



YIMBY – Yes in my Back Yard.

Stockholm 2008-11-28

Remissvar till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen - RUFSS 2010.

Nätverket YIMBY har fått ta del av samrådsunderlag för remiss från Regionplane- och trafikkontoret om den regionala utvecklingsplanen för Stockholm 2010 – RUFSS 2010. Remissvaret har utarbetats av en arbetsgrupp inom nätverket.

- Inledning

Nätverket YIMBY är en stadsbyggnads- och urbanismrörelse. Vi vill att Stockholmsregionen skall utvecklas på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt som skapar möten, möjligheter, utveckling, attraktivitet och integration. Vi har funnits i drygt ett år och har under den tiden samlat mer än 3000 sympatisörer. Som vår viktigaste uppgift ser vi att få till stånd en förändring i hur vi bygger våra samhällen. Vi vill se en omställning från ett byggande som handlar om glesa och bilberoende bostadsöar som isolerar människor till att handla om att bygga en levande och blandad stadsmiljö med plats för alla. Många delar i RUFSS berör våra områden, medan andra delar av RUFSS inte gör det. Vi har i huvudsak begränsat våra synpunkter till frågor som rör fysisk stadsutveckling, miljö, integration och hur Stockholmsregionen skall fortsätta att utvecklas som en attraktiv storstadsregion.

YIMBY har studerat de två strukturalternativ som har presenterats, Fördelad respektive Tät. Utvärderingen av alternativen visar mycket tydligt att RUFSS 2010:s uppsatta mål uppfylls avsevärt bättre i alternativ Tät än i alternativ Fördelad. Alternativ Fördelad leder istället till en förvärrad situation jämfört med idag, och går dessutom rakt emot det som nätverket arbetar för. Mot bakgrund av detta vill YIMBY **starkt** rekommendera alternativ Tät.

- Kollektiv- & vägtrafik

Stockholm har ett kollektivtrafiknät som vid en första anblick kan te sig ganska välutbyggt. Ställt i relation till regionens storlek och uppdelning uppenbarar sig dock en bild av en kollektivtrafik som i många områden är i ett mycket stort behov av utbyggnad. Dessa brister måste åtgärdas och vidare utbyggnader måste skapas för de ökande kraven på snabba och kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar när storstaden växer i invånarantal.

Det är viktigt att här poängtera den planeringsideologiska förändring som måste till när en stad växer från att vara en stor småstad till att bli en riktig storstad. Storstäders trafikproblem kan inte lösas enbart med vägar, tvärtom måste andelen som reser kollektivt öka i takt med att regionens befolkning och täthet ökar. En sådan utveckling skall inte ses som ett problem, utan en möjlighet.

För att möjliggöra en kollektivtrafik som fungerar effektivare, har nöjdare resenärer, och en större

andel av resandet än idag krävs även att bostäder, arbetsplatser, kommersiella lokaler och kultur koncentreras kring effektiva spårburna kollektivtrafikförbindelser i så stor utsträckning som möjligt. Effektiv och attraktiv kollektivtrafik bör finnas med som en självklar del när nybyggnationer planeras, istället för att komma långt senare som är vanligt idag. Våra miljöer bör planeras med effektiv kollektivtrafik i åtanke från början.

YIMBY har studerat de kollektivtrafikalternativ som finns i alternativ Tät respektive Gles, planer som tidigare har framlagts, samt även studerat situationen i andra städer. Vår slutsats är att de inte finns något specifikt trafikslag som kan ses som en generell lösning för framtidens Stockholm, utan att det gäller att finna den rätta lösningen utifrån varje given situation. Samtidigt är det också viktigt att försöka skapa så sammanhängande nät som möjligt, inte minst för att i så stor mån som möjligt undvika byten för resenärerna.

Vi vill särskilt påtala vikten av en del planerade och möjliga sträckningar för den spårburna kollektivtrafiken. Det vi ser som allra viktigast är dels tunnelbanans nya gren från Odenplan till Norra Stationsområdet och Karolinska sjukhuset, liksom den sedan start planerade Nacka-förlängningen av den Blå linjen från Kungsträdgården (via Östra Södermalm). För den tyngre järnvägen vill vi trycka på att bygget av Citybanan måste prioriteras högt, den kapacitet som citybanan kommer att ge behövs redan sedan flera år tillbaka. För att komplettera citybanan behövs även två nya spår mellan Kalhäll och Tomtebodavägen, samt dubbelspår från Södertälje hamn till Södertälje centrum. Detta för att säkerställa att den stora investeringen som citybanan utgör inte skall hämmas av spårbrist på andra sträckor i länet.

Tvärbanan har blivit en succé och det finns planer på att bygga ut den på flera håll. Solnagrenen, Kistagrenen och kopplingen till Saltsjöbanan (och Slussen) är alla sträckningar som bör påbörjas snarast. Spårburna tvärförbindelser är någonting som Stockholm i stort sett saknar och med dessa satsningar skapas nya resevägar som, i likhet med befintliga tvärbanan, kommer att öka resandet på tvären i regionen, och på så sätt också avlasta det hårt belastade Tunnelbane- och pendeltågsnätet. YIMBY vill även se att spårväg City byggs med den tidsplan som framlades tidigare i år. Kapaciteten behövs, inte minst för trafiken ut på Djurgården och till de nya stadsutvecklingsområdena på Kungsholmen. Vi vill också att Lidingöbanan får nya vagnar och kopplas samman med Spårväg City i Ropsten. Möjligheten att dra Lidingöbanan via Lidingö Centrum bör utredas.

