Från: [redacted]
Skickat: Thu, 12 Sep 2024 09:07:30 +0100
Till: "RLK Funk Registrator" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
Cc: [redacted]
Ämne: RUFS 2060 yttrande - Vaxholms stad (RS2024-0344)
Bilagor: Beslut KS 2024-09-05Yttrande samrådsförslag RUFS - Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.docx, Beslut KS 2024-09-05Yttrande samrådsförslag RUFS - Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.pdf, Yttrande samrådsförslag RUFS - ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.docx, Yttrande samrådsförslag RUFS - ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.pdf
Categories: [redacted]

Hej!

Här kommer Vaxholms stads yttrande på RUFS 2060 i word och pdf.

Diarienummer: RS2024-0344

Med vänlig hälsning
[redacted]
Trafikstrateg, Plan- och exploateringsenheten, Stadsbyggnadsförvaltningen
Telefon: [redacted]

Vaxholms stad
växel: 08-541 708 00
www.vaxholm.se

VAXHOLMS STAD

§ 121 Yttrande samrådsförslag RUFS - Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Kommunstyrelsens beslut

Yttrande samrådsförslag RUFS 2060 godkänns.

Ärendebeskrivning

Vaxholms stad har tagit emot en samrådsremiss för RUFS - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Samrådet pågår 10 april - 30 september. Gällande plan är RUFS 2050 och antogs 2018. I och med en ändring av plan- och bygglagen år 2019 finns nu en starkare koppling mellan regionplanerna och kommunernas översiktsplanering där krav ställs på kommunerna att redogöra för och motivera avvikelser från regionplanen. Regionplanens så kallade ”rumsliga utveckling” med strukturbild, plankarta och tillhörande förhållningssätt är en viktig del av planen. Ett gemensamt yttrande från Stockholm Nordost har skickats som belyser delregionala frågor, nedan följer en sammanfattning av Vaxholms synpunkter på planförslaget:

- Stockholmsregionens förutsättningar behöver beskrivas mer nyanserat
- Begrepp för olika aspekter av hållbar utveckling kan användas mer konsekvent
- Planen brister i framtidsperspektiv på investeringar i transportsystemet
- Hur uppnår vi transporteffektivitet utan att göra avkall på robusthet?
- Regional blåstruktur behöver genomgående belysas och hanteras mer konkret
- Effekter av klimatförändringar hanteras inte i tillräcklig utsträckning
- Den rumsliga inriktningen behöver motiveras tydligare och bli mindre detaljerad
- Omställning till framtidens regionala sjötrafik kräver tydligare ställningstaganden
- Även varsam bebyggelseutveckling behöver stöttas av en utvecklad kollektivtrafik
- Planen kan ge ett värdefullt regionalt perspektiv på jordbruksmark

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Protokollsutdrag PLU 2024-08-21/§ 20
Tjänsteutlåtande, 0.7, 2024-05-10
Yttrande samrådsförslag RUFS 2060, 0.10, 2025-06-18

Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen - Samrådsförslag april 2024, 2024-04-10

Bilaga samlad konsekvensbedömning, 2024-04-10

Bilaga beräkning av demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022-2060, 2024-04-10

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

[redacted], stadsbyggnadsförvaltningen

För kännedom:

[redacted], stadsbyggnadsförvaltningen

[redacted], stadsbyggnadsförvaltningen

Stadsbyggnadsförvaltningen
[redacted]
Översiktsplanerare

Yttrande samrådsförslag RUFS 2060

Sammanfattning

Vaxholms stad har i detta yttrande framfört flertalet punkter på den samrådsremiss för RUFS – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen som pågår mellan 10 april och 30 september. Yttrande sammanfattas i 8 punkter:

- Stockholmsregionens förutsättningar behöver beskrivas mer nyanserat
- Begrepp för olika aspekter av hållbar utveckling kan användas mer konsekvent
- Planen brister i framtidsperspektiv på investeringar i transportsystemet
- Hur uppnår vi transporteffektivitet utan att göra avkall på robusthet?
- Regional blåstruktur behöver genomgående belysas och hanteras mer konkret
- Effekter av klimatförändringar hanteras inte i tillräcklig utsträckning

- Den rumsliga inriktningen behöver motiveras tydligare och bli mindre detaljerad
- Omställning till framtidens regionala sjötrafik kräver tydligare ställningstaganden
- Även varsam bebyggelseutveckling behöver stöttas av en utvecklad kollektivtrafik
- Planen kan ge ett värdefullt regionalt perspektiv på jordbruksmark

Bakgrund

Vaxholms stad har tagit emot en samrådsremiss för RUFS - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Samrådet pågår mellan 10 april och 30 september.

Planförslaget

Gällande plan är RUFS 2050 och antogs 2018. Det har sedan tidigare funnits specifik lagstiftning för just regionplanering för kommunerna i Stockholms län. Sedan 2019 finns nu en enhetlig lagstiftning genom plan- och bygglagens 7 kapitel. I och med detta finns en starkare koppling mellan regionplanerna och kommunernas översiktsplanering där krav ställs på kommunerna att redogöra för och motivera avvikelser från regionplanen.

RUFS utgör även *regional utvecklingsstrategi (RUS)* för Stockholmsregionen. Planen utgår sedan tidigare planomgångar från visionen *Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo, leva och verka i,* något som är tänkt att genomsyra all utveckling och gälla både nu och bortom 2060. Den nya planen bryter ner visionen i tre övergripande målområden för regionens utveckling:

- En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö
- En ledande kunskaps- och tillväxtregion
- En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

Regionplanens så kallade ”rumsliga utveckling” med strukturbild, plankarta och tillhörande förhållningssätt är en viktig del av planen.

Samråd

I likhet med andra planer som tas fram enligt plan- och bygglagen ska ett samråd genomföras och följas upp med granskning. Regionen beskriver att syftet med samrådet ”är att få in era synpunkter och perspektiv för att kunna göra de prioriteringar och vägval som i slutändan ska resultera i en regional utvecklingsplan som så många aktörer som möjligt har nytta och stöd i”. Regionen skickade även med ett antal frågeställningar de önskar få svar på i samrådet. De här frågeställningarna återfinns i bedömningen.

Sammanfattning av Stockholm Nordosts synpunkter

- Den Regionala utvecklingsplanens (RUFS) viktigaste funktion är att utgöra en gemensam regional målbild som kan användas i samtalen med de statliga myndigheterna och övriga aktörer.
- En framåtsyftande strukturkarta som beskriver en målbild för regionens önskvärda utveckling är nödvändig. Strukturkartan ska ange struktur för framtida transportinfrastrukturutveckling och visa behov av utveckling av tekniska försörjningssystem.
- Prioriteringar och beskrivningarna av vad Stockholmsregionen ska göra behöver begränsas till de mellankommunala och regionala frågorna och undvika de frågeställningar som redan hanteras på kommunal nivå.
- Det är positivt att det finns en ansats att hantera planens genomförandefrågor. Inför genomförandet av så kallade rådslag är det nödvändigt att prioriteringarna är tydliga och avgränsade. Rådslaget ska hantera regionala frågor som kräver gemensam kraftsamling.

Bedömning

1. Styrkor och utmaningar samt vision, mål och prioriteringar

- *Har ni synpunkter på de styrkor och långsiktiga utmaningar som beskrivs?*
- *Hanterar samrådsförslaget de utmaningar vi står inför, däribland klimatförändringar och det förändrade omvärldsläget och dess tänkbara konsekvenser? Vad kan utvecklas?*

- *Visar vision och mål regionens vilja? Fångar prioriteringarna åtgärder som leder till att vi kan hantera de gemensamma utmaningarna och vidareutveckla regionens styrkor?*
- *Hur kan prioriteringarna utvecklas? Är någon prioritering viktigare än andra och varför? Bör någon prioritering utgå och varför?*
- *Vilka indikatorer mäter på bästa sätt målen?*

1.A. Stockholmsregionens förutsättningar behöver beskrivas mer nyanserat

Planförslaget målar i kapitlet om Stockholmsregionens förutsättningar upp ”Sju styrkor att bygga vidare på”, liksom av ”Fem utmaningar att möta”.

Medan det inte är något fel på greppet som sådant, eller de övergripande teman som planen belyser, lämnar den underliggande analysen som presenteras en del att önska för att kapitlet ska vara en användbar utgångspunkt för planen och dess genomförande.

Sättet styrkorna beskrivs riskerar att bidra till ohjälpsam och idealiserad bild av dagens Stockholmsregion. Styrkorna beskrivs många gånger som nästintill statiska eller inneboende egenskaper, snarare än utgångslägen under ständig förändring.

Här skulle planen vinna i både trovärdighet och användbarhet om styrkorna inte bara tog avstamp i nuläget utan även vilken riktning utvecklingen går åt. Flera av de utmaningar som regionen står inför hänger också ihop med faktorer som målas upp som styrkor, även här skulle planen vinna på att lägga mer kraft på att åskådliggöra viktiga samband.

1.B. A Begrepp för olika aspekter av hållbar utveckling kan användas mer konsekvent

För att regionens aktörer ska vara säkra på att vi är överens om de utmaningar vi står inför skulle planen behöva bli mer renodlad eller stringent i vilka begrepp som används för att beskriva hållbara utveckling och klimatomställning. Exempelvis används ”grönt” för att beskriva både landekosystem, samtidigt som det också kopplas till allmänt miljöfokuserade frågor.

1.C. Planen brister i framtidsperspektiv på investeringar i transportsystemet

Framtidens transportinfrastruktur
I dagens plan visas bara redan beslutade investeringar i transportsystemet vilket gör att planen genomgående brister i framtidsperspektiv. Planen och dess föreslagna bebyggelseutveckling på en framskriven befolkningsutveckling, möts inte av trovärdiga förslag på hur den ska kunna bäras av ett fungerande transportsystem år 2060.

Omställning till fossilfria drivmedel
Planen betonar även vikten av en omställning av transportsystemet från fossilfria drivmedel, med särskild fokus på elektrifiering. Idag pekar mycket på att fordon kommer ställas om primärt till elektrifiering som drivmedel, men det är ingen garanti att det är det primära år 2060. Här skulle planen vinna på att ha en mer diversifierad syn och ta höjd för alternativa fossilfria drivmedel som kan vara utvecklade till år 2060. Omställningen till elektrifiering har utvecklats kraftigt under 2010-talet, exempelvis säljs det idag fler elbilar under en vecka än vad det gjorde under hela år 2012, vilket är ca 10 år sedan. Hur utvecklingen ser ut år 2060 går inte att förutse, men planen skulle vinna på att ta höjd för andra fossilfria drivmedel än endast elektrifiering.

1.D. Hur uppnår vi transporteffektivitet utan att göra avkall på robusthet?

Transportsystemet är skört och har flertalet flaskhalsar idag. Frågor kring trängsel och ett robust transportsystem får genomgående för lite utrymme i planen. Denna fråga kommer bli central när befolknings- och bostadsprognoser visar en ökning till år 2060, och det påverkar alla kommuner som har en befolkning som pendlar över hela regionen. Lägg därtill inriktningen att göra Stockholm till en flerkärnig region som kommer ge ett mer utvidgat pendlande.

Planen skulle vinna på att bättre beskriva de utmaningar som finns med dagens transportsystem, och beskriva hur de kommer påverkas av såväl befolkningsökning, bebyggelseutveckling och de stora investeringar som håller på att genomföras, exempelvis Förbifart Stockholm. I bästa fall skulle även planen innehålla en analys av vilka utmaningar som kvarstår och behöver lösas till år 2060.

Planen lägger stor vikt vid betydelsen av att skapa ett mer transporteffektivt samhälle, något som Vaxholm i stora drag ställer sig bakom. Samtidigt är det viktigt att strävan efter effektivitet inte urholkar robustheten i transportsystemet, något som är en risk med planförslaget i sin nuvarande form.

1.E. Regional blåstruktur behöver genomgående belysas och hanteras mer konkret

Det är positivt att planen inte längre går in i stor detalj om hur planering för spridningssamband och lokala ekosystemtjänster bör lösas i efterföljande planering. Samtidigt har planförslaget i vissa fall kanske backat lite för mycket. Prioriteringen "Stärk regionens vatten- och grönområden" inom planens målstruktur kan med fördel utvecklas genom att vara mer konkret kring vilka utmaningar som behöver tacklas av Stockholmsregionens aktörer gemensamt. Gemensamma vattenförekomster är ett exempel. Prioriteringarna skulle även med fördel kunna knytas an tydligare till de övergripande förhållningssätten till grönstrukturen som återfinns i den rumsliga inriktningen.

Genomgående ligger mycket av fokus för de avsnitt som berör grön- och blåstruktur på de gröna kilarna. Samtidigt vore det värdefullt om RUFS tydligare kunde beskriva vad den *regionala* betydelsen av de gröna kilarna är.

1.F. Effekter av klimatförändringar hanteras inte i tillräcklig utsträckning

På övergripande nivå är planen ambitiös vad gäller klimatomställning och klimatanpassning men de mer konkreta och handlingsinriktade delarna av planerna möter inte målsättningarna på ett trovärdigt sätt. Planen är här, i likhet med hur den hanterar transportsystemet, inte tillräckligt framåtsyftande.

Vad gäller klimatanpassning är det största problemet att effekter av framtida klimatförändringar inte beskrivs eller hanteras i tillräcklig omfattning. I synnerhet havsnivåhöjningarna är en mycket viktig utmaning för Stockholmsregionen och Mälardalen i stort ur ett 2060-perspektiv, som kan komma att kräva både mellankommunal och regional samverkan.

Stockholm målas även upp som motor för den gröna omställningen. Här skulle planen vinna på att bättre bidra till en större förståelse för vilken roll Stockholm har idag för den gröna omställningen, och vilken potential det har i framtiden. I dagsläget har Sverige flera motorer för den gröna omställningen i olika delar av landet, ofta knutet till särskilda geografiska förutsättningar. En del av planen antyder att det framför allt handlar om grön stadsutveckling. Det vore bättre att rama in regionens som ett viktigt kugghjul tillsammans med andra regioner då endast en del av klimatomställning görs i Stockholm. Planen skulle även vinna på detta ur ett kommunalt perspektiv.

2. Rumslig utveckling och plankarta:

- *Saknar ni information eller förhållningssätt gällande den rumsliga utvecklingen*
- *Hur ser ni på plankartans utformning och tillhörande förhållningssätt?*
- *Är utgångspunkterna för bebyggelsestrukturens avgränsning tydliga?*

2.A. Den rumsliga inriktningen behöver motiveras tydligare och bli mindre detaljerad

Kommunens bedömning är att planförslagets i dess nuvarande form riskerar att få negativa effekter på bebyggelseutvecklingen i Vaxholm och inte tillräckligt balanserar detaljeringsgraden med hänsyn till lokala förutsättningar.

Bedömningen är att utgångspunkterna för bebyggelsestrukturens avgränsning inte är tillräckligt tydliga. Såväl avgränsningar i plankarta som tillhörande förhållningssätt är inte tillräckligt väl motiverade och

underbyggda i planen för att det ska vara rimligt att använda som vägledning eller utgångspunkt i efterföljande planering. Planen skulle vinna mycket på om avgränsningarna i plankartan motiverades tydligare. Förhållningssätten till plankartan skulle också behöva göras mer generella och kortfattade.

I synnerhet vad gäller de södra delarna av Resarö bedöms avgränsningen vara särskilt problematiska, men även Eriksöområdet på Vaxön och det svaga stödet för bebyggelseutveckling på Rindö. Kommunen kan därför inte ställa sig bakom geografiska avgränsningar i planens nuvarande form.

2.B. Omställning till framtidens regionala sjötrafik kräver tydligare ställningstaganden

- Det är positivt och viktigt att pendelbåtlinjerna lyfts in i plankartan vid sidan om övrig stomnätstrafik. Pendelbåtstrafiken är på många sätt en förutsättning för att kunna bosätta sig i skärgården och åka kollektivt till jobbet. Vattenvägarna har också potential att avlasta vägnätet.
- Elektrifieringen av båttrafiken har inte kommit lika långt som vägtrafiken, det är därför positivt att elektrifieringen av sjöfarten lyfts genom ställningstagandet "Säkerställ god elkapacitet för utpekade hamnar för att möjliggöra elektrifiering", men kommunen ser att det behöver utvecklas ytterligare.
- En utveckling mot elektrifiering av hela transportsystemet kräver tydliga ställningstaganden från Region Stockholm angående drivmedel och eventuell elektrifiering av den framtida fordonsflottan i den regionala sjötrafiken. I synnerhet då en sådan utveckling kräver god framförhållning för att säkerställa att laddinfrastruktur finns tillgänglig. Kanske inte bara fokusera på el här utan även framtida miljövänliga drivmedel och lösningar.

2.C. Även varsam bebyggelseutveckling behöver stöttas av en utvecklad kollektivtrafik

Ur ett skärgårdsperspektiv är det positivt att även öar med statlig vägfärja lyfts i den rumsliga inriktningen för planen. Däremot behöver även *varsam* bebyggelseutveckling stöttas med en utvecklad kollektivtrafik vilket behöver synas i förhållningssätten till plankartan. Vattenvägarna har dessutom potential att avlasta vägnätet. Att planen även trycker mer på vattenburen kollektivtrafik skapar även förutsättningar och incitament att planera för ny bebyggelse i skärgårdsmiljö, speciellt öar där sjötrafik behövs.

Vidare vill kommunen uppmärksamma att Ramsö saknas i uppräkningen av kärnöarna på sida 55.

2.D. Planen kan ge ett värdefullt regionalt perspektiv på jordbruksmark

Intressekonflikten mellan regional livsmedelsförsörjning och bebyggelse på jordbruksmark är en regional fråga där en bättre analys av livsmedelsförsörjningen skulle kunna vara ett värdefullt stöd.

Det är positivt att det finns ställningstaganden i förhållningssätten till plankartan om byggande på jordbruksmark. Det är bra att de håller sig på så här övergripande nivå, och vore positivt om fler frågor kunde hanteras så här övergripande vad gäller förhållningssätt till plankartan.

Med det sagt saknar planen resonemang och analys som kan stötta i bedömningen av vad som är "större sammanhängande" respektive "brukningsvärd" jordbruksmark i Stockholmsregionen. Det kommer aldrig bli landets "kornbod", men kanske något annat och i så fall vad? Det är en svår fråga att uttala sig om i detalj, och det är nog inte önskvärt att det görs i RUFS, men följande frågor vore intressant om planen kunde utforska: Vad har vi för jordbruksmark i Stockholmsregionen, vad karaktäriserar den jämfört med landet i stort? Vad kan eller borde jordbruket i Stockholm ha för roll ur ett nationellt och storregionalt perspektiv inom ÖMS?

Den här frågan är särskilt viktig för Vaxholm då plankartans avgränsningar i dagsläget medför stöd respektive hinder för byggande på jordbruksmark med stora skillnader i förutsättningar för faktiskt bebyggelseutveckling, genom att den stödjer utveckling på Norra Bogesund men hindrar detsamma på Resarö där närheten till service och tätare bebyggelse är större.

3. Gemensamt ansvar för den regionala utvecklingen och former för samverkan:

- *Hur ser er organisation på er roll kopplat till den regionala utvecklingen o ch hur kan er organisation bidra för att vi ska nå planens mål och stärka genomförandet?*
- *Vilka dialog- och samverkansformer bör vi använda eller utveckla för att kunna agera tillsammans för att nå planens mål och stärka genomförandet?*

Kommunen vill här betona vad som sägs i det gemensamma yttrandet från Stockholm Nordost:

Det är positivt att det finns en ansats att hantera planens genomförandefrågor. Inför genomförandet av så kallade rådslag är det nödvändigt att prioriteringarna är tydliga och avgränsade. Rådslaget ska hantera regionala frågor som kräver gemensam kraftsamling.

För att nå regionens högt uppsatta mål krävs samverkan och beslut om finansiering. Avsaknad av en stark viljeinriktning samt finansieringsbeslut om nödvändig transportinfrastruktur skapar otydlighet och osäkerhet hos både offentliga och privata samhällsaktörer. Ett viktigt första steg är att göra den regionala planen mer framåtsyftande och bjuda in till en gemensam kraftsamling kring genomförandet.