriver framtida användning och anspråk inom järnväg- och vägsystemet.

4 Gemensamt ansvar för den regionala utvecklingen och former för samverkan

Trafikverket är positiva till samverkan i det fortsatta arbetet men anser att det behöver bli tydligare hur det ska genomföras.

Regionen bör ta en ledande roll för att driva den regionala processen med framtagande av regionala ställningstaganden. Som kollektivtrafikmyndighet och ansvarig för myndighet för länsplanen har Regionen ansvar som är nära kopplat till arbetet med prioritering av infrastrukturinvesteringar.

Finansieringsfrågorna, som är en väsentlig del av arbetet med prioriteringar, bör beskrivas tydligare. Tyngdpunkten i planförslagets beskrivning av finansiering är olika bidragsformer så som statlig medfinansiering och strukturfonder. Dessa är en viktig del, men vilken roll den nationella transportplanen och länstransport planen har för utveckling av den statliga infrastrukturen kan beskrivas tydligare. Det bör tydligt framgå att den största

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

delen av investeringar i infrastruktur finansieras genom den nationella transportplanen samt intäkter från trängselskatten.

Kostnadskrävande åtgärder och begränsade medel att utveckla infrastruktur stärker behovet av myndighetsgemensam planering och prioritering i länet. Det är väsentligt med tydliga roller i det arbetet.

5 Lärande och uppföljning

I följebrevet till samrådet framförs att Regionen önskar stöd i formulering av mål som grund för att följa upp planens genomförande. I samrådsförslaget anges nu gällande delmål som underlag för framtagandet av indikatorer.

Det är inte Trafikverkets roll att föreslå mål för Regionens plan. Däremot har vi stor erfarenhet av att arbeta med de statliga målen och att i samverkan med regioner och kommuner i forma mål för åtgärdsvalsstudier och andra utredningar

Generellt rekommenderar vi att skilja på värdeorienterande mål som kan uppnås vid ett genomförande av planen och indikatorer vilka mer syftar till att följa utvecklingen.

Med utgångspunkt från detta vill vi lyfta målet *minst 95% av ny bebyggelse bör tillkomma i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen*, som ett gott exempel. Det påverkas direkt av planeringen, det är uppföljningsbart och har stor betydelse för tillgänglighet och effektivitet i transportsystemet.

Vi ser också positivt på mål för begränsning av hälsopåverkande miljöstörningar från trafiksystemet samt tydliga mål för begränsning av växthusgaser. Här rekommenderar vi att även mål för trafiksäkerhetsutvecklingen som en del av hälsobegreppet förs in planen.

För Trafikverket är tillgänglighet samt samhällsekonomisk effektivitet samt, tillgänglighet tillsammans med hänsynsmålen övergripande mål. Dessa kan vara svåra, med undantag för hänsynsmålen, att direkt omsätta till meningsfulla mål för planen, men de mål som sätts bör prövas mot dessa mål.

En hög och ökad andel för kollektrafik, gång och cykel är angelägna ambitioner vilka bör följas som väsentliga indikatorer, men olämpliga som direkta mål eftersom de riskerar att leda till kostsamma lösningar utan att den bakomliggande målsättningen nås. Det är då bättre att använda andelar som

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

ett mått och tydliggöra vilka målsättningar som måttet är tänkt att fånga, exempelvis hög tillgänglighet.

För målformuleringarna betonar Trafikverket betydelsen av att tillämpa ett brett perspektiv på transporter och att bejaka förekomsten av den mångfald av transportbehov som förekommer i storstadsregionen. Ett brett perspektiv är inkluderande och gör planen mer tillämpbar i ett vidare sammanhang.

Med vänlig hälsning

[redacted]

[redacted], Östra regionen

Trafikverket

Adress: Trafikverket Box 810, 781 28 Borlänge
Besöksadress: Trafikverket, Solna strandväg 98, Solna
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer *TRV 2024/43370*, Motpartens ärendenummer *RS 2024 - 0344*, Dokumentdatum *2024-09-23*, Dokumenttyp *BREV*. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat