

Regionplanering Session fysisk planering

Elisabeth Mårell – elisabeth.marell@sil.se
Susanne Skarlund – susanne.skarlund@sil.se
Stockholm 2018-02-13

Optimasskonferens

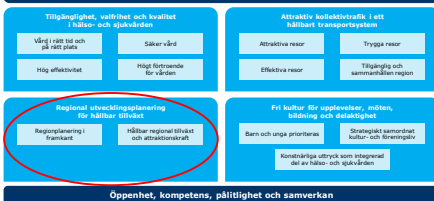
Landstingets kärnuppdrag

- Hälsa- och sjukvård
- Kollektivtrafik
- Kultur
- Regionplanering



Vision
Mål för kärnverksamheterna

En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut



RUF5 2050

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
 Handlingar till TRN 22 februari
 Antagande i Landstingsfullmäktige 12 juni 2018

Europas mest attraktiva storstadsregion



En omfattande process – med tät dialog



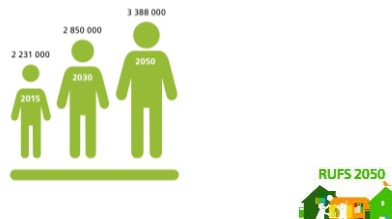
RUF5 2050 fyller flera funktioner



Planen har många viktiga delar



Befolkningstillväxten är utgångspunkt



Stockholmsregionen – en ledande region



- Stark tillväxt
- Motor för innovation och företag
- Särställning genom kultur- och beslutsfäktarfunktioner
- Besöksmål och huvudstad
- Stabil demokrati
- Hög tillit till det offentliga
- Öppet samhällsklimat
- Väl utbyggd infrastruktur och goda kommunikationer
- Internationaliserat och kunskapsintensivt näringsliv

Regionens utmaningar

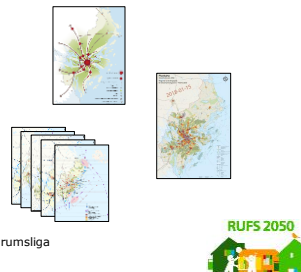
- 1 Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa
- 2 Att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa
- 3 Att vara en internationellt ledande storstadsregion i en växande global konkurrens
- 4 Att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt
- 5 Att ha en fortsatt öppen region och samtidigt stärka inkluderingen
- 6 Att öka tryggheten i regionen samtidigt som världen upplevs som osäker

VISION Europas mest attraktiva storstadsregion

- Efter utställningen har delmålen justerats och omformulerats utifrån remissynpunkter, samt för att få en bättre logik och för bättre uppföljningsbarhet.
- Nu fyra delmål under varje mål.
- En ny prioritering om folkhälsa har lagts till.

Regional fysisk struktur

1. Rumslig inriktning
2. Plankartan och förhållningssätten till plankartan
3. Fördjupning av plankartan
 - Bebyggelsestruktur
 - Transportinfrastruktur
 - **Gods- och logistikstruktur**
 - **Teknisk infrastruktur**
 - Grön- och blåstruktur
 - Landsbygdens och skärgårdens rumsliga struktur



Storregionala förhållningssätt

- Integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna
- Verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena
- Länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och varandra genom tvärförbindelser
- Stärk ÖMS kopplingar med Oslo, Öresund och Helsingfors

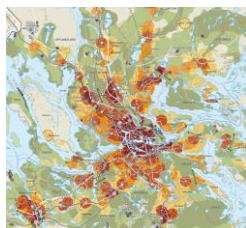


Rumslig inriktning mot 2050

- Stadsutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena
- Sammanlänkade regionala stadskärnor
- Resurseffektiva system för människor och gods
- Sammanhängande grönstruktur och robust vattenmiljö
- Starka kopplingar mellan stad och land
- Tillgängliga innovations-, företags- och beslutsfattarmiljöer



Plankarta



Förhållningssätten vägleder aktörerna som arbetar med efterföljande planering



En **landsbypgaden** är en ort som har betydelse för den omgivande landsbygden och som bedöms ha potential att utvecklas som både nod och bostadsort. Den har en befolkning (dag om minst 1 000 invånare och en service med viss bredd som omfattar bland annat livsmedelsbutik, skola, hämtutrustad och skivstaket. Orten fungerar som en byrespunkt för kollektivtrafiken på landsbygden och har stöd för utveckling i kommunens överordnade. Området är närmast eller så nära tillgängligt efterföljande planering.



Strategiska stadsutvecklingszonen är kommuncentrum, storregionala eller regionala byrespunkter och områden med stor betydelse för den omgivande landsbygden. Sammanlänkade stadskärnor har generellt sett en hög regional tillgänglighet och potential att utvecklas till och sammanhängande stadsmiljöer. Var för sig har platserna olika förutsättningar för utveckling beroende på fysiska förhållanden, läge i regionen och närhet till en regional stadskärna eller andra större utvecklingsområden.



De **primära bebyggelselägena** har potential att utvecklas till tät och sammanhängande miljöer med vissa urbana kvaliteter. Platserna har en god regional tillgänglighet och ligger inom 1 200 meter från stationer eller ca 700 meter från bussställen på stambåten. Det innebär att människor kan nå kollektivtrafikens stamlinje med cykel eller till fot.



De **sekundära bebyggelselägena** har en potential att kompletteras och utvecklas men ny bebyggelse eller friska hus lokaliseras till lägen med högre regional tillgänglighet. Sekundära bebyggelselägen har en god regional tillgänglighet med kollektivtrafik eller rullstolsväg, i första hand med buss inom 700 meter. Vissa områden ligger inom 1 200 m från stationer, men långt ut från centrala regionkärnan i stambåten.



Tematiska frågor i RUF5 2050

- Stadsbyggnad och bebyggelseutveckling
- Tekniska försörjningssystem**
- Inklusive masshantering och täkter**
- Transportsystemet**
- Inklusive gods och logistik**
- Naturmiljöer och grönområden
- Hav, sjöar och vattendrag
- Kulturarv och kulturmiljö
- Miljö och folkhälsa
- Klimatpåverkan
- Klimatanpassning
- Regionalekonomi, näringsliv och entreprenörskap
- Kompetensförsörjning, utbildning och arbetsmarknad
- Forskning och innovation
- Bostadsmarknad och bostadsförsörjning
- Social sammanhållning, trygghet och tillit
- Samhällsservice inklusive hälso- och sjukvård
- Kultur
- Digital utveckling och tillgänglighet
- Landsbygd
- Skärgården

Kunskapsunderlag på www.rufs.se



NYTT kommer under våren!
Fördjupning för verksamhetsavfall & masshantering



Koordinering med andra uppdrag



Regional gods- och logistikstruktur

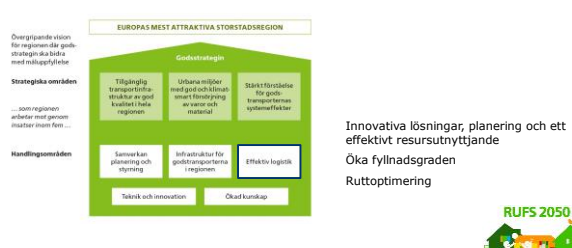
- Viktiga kombiterminaler
- Prioritera distributionscentraler i centrala lägen
- Prioritera logistikcentra i perifer lägen
- God tillgänglighet till hamnar och terminaler



Säkerställa att gods får en tydlig roll i samhällsplaneringen och kommer in tidigt i planeringen genom att rutiner skapas för att hantera godstransporter, inklusive farligt gods, i planeringen på alla nivåer.



Säkerställa att det finns mark för logistikutveckling inom alla trafikslag
Säkerställa kajlägen för att möjliggöra transporter via inre vattenvägar



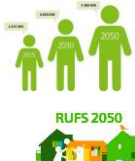
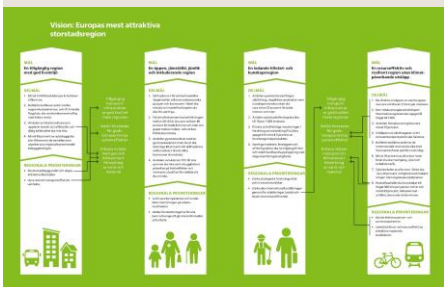
Innovativa lösningar, planering och ett effektivt resursutnyttjande
Öka fyllnadsgraden
Ruttopptimering



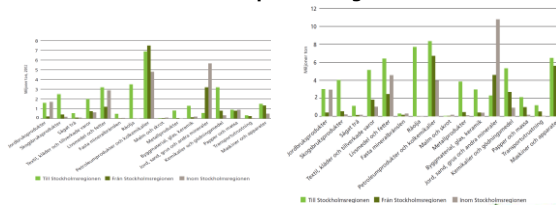
Fossila drivmedel ersätts med nya. Tydliga krav i upphandling. Genomföra piloter och tester



Öka kunskapen om godstransporter inom samhällsplaneringen. Förbättra statistik och prognosverktögen för godstransporter



Totala godstransporter till, från och inom länet 2012 och 2040 fördelat på varuslag



Källa: Tillväxt- och regionplanförvaltningen, Gods- och logistik i Stockholms län 2050, 2017:4



Tekniska försörjningssystem

- vatten- och avloppshantering (VA)
- energiförsörjning
- avfallshantering
- masshantering och täkter**
- informations- och kommunikationsteknologi (Det digitala samhället)

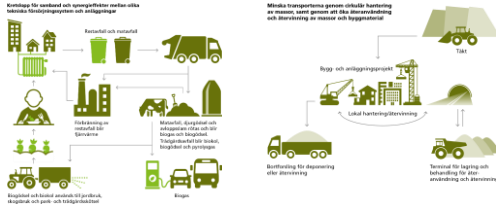


Olika skalor och nivåer

Planeringspunkter på avfall på olika geografiska nivåer



**Tekniska försörjningssystem
- utveckla kretslopp, transportsnålhet & cirkulär ekonomi!**



**Masshantering och täkter –
Utvecklingsfaktorer inom transportsektorn**

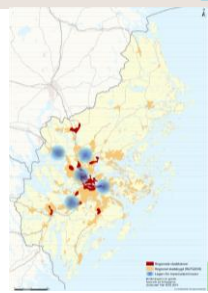
- Detta avsnitt belyser faktorer inom transportsektorn som kan få positiv effekt för transportsnålhet och klimatneutral masshantering.
- Massor fraktras vanligtvis med boggi-bil eller trailer. Generellt bedöms en lastbil vara i drift i ca 15 år. Det betyder att de lastbilar som tillverkas idag fortfarande kommer att vara i drift 2030. Omställningen går relativt sakta.
- Hur transporter bedrivs i tätort påverkas mycket av vilka bärighetsklasser vägnätet har. 95 % av det allmänna vägnätet i Sverige omfattas av BK1. För BK1 gäller max 64 tons bruttovikt. Centralt i t.ex. Stockholm gäller ofta BK2. Där gäller max 51,4 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara betydligt lägre. Det finns också BK 3 med ännu strängare restriktioner.



Avfallstrappan, den grundläggande principen för allt arbete med cirkularitet och kretslopp i systemen!



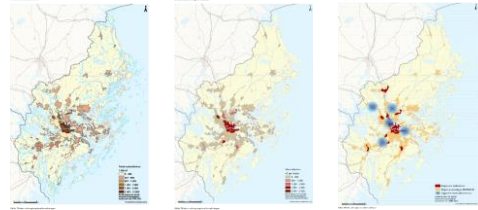
Säkerställ platser och ytor i planeringen!



Matcha behov och tillgång genom lokalisering av täkter!



Säkerställ ytor för regionala materialterminaler!



Faktorer som styr masshantering och användningen av täktmaterial

Ytor	Problemer vid hanteringen av massor och återvinning	Utföring av hanteringsåtgärder	Metoder för återvinning av avfallsmaterial
Massor i tillåtna eller utvalda områden	Behållare (och utrustning och bilar) som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden	Att det är möjligt att hantera massor i tillåtna områden, vilket innebär att hantera och utrustning som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden	Att det är möjligt att hantera massor i tillåtna områden, vilket innebär att hantera och utrustning som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden
Massor	Transportkostnader Kostnader för utrustning	Behållare (och utrustning) som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden Behållare (och utrustning) som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden	Kostnader för utrustning Kostnader för utrustning som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden
Transportkostnader	Priserna för transporten till de behållare	Tillräckligt stora behållare (och utrustning) som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden	Tillräckligt stora behållare (och utrustning) som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden



Faktorer som styr masshantering och användningen av täktmaterial

Ytor	Problemer vid hanteringen av massor och återvinning	Utföring av hanteringsåtgärder	Metoder för återvinning av avfallsmaterial
Massor	Behållare (och utrustning) som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden	Att det är möjligt att hantera massor i tillåtna områden, vilket innebär att hantera och utrustning som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden	Att det är möjligt att hantera massor i tillåtna områden, vilket innebär att hantera och utrustning som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden
Massor	Transportkostnader Kostnader för utrustning	Behållare (och utrustning) som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden Behållare (och utrustning) som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden	Kostnader för utrustning Kostnader för utrustning som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden
Transportkostnader	Priserna för transporten till de behållare	Tillräckligt stora behållare (och utrustning) som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden	Tillräckligt stora behållare (och utrustning) som är tillräckligt stora för att kunna hantera mängden



Krav och kriterier för ytor för materialterminaler

- Bra logistiskt läge som ger korta transporter
- Att den kan avskärmas från boende och andra som vistas i området,
- Att den har liten konkurrens från andra intressen
- Ligger utanför miljö känsliga områden
- Tillräckligt stora yta.



Krav och kriterier för ytor för materialterminaler

- Vanliga försiktighetsmåt vid materialterminaler är:
- Avgränsas så att omgivande natur och bebyggelse skyddas
 - Försiktighetsmåt avseende buller (t.ex. bullervallar, inbyggd eller under mark)
 - Försiktighetsmåt avseende damning (dammbindning)
 - Vattenrening (sedimentationsbassäng) Enligt länsstyrelsen är även oljeavskiljare ett vanligt krav.



Överblick över olika alternativ för massor som uppstår på en byggarbetsplats.



RUFS 2050

Europas mest attraktiva storstadsregion

Läs mer på www.rufs.se