Spårvägen bör fortsatt byggas ut, både längre ut i regionen och i Stockholms innerstad. I innerstaden handlar det om att konvertera den mycket hårt belastade stombusslinje fyra till spårväg, vilket enligt de beräkningar från SL som YIMBY har tagit del av skulle nästan förbuddla resandetalet på denna sträcka. Spårväg syd är ett angeläget projekt som YIMBY ser som mycket viktigt. Det enda riktiga alternativ vi ser skulle vara en tunnelbanesträckning på i stort sett samma sträckning. Sammankopplingarna mellan de olika grenarna av den spårburna kollektivtrafiken som Spårväg Syd utgör ser vi som en säker investering med god utdelning.

Den idag befintliga tvärbanan skulle gynnas av en kompletterande kapacitetsförstärkning Alvik-Årstaberget. Denna nya spårförbindelse mellan trafikplats Gröndal och Årstaberget, i tillägg till den befintliga gatuspårsträckan, möjliggör direkttåg mellan Årstaberget och Stora Essingen samt ökar kapaciteten, minskar restider och gör därmed Tvärbanesystemet mindre störningskänsligt. Den idag planerade Solnagrenen av tvärbanan för förlängas under Brunnsviken till Universitetet och vidare till Ropsten. Detta skulle skapa en nästan komplett spårburna ringlinje som binder ihop alla de olika ekrarna på SL:s spårnät.

För tunnelbanan ser vi som önskvärda utbyggnader en andra gren söderut på den blå linjen i riktning mot Älvsjö. En möjlig sträckning kan vara Kungsträdgården – Medborgarplatsen – Södersjukhuset – Årsta – Älvsjö. Den gröna linjens nya gren till Karolinska sjukhuset bör förlängas norrut och

bytesplatser till pendeln vid Solna Station (även lämpligt med tanke på den nya nationalarenan) och röda linjen vid Bergshamra skapas. Det spårreservat som finns mellan Hagsätra och Älvsjö bör utnyttjas. Här bör tunnelbanan förlängas till Älvsjö station för att skapa en ny bytesmöjlighet till pendeltåg och spårväg Syd. Detta stämmer dessutom mycket väl överens med de urbaniseringsplaner som finns för centrala Älvsjö, där YIMBY i tidigare yttranden också har efterlyst en avsevärt högre exploateringsgrad än vad som nu planeras. Här kan stora möjligheter skapas för en i sammanhanget relativt liten kostnad. Den röda linjen bör även den förlängas, från Mörby Centrum till Sollentuna och på längre sikt möjligen vidare till Jakobsberg och Barkaby. Den andra grenen av röda linjen norrut kan med fördel förlängas över till Lidingö.

För järnvägen ser YIMBY en potential i att dra om Roslagsbanan via Danderyds sjukhus för att skapa en sammanhållen knutpunkt som fungerar. Att bygga ut dubbelspåret på Nynäsbanan till att omfatta hela sträckningen skulle göra tätare trafik möjlig samt få banan att bli långt mindre störningskänslig. Dessutom vore det en stor fördel om så mycket som möjligt av godstrafiken till och från hamnen kan tas på järnväg istället för lastbilar på den redan hårt trafikerade vägen.

På längre sikt finns det många bitar i pusslet av spårburen kollektivtrafik som bör byggas. De sträckningar som YIMBY ser som mest behövliga är:

En konvertering av de övriga stombusslinjerna i Stockholms innerstad till spårväg.

En förlängning av Tvärbana Syd från Älvsjö till Skarpnäck samt en sammankoppling av Tvärbana Syd med det övriga tvärbananätet medels spår från Älvsjö till Årstaberget via Östberga och den nya stadsdel som planeras invid Årstafältet. Detta skulle möjliggöra nya linjer på tvärbananätet som skapar nya kontakter och anpassningsmöjligheter så att färre människor måste göra byten under sina resor.

I det längre perspektivet bör även tunnelbanan förlängas från Hjulsta till Barkaby, en kort sträcka som har diskuterats från och till i många år.

En möjlig alternativ innerstadstunnel för den röda linjen från Liljeholmen till Universitetet via Fridhemsplan och Odenplan är också en intressant sträckning. Denna kan dock till stor del ersättas med spårväg på linje 4 tillsammans med anslutningslänkar mot Liljeholmen och Universitetet.

Vi ser gärna att Roslagsbanan får en alternativ ändelse inåt Albano via Norra Station och Karlberg till Stockholms Central. För att göra detta krävs inte att hela Roslagsbanan byggs om till normalspår, bägge spårvidderna går att kombinera i samma spårutrymme, något som finns på flera platser idag.

En ny järnväg över Saltsjö-mälarsnittet med föreslagen dragning från Flemmingsberg till Sollentuna via Skärholmen, Lovön, Vällingby och Barkaby eller från Älvsjö till Sollentuna via Telefonplan, Brommaplan, Spånga och Kista. Syftet med en sådan är att skapa ny kapacitet för godstrafik på Järnväg, ny pendeltågstrafik som möjliggör tät exploatering i anslutning till stationerna, samt som en alternativ omledningsväg för den idag mycket störningskänsliga tågtrafik som går genom centrala Stockholm. En sådan järnväg ger en kraftigt förbättrad kapacitet och kan därför möjliggöra pendeltåglänkar mot Roslagen/Norrtälje och Tyresö.

YIMBY anser även att dagens mycket störningskänsliga läge för vägtrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet är ohållbart och att det inte gynnar en växande storstad. Det är emellertid viktigt att ny vägkapacitet över nämnda snitt inte bidrar till en kontraproduktiv stadsutglesning som på sikt kan öka transportbehovet än mer och därmed ytterligare förvärra trängselproblematiken. De effekter som den föreslagna förbifart Stockholm kan få i fråga om stadsutglesning och förvärrade trängselproblem på sikt måste därför noga utredas så att leden inte visar sig bli kontraproduktiv. YIMBY ser

Österleden (med plats för kollektivtrafikskörfält) som en bättre prioritering.

YIMBY ser gärna en satsning på att förbättra möjligheterna att cykla i regionen. Det finns idag goda möjligheter att välja cykel som transportmedel på vissa platser i regionen, medan det fungerar mindre bra på andra platser. Intrycket av cyklingsmöjligheterna är idag splittrat och uppdelat. På många ställen är också trafikmiljöerna planerade på ett sådant sätt att cyklister och bilister lätt kommer i konflikt, vilket ibland kan skapa både irritation och trafiksäkerhetsproblem.

- Bostadsförsörjning

YIMBY anser att med den förväntat höga befolkningsökningen fram till 2030 inom Stockholms län och framförallt Stockholms stad så bör också byggandet av både bostads- och hyresrätter fokuseras till en expansion av Stockholms innerstad samt till de föreslagna regionkärnorna.

Fokus bör ligga på att knyta samman dagens innerstad med närförorter och regionkärnor, med den täta rutnätsstaden som förebild.

Målsättningen bör vara att Regionkärnorna Kista - Sollentuna och Jakobsberg byggs samman med Täby Centrum och Arninge. Vidare bör den Centrala Regionkärnan länkas samman med Kista - Sollentuna och Jakobsberg genom främst Kistadelen. Det vill säga längs med Ostkustbanan. Förtätningen söderut bör även den ske med utgångspunkt från Jakobsbergsdelen längs med Mälärbanan. Kvar mellan blir Järvafältet som ett potentiellt område för en stor stadspark och en sammanbindning mellan Hjulsta- och Akallabanans bebyggelseområden. Söderut så bör Centrala Regionkärnan byggas samman med Skärholmen - Kungens Kurva samt Flemingsberg och att den senare tar sig över vattnet till Norra Botkyrka som i utvecklingsalternativ Låg anges som "regional stadsbygd med utvecklingspotential" och i alternativ Tät är det bara den allra östligaste delen som får ta del av en utvidgad regional stadskärna Skärholmen - Kungens Kurva och Flemingsberg. Här är det viktigt att poängtera att förtätningen bör ske inifrån och utåt från befintliga kärnor, inte mitt i områden mellan dem.

Bostadsbyggandet är ett viktig redskap för att skapa en sammanhängande tät bebyggelse som i sin tur skapar underlag för utbud och service vilket är själva kärnan i den mycket populära klassiska rutnätsstaden.

För att motverka *urban sprawl* (stadsutglesning) som i dagsläget är Stockholms stadsbyggnads kanske största utmaning bör den klassiska rutnätsstaden användas som förebild, detta är en viktig del i att bekämpa dagens problem såsom social-, ekonomisk-, etnisk- och kulturell segregation samt miljöaspekten.

I RUF 2010 presenteras två alternativ för befolkningen och ekonomins utveckling: Hög respektive Låg.

Det ges även två strukturalternativ för den fortsatta bebyggelseutvecklingen fram till 2030: Fördelad respektive Tät.

YIMBY anser att alternativ Fördelad enbart kommer att *förstärka* det problem som Stockholms län idag lider stort av – *urban sprawl*.

Alternativ Tät har en god grundtanke men är likväl inte tillräckligt tät för att kunna ta itu med de tidigare nämnda problemen.

I både utvecklingsalternativen Låg och Hög är andelen nybyggda bostäder för låg i Stockholms kommun sett gentemot länets övriga kommuner.

Några exempel från RTK:s tabell för strukturalternativ Tät nedan anger att målet för bostadstillskott per kommun och år i en ort som Österåker skall vara 150 för utvecklingsalternativ Låg samt 200 för Hög.

Detta skall ställas mot Stockholm som ges ett mål om 2000 byggda i utvecklingsalternativ Låg samt 3200 i Hög.

För att på allvar kunna motverka *urban sprawl* så bör fokus ligga på att nybyggnation sker i anknytning till Stockholms stadskärna och redan etablerade stationer för kollektivtrafik samt i viss mån de nya regionkärnorna, inte i glesa villaförorter som inte skapar underlag för effektiv kollektivtrafik.

Tabell 2. Årligt bostadstillskott per kommun fram till 2030, samt faktiskt byggande 2001–2005

	Faktiskt tillskott 2001–2005	Fördelad		Tät	
		Låg 2005–2030	Hög 2005–2030	Låg 2005–2030	Hög 2005–2030
Botkyrka	330	350	550	200	350
Danderyd	90	50	100	100	150
Ekerö	210	100	150	100	150
Haninge	370	350	600	150	250
Huddinge	380	250	400	400	650
Järfälla	260	350	600	400	650
Lidingö	170	100	100	100	200
Nacka	720	300	450	400	650
Norrtälje	460	200	350	100	200
Nykvarn	60	100	150	50	100
Nynäshamn	140	100	150	50	100
Salem	80	100	150	100	150
Sigtuna	170	100	100	150	250
Sollentuna	170	200	300	200	350
Solna	590	300	450	400	650
Stockholm	2 790	1 550	2 500	2 000	3 200
Sundbyberg	40	100	150	150	250
Södertälje	290	250	400	400	600
Tyresö	230	100	150	100	150
Täby	160	200	350	150	250
Upplands-Bro	90	100	150	50	100
Upplands Väsby	130	100	150	100	150
Vallentuna	200	250	350	100	150
Vaxholm	120	50	100	50	100
Värmdö	420	200	350	100	200
Österåker	390	150	250	150	200
Länets	9 060	6 000	9 500	6 250	10 200

Källa: RTK

En villaförort som Österåker har 38 000 invånare med i huvudsak bilberoende dagspendlande. Stockholm med ca 800 000 invånare består i huvudsak av villor, radhus och klassisk stenstad. Att en ort som Österåker ges ett mål om att bygga 150 nya bostäder i utvecklingsalternativ Låg och 200 i Hög är inte problematiken, snarare att Stockholm med 20 gånger större befolkning och ett oerhört inflyttningstryck enbart ges som mål att bygga 13 gånger fler bostäder i utvecklingsalternativ Låg samt 16 gånger fler i Hög.

Detta ser vi som orimligt då målet måste vara att *fler* människor ges möjlighet att kunna verka och bo i och i anknytning till Centrala Regionkärnan som är regionens kulturella-, ekonomiska- och befolkningsmässiga centrum.

Eftersom det det senaste årtiondet har varit mer regel än undantag att målen om antal byggda bostäder per år inte har uppfyllts så bör man vara ännu mer offensiv i sina mål fram till 2030. Vi anser att i utvecklingsalternativ Låg så bör siffran för Stockholms kommun vara 3500 och i Hög så bör siffran vara 5000 bostäder. Av dessa bör ungefär hälften byggas med målsättningen att knyta samman dagens innerstad med närförorterna för att på så sätt utvidga innerstaden med dess täta och blandade struktur samt goda kollektivtrafik.

Det finns underlag för att sätta höga mål om bostadsbyggandet. I Stockholms stads bostadskö står idag 200.000 människor och samtidigt tvingas många studenter utifrån landet tacka nej till studier i Stockholmsområdet på grund av den stora bristen på studentlägenheter. Detta kräver att satsningar görs på nybyggnation av hyresrätter och det nya konjunkturläget ger desto fler incitament för kommunerna att satsa på detta. Viktigt att poängtera är dock att vi vill se *blandade upplåtelseformer inom samma geografiska område*, helst inom samma kvarter för att på så vis skapa stimulans till möten mellan olika sociala-, etniska- och ekonomiska grupper i samhället, vilket i sin tur även skapar spännande och attraktiva miljöer i det dagliga livet. Områden med enbart hyres- eller bostadsrätter måste undvikas.

Avslutningsvis så vill vi se en förändring när det gäller sättet man ser på planering av bostäder. Istället för att planera *bostadsområden* så bör man planera *stadsdelar* som blandar funktioner såsom bostäder, kontor, verkstäder, butiker, restauranger och andra kulturella institutioner. Ett viktigt ledord vid all nybyggnation bör vara *täthet*, genom täthet så skapas underlag för just nämnda funktioner samt bäring åt effektiv kollektivtrafik. Alla dessa komponenter är väsentliga i skapandet av attraktiva stadsmiljöer, och dessutom eftersökt av många. Det är också grundläggande att inte se nya stadsdelar som färdigplanerade enheter, utan som en del av den föränderliga staden. Detta måste också avspeglas i hur planeringsarbete går till.

Nya miljöer i Stockholm uppförs idag i regel med en avsevärt lägre täthet än den gamla innerstaden. Samtidigt bor vi idag färre i varje lägenhet vilket gör att underlaget för ett rikt stads- och kulturliv har minskat. Det måste därför planeras nya områden som inte bara har en lika hög, utan en högre, täthet än Stockholms befintliga innerstad.

- Bygg med kvalitet

Vi människor är alla olika. En del är kreativa, andra är effektiva. En del är drivande andra är analytiska. De allra flesta av oss har en kombination av flera egenskaper. Då vi är olika har vi också olika behov. En del människor har ett behov av att vara sociala. Dessa människor kanske föredrar livliga stadsdelar med många restauranger och caféer längs med gatorna. Andra har behov av att vara kreativa. Dessa människor vill ofta ha variation i sin stadsdel. De önskar sig stadsdelar där varje gata, park och torg har ett unikt utseende och inte är lik någon annan.

Ordet team kan uttydas som *"Together Each Achieve More"*. I Sverige brukar vi tala om att ett plus ett blir tre. Hur man bygger väl fungerande team har länge debatterats. Men vad alla parter tycks vara överrens om är att man ska se olikheter som en resurs. Det bästa samarbetet mellan människor får man när man blandar människor med olika egenskaper. Vi ska lära oss att uppskatta de människor som har andra egenskaper än sig själv. Det vi behöver i Stockholm är därför stadsdelar som innehåller sådan hög och mångfaldig kvalitet att den attraherar så många grupper av människor

som möjligt. För det är när man får olika typer av människor att träffas som man får det bäst fungerade samhället

Under 60- och 70-talet låg bostadsbristen högt upp på prioriteringslistan. Man byggde bostadsområden så snabbt som möjligt på bekostnad av kvalitén. Idag kan vi konstatera att vi måste renovera dessa snabbt byggda miljonprogram för enorma belopp och många betraktar områdena som oattraktiva. Man lade ingen prioritet på att göra stadsdelarna attraktiva för flera olika grupper av människor i samhället. Man klarade heller inte av att bygga stadsdelar som attraherade framtidens generationer. Denna typ av tänkande har visat sig kostsamt för dagens Stockholmare.

Att bygga bort bostadsbristen är viktigt. Men vi får inte skjuta kostnaderna och problemen till framtidens generationer. Vi har ingen rätt att bygga stadsdelar med sådan låg kvalitet att framtidens stockholmare som kommer leva under andra förutsättningar än vi tvingas betala dyrt för våra misstag.

Vi måste bygga stadsdelar med sådan kvalitet att den lockar flera grupper av människor. Alla människor bryr sig inte om utseendet på våra byggnader. Men bygger vi stadsdelar med endast fyrkantiga hus med putsade fasader så kommer de inte att locka till sig de kreativa människor som behöver röra sig i varierade miljöer. Bygger vi områden med endast "tremetersgräsmattor" mellan hus och gator kommer de inte att locka till sig de sociala invånarna som behöver livliga gator med många mötesplatser såsom kaféer och restauranger. Bygger vi inte bra utformade stadsparker kommer stadsdelarna inte att locka till sig de grupper av människor som behöver exempelvis rekreation. Bygger vi inte stadsmässiga gator med lokaler längs med gatorna så kommer inte entreprenörer som behöver bra lokaler för handel till stadsdelen.

I RUFSS miljökonsekvensbeskrivning konstateras att förtätning kan ha en negativ påverkan på den befintliga identiteten för centrumbildningar eller tätorter. Här ifrågasätter vi en som vi ser det alltför stor generalisering och förenkling av situationen på många platser. Det är felaktigt att anta att en förändring automatiskt skulle innebära en försämring. Varje fall måste avgöras individuellt, utifrån platsens och de boendes förutsättningar och önskemål. Sanningen är snarare att många centrumbildningar och tätorter skulle kunna påverkas mycket positivt av förtätning. Trygghet, bostäder, god tillgång till service, arbetsplatser och kollektivtrafik och en trivsamt och levande boendemiljö måste få vara viktigare än att se på miljöer som "färdiga" och oföränderliga enkom på grund av att de existerar och har uppförts inom en viss tidsperiod. I synnerhet har de områden som har uppförts med modernistiska byggnadsideal ofta visat sig fungera dåligt, här är en utveckling ytterst nödvändig för att skapa bättre miljöer. Därför är det **djupt olyckligt** att det i MKB:n påstås att tätorter och förortsområden som vuxit fram under en begränsad tid, där *merparten av bebyggelsen härrör från samma årtionde eller ett tydligt planeringsideal* skulle vara **extra** känsliga för förtätning. Vi kan läsa att en förtätning i dessa områden "riskerar" att förändra områdets karaktär i väsentlig grad. Här finns det stora skäl att ifrågasätta slutsatserna. Varför ska de områden som redan idag ofta har problem, och är i **extra** stort behov av utveckling, vara de områden som framförallt undantas från sådan? Detta går stick i stäv med de i RUFSS uttalade målen om att skapa en attraktiv stad. Stadens uppgift är inte att vara ett arkitekturmuseum.

- Integration

YIMBY kan konstatera att vi blir fler och fler i Stockholms län. Under 2007 ökade befolkningen i länet med 31.412 invånare. Det är ekvivalent med 45 % av den totala befolkningsökningen i hela landet. Utöver de nyfödda som uppgår till 11.636 består resten av ökningen av en nettoinflyttning på 19.761 invånare varav 5.035 är inrikesfödda och 14.726 är födda utomlands. Närmare 75 % av nettoinflyttningen består således av personer födda utomlands. Men distributionen av befolkningen

med utländsk bakgrund i länet är väldigt skev. Å ena sidan finns Botkyrka där 50,2 % av kommunens invånare har en utländsk bakgrund och å andra sidan finns grannkommunen i norr, Ekerö, där befolkningen med utländsk bakgrund motsvarar 1,1 % av hela kommunens invånarantal.

YIMBY anser att med en beräknad hög befolkningsökning på uppemot 600.000 invånare fram till 2030 inom Stockholms län där en stor del av befolkningsökningen troligen kommer att utgöras av människor från övriga Sverige och världen, så är det viktigt att man tar itu med dessa stora strukturella skillnader. Vissa grupperns problem med att komma in på den svenska arbetsmarknaden och i det svenska samhället måste tas på stort allvar.

Enligt den senaste statistiken är 26,3% av befolkningen i Stockholms län av utländsk bakgrund. Det här kontrasteras mot landet i helhet där befolkningen med utländsk bakgrund uppgår till 17,3 %.

Länsstyrelsen fastställde i en utredning gjord 2007 att om andelen personer med utländsk bakgrund i Stockholms län fick chansen att uppnå samma sysselsättningsgrad som etniska svenskar skulle länet få ett arbetskraftstillskott av 50.000 människor.

I överensstämmelse med en undersökning gjord av OECD är anställningsgradskillnaden mellan utländska och etniskt svenska män hela 22 %. Siffrorna för kvinnor är likartade. Andelen invandrarkvinnor som arbetar är lägre än den för etniskt svenska kvinnor.

Ett av de bakomliggande problemen till detta, och som också berör YIMBYS fält i allra högsta grad, är att rörligheten på boendemarknaden för personer med utländsk bakgrund är dålig. Det finns alltför många hinder för personer med en bakgrund annan än den svenska och som vill hitta ett nytt boende. Boendemarknaden som sådan utgör idag ett hinder för integration. Den stora stadsbristen, och den isolerande fysiska strukturen i många av våra mindre attraktiva bostadsområden, liksom det eftersatta underhållet, är alla problem som underblåser och förvärrar problematiken.

Samtidigt är inte helt förvånande ohälsotalen för personer med utländsk bakgrund högre än de för etniska svenskar.

Ett stort hinder för att förbättra relationerna mellan olika grupper i samhället handlar om osäkerhet och rädsla inför det okända, liksom olika former av fördomar. Därför är det viktigt att skapa en miljö vars fysiska utformning strävar efter att få människor att mötas. Det glesa stadsbyggnadsideal som dominerat under 1900-talet är oerhört kontraproduktivt för att uppnå en sådan utveckling.

Många personer har hamnat här flyende undan krig, diktaturer och naturkatastrofer. Många har på ett eller annat sätt inte kunnat förverkliga sina drömmar i sitt hemland och känna den frihet som de har eftersträvat. Att sedan komma hit i hopp om en bättre tillvaro, men istället träffa på fler hinder i form av långsamma strukturer, byråkrati och diskriminering gör det inte lättare. Många av dessa personer kommer att förr eller senare få barn i Sverige. Dessa barn riskerar att hamna i det som man på engelska benämner som "betweenship", ett 'mellanförskap'.

Barnen känner sig inte välkomnade av det svenska samhället, t.ex. i skolan och senare på arbetsmarknaden, och samtidigt har de svårt att riktigt identifiera sig och känna sig bemötta av föräldrarnas samhällen. Det är ett sådant tillstånd som skapar en grogrund för många av de sociala problem som många unga svenskar med utländsk bakgrund upplever. De står med en fot i ett samhälle och med en annan fot i ett annat samhälle, fast ändå inte. Att inte känna sig accepterad någonstans är ingalunda bra.

YIMBY anser att rörligheten på bostadsmarknaden för personer med utländsk bakgrund måste förbättras. Så länge det finns sådana *påfallande* skillnader mellan olika från varandra isolerade

områden anbelangande distributionen av personer med utländsk bakgrund så kommer segregationen att fortsatt vara hög.

En riktad insats bör göras för att förbättra kommunikationerna mellan personer med utländsk bakgrund och det svenska samhället. Här är det återigen grundläggande hur vi planerar vårt samhälle. Genom att fortsätta se områden som enklaver kommer problemen att kvarstå. Kulturellt utbyte, förståelse och tolerans kan bara uppstå om människor möts. Vi ser gärna fler former av kulturella utbyten som exempelvis att vårdpersonal tillåts besöka andra länder i ett utbildningssyfte.

Arbetsmarknaden och skolan måste bli mer tolerant och aktivt motarbeta rasism, både hos barn och vuxna. Att utseende, kultur, ras, för- eller efternamn är "fel" är företeelser som måste åtgärdas. Stockholm är idag en växande storstad, och som sådan har vi inte råd med en diskriminerande arbetsmarknad- och utbildningsväsende. Människor skall känna sig lockade till, och välkomna i Stockholm. Det är idag en realitet i Stockholmsregionen att människor som under flera års tid inte har fått ett jobb omedelbart kan få ett om de exempelvis flyttar till London. En sådan arbetsmarknad är inte bara problematisk ur ett integrationsperspektiv, utan är också skadlig för regionens utveckling. Om vi skall kunna locka arbetskraft och människor till regionen måste också möjligheterna till arbete och bostad finnas, oavsett var man kommer från. Att personer med utländsk bakgrund ofta inte tillåts att få banklån för att starta företag är också ett allvarligt problem som måste åtgärdas.

Alltför många invandrarföretagare har tvingats låna från sin egen krets för att förverkliga sina drömmar då bankerna tidigare har nekat dem.

En konsekvens kan bli sjukdom, kriminalitet, eller att man lämnar landet. Av det senare uppstår en massiv "Brain Drain" som missgynnar landet och länet å det grovsta.

Det kan uppkomma allvarliga ekonomiska konsekvenser om många arbetsökande med utländsk bakgrund inte får arbete här på grund av att de inte uppfyller den rådande normen. Ett system för att hantera utländska examina på ett bättre sätt måste utarbetas. Idag måste invandrare ofta i realiteten gå om stora delar av sina utbildningar, även inom områden som i mycket liten grad skiljer sig åt. Beslutsfattandeprocessen om valideringen av utländska examina måste bli öppnare och snabbare. Personer som har en utländsk examen som fullt ut motsvarar en svensk sådan ska inte behöva genomföra hela utbildningen igen eller behöva stå ut med en lång tids väntan på ett slutgiltigt beslut. Det blir både psykologiskt och ekonomiskt smärtsamt för personen och ekonomiskt ansträngande för samhället.

- Utbildning

Många skolmiljöer är idag enahanda och har en fysisk utformning som är allt annat än inspirerande och utvecklande. Sådana miljöer bör uppdateras och göras mer tilltalande. Den mänskliga hjärnan uppskattar variation och blandning. Barn och ungdomar behöver förutom värme, kärlek, näringsrik kost och fysisk motion även stimulans från sin omgivning.

Arbetet med integration och genusfrågor i skolan kan även det sättas i relation till den fysiska planeringen av våra samhällen. Genom att skapa miljöer där människor möts, och placera skolor och förskolor i dessa miljöer, skapar vi också en bra bas för ett jämställt och tolerant samhälle.

För att Stockholm skall behålla en god konkurrenskraft är det viktigt att satsa på skolan så att en god utbildningskvalitet i regionen uppnås. Både för att erbjuda de Stockholmare som växer upp här en bra utbildning, men också för att kunna uppnå en större konkurrenskraft på den internationella arbetsmarknaden. Kvaliteten på utbildningarna måste vara hög. Detta gäller även högskole- och KY-utbildningarna som är på vuxennivå.

Högskole- och KY-utbildningarna måste bli mer slagkraftiga, åtkomliga och smidigare. Vi ser gärna en satsning på distansutbildningar.

Den högre utbildningen måste ges en högre status där vårt grannland Finland kan fungera som ett föredöme. Lärarutbildningen är en av de utbildningar som behöver ett genomgripande lyft i sin kvalitet. Det bör också tillkomma ett bättre samarbete mellan länets olika universitet och högskolor. Samarbeten förbättrar kvaliteten på utbildningarna och skapar tätare kontakter.

De olika högre lärosätena måste kunna hävda sig bra internationellt för att locka till sig mer uppmärksamhet, studenter och även finansiering. Det leder i sin tur till att Stockholm kan bli mer attraktiv som studentstad. Men en av saker som krävs för att det skall kunna ske är att man bygger många fler studentbostäder. Studentbostäderna bör gestaltas i stadsmiljöer med blandade funktioner och blandad arkitektur. Blandade funktioner skapar flöden som i sin tur skapar mer gatuliv vilket bidrar till en ökad trygghetskänsla och mer psykologisk stimulans. Det ser vi som något som gynnar studenter. Studenter har ofta ett mycket socialt liv med ett stort nätverket av vänner. Att bygga modernistiska "hus-i-park"-miljöer fungerar mindre bra för denna fas i livet. Studentbostäder bör byggas nära universitet och högskolor och vid goda kollektivtrafikslägen. Stockholms län lider av ett oerhört underskott på studentbostäder. Så länge det finns ett sådant underskott så kommer många studenter tvingas att tacka nej till utbildningar här och välja högskoleutbildningar i andra delar av landet eller världen. Stockholms län har inte råd med något sådant. De långsiktiga konsekvenserna kan bli alltför kännbara.

En sådan icke önskvärd effekt är en s.k. "Brain Drain".

Nya universitets- och högskolebyggnader för placeras nära befintliga universitet och högskolor. Då ungdomar i Stockholmsregionen i relativt liten utsträckning använder bil för att ta sig mellan bostad och sitt univeritet/högskola bör goda kollektivtrafikförbindelser till våra lärosäten prioriteras. Det går dessutom väl ihop med uttalade miljömål.

- Hälsa

Det finns idag en del problem inom vården i Stockholm, som exempelvis långa väntetider, både till akutvård och operationer. Det finns också oroväckande tecken på försämrade hygien på våra sjukhus och en ökad spridning av antibiotikaresistenta sjukdomar som MRSA och VRE. YIMBY har inga synpunkter på hur man konkret skall gå till väga för att åtgärda dessa problem då det framförallt handlar om politiska beslut, men ser dessa problem som något som måste åtgärdas. Det kan till exempel handla om mer resurser eller andra arbetsmetoder. Många sjukhusmiljöer är idag slitna och i behov av upprustning, vilket också är en bidragande faktor till hygienproblematiken. Här är satsningen på nya Karolinska sjukhuset en glädjande utveckling, och vi ser gärna att andra idag slitna och icke-ändamålsenliga miljöer rustas upp. Ofta kan en liten kostnad i form av en upprustad och mer ändamålsenlig miljö ge stora vinster på sikt, både i hälsa och ekonomi. Det är viktigt att sjukhusens kapacitet och personalantal inte tillåts halka efter befolkningsökningen i regionen. En god och välfungerande sjukvård är ett grundkrav för att storstadsregionen Stockholm skall fortsätta vara en attraktiv plats att bo och leva på. Det är också viktigt att vårdpersonalen kontinuerligt håller sig utbildad inom det senaste inom medicinsk utveckling. Här är det viktigt att vårda och utveckla ett gott samarbete mellan sjukhus, universitet och forskningsinstitut.

En annan viktig detalj som måste tas i beaktande vid renovering eller uppförande av nya sjukhusmiljöer är vikten av estetisk stimulans. Många människor bor under lång tid på sjukhus, en stimulerande och trivsam miljö är en ofta underskattad aspekt för att skapa ökad trivsel och livslust. En alltför monoton och homogen miljö kan vara kontraproduktiv för patienters välmående.

Även sjukhusmiljöer bör i större grad än idag bli en del av den blandade staden. Sjukhusen bör integreras och bli en del av staden med tillgång till mer närservice som apotek, restauranger och livsmedelsaffärer.

- Miljö

Som vi påtalade redan i inledningen förespråkar YIMBY alternativ Tät. Inom så gott som samtliga områden som avser miljö såsom energieffektivitet, kollektivtrafik, skydd av grönområden, koldioxidutsläpp, strandskydd med mera så utkristaliserar sig alternativ Tät som en mycket tydlig vinnare. Att alternativet dessutom går bättre samman med en mängd andra positiva aspekter som t.ex. integration och attraktivitet ger än mer underlag för att välja alternativ Tät.

I Miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs dagens bebyggelsesituation i Stockholm med att 45% av befolkningen bor i regioncentrum, 25% i inre förort och 30% i yttre förort.

Med alternativ fördelad skulle detta förhållande *kraftigt försämrats* med en fördelning av 25% i regioncentrum, 30% i inre förort och 45% i yttre förort. En sådan fördelning vore ur miljösynpunkt djupt olämplig och närmar sig alltmer den amerikanska bilstaden i sin utformning. Är det enorma och glesa småhusområden, mängder av flerfiliga motorvägar, stora problem med luftföroreningar och en skövling av alla kvarvarande grönytor som är målet för Stockholms utveckling så är det rätt väg att gå, annars inte.

Alternativ tät är klart bättre med en fördelning av 45% i regioncentrum, 30% i inre förort och 25% i yttre förort. Värt att notera här är dock att förhållandena endast ytterst marginellt förbättras jämfört med dagens situation. Det är inte tillräckligt då Stockholm redan idag har stora problem med utspridning och *urban sprawl*.

Även vad gäller nyproduktionen av bostäder finner vi alternativ Fördelad oacceptabel. Att lägga 47% av nyproduktionen i småhus i en region som växer så kraftigt som Stockholm är inte realistiskt. De markytor som skulle behöva tas i anspråk för boende och ny infrastruktur skulle bli enorma. Likaså skulle miljöpåverkan i en sådan utveckling bli oacceptabel. Här är alternativ Tät med 78% i flerbostadshus och 22% i småhus ett avsevärt mer realistiskt alternativ.

I båda strukturalternativen räknar man med att kollektivtrafikens andel av resandet kommer att minska. Från 42% till 38% i alternativ tät och ner till 35% i alternativ fördelad.

Att andelen kollektivtrafikresenärer per capita beräknas minska är oacceptabelt. Utvecklingen i den växande storstadsregionen Stockholm måste istället gå i den andra riktningen med en ökande andel av kollektivtrafikresenärer. Här måste krafttag tas och inriktningen i utvecklingen ändras så att ett sådant mål kan uppnås.

I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras att:

”Den förväntade utsläppsutvecklingen inom transportsektorn är inte förenlig med vare sig gällande miljömål eller med de bedömningsgrunder som används i miljöbedömningen. Planens mål och intentioner är goda, men behovet av kraftfulla åtgärder och anpassningar förfaller ha underskattats, framförallt i planens mer konkreta delar. För att bättre möta regionens miljöpåverkan föreslås att reduktionsmålet för utsläpp av koldioxid till år 2030, som definierats och undertecknats i Stockholmsöverenskommelsen, inarbetas som ett lägsta grundantagande i planen.”

"För att kunna reducera utsläppen av koldioxid kraftigt måste olika kollektivtrafiksatsningar prioriteras och eventuellt kompletteras så att tillräckligt god tillgänglighet kan upprätthållas samtidigt som nödvändiga utsläppsminskningar uppnås"

YIMBY kan här bara instämma i kritiken.

På sidan 63 i miljökonsekvensbeskrivningen kan vi läsa:

"Vad gäller aspekter som [...] luftföroreningar, trafiksäkerhet och giftiga ämnen har inga skillnader kunnat utläsas mellan strukturalternativen".

Detta är något som vi ifrågasätter då det på flera ställen i MKB:n talas uttalat om mindre utsläpp, mindre olycksfrekvens och mindre gifter i alternativ tät. T.ex. kan man på sig 67 läsa:

"En stor andel av denna transporttillväxt kommer enligt planen att utgöras av vägtrafik. Detta leder bland annat till att antalet dödade och skadade i trafiken enligt beräkningar väntas öka med ca 50% i alternativ fördelad och 40% i alternativ tät". I MKB:n kan vi också läsa att utsläppen av koldioxid från persontransporter räknas öka med 15% i alternativ tät och hela 30% i alternativ fördelad.

Som beskrivits tidigare finns en hel uppsjö av positiva miljövärden i alternativ Tät jämfört med alternativ Fördelad, det är viktigt att detta också framkommer tydligt i miljökonsekvensbeskrivningen.

- Kontaktinformation

Kontaktperson för remissvaret är:

Anders Gardebring
Strindbergsgatan 44
115 31 Stockholm
Epost: anders@yimby.se