

*Till Stockholms Hamn AB:s styrelse*

## Remiss från Stockholms Stadshus AB om aktualitet och användbarhet av Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010 (RUFSS 2010)

### Bakgrund

Stockholms Stadshus AB har den 3 oktober 2013 översänt ovanstående remiss från Stockholms läns landsting, (Tillväxt, Miljö, och Regionplanering, TMR) för besvarande till senast den 29 november 2013. Syftet med remissen av regionplanen och det regionala utvecklingsprogrammet, som antogs av landstingsfullmäktige i maj 2010, är att efter tre år påbörja en regional dialog inför arbetet med en ny regionplan som skall börja gälla efter 2016.

En omfattande dialog om aktualitet och användbarhet av föreliggande program har genom remissen påbörjats med samtliga kommuner i Stockholms län, statliga organ och bolag, landstinget, kommunala samarbetsorgan och bolag, ett stort antal angränsande eller berörda kommuner samt intresseorganisationer.

Följande åtta frågor vill Stockholms läns landsting få besvarat:

1. Anger RUFSS 2010:s vision och mål fortfarande regionens samlade vilja?
2. Hur använder ni RUFSS 2010 och på vilket sätt får planen genomslag i ert arbete?
3. Hur bedömer ni genomförandet av RUFSS 2010 fram till idag, och hur kan de stärkas ytterligare?
4. Vad ser ni som RUFSS 2010:s styrkor respektive svagheter, från ert perspektiv?
5. Finns det delar i RUFSS 2010 som inte är aktuella?
6. Är utmaningarna i RUFSS 2010 fortfarande relevanta?
7. Vilka är de viktigaste utmaningarna för Stockholmsregionen framöver?
8. Hur ser ni på den omvärldsbild som RUFSS 2010 utgår från?

RUFSS 2010 finns tillgänglig på följande länk:

[http://www.tmr.sll.se/Global/Dokument/publ/2010/RUFSS10\\_hela.pdf](http://www.tmr.sll.se/Global/Dokument/publ/2010/RUFSS10_hela.pdf)

## Stockholms Hamnars svar på remissen om RUFSS 2010

I november år 2008 besvarade styrelsen för Stockholms Hamnar förslaget till regional utvecklingsplan, samt förslag till miljökonsekvensbeskrivning av planen. I huvudsak följande synpunkter framfördes i remissvaret:

- Transportsektorns stora betydelse för Stockholmsregionens konkurrenskraft och bättre kartläggning av godsflöden och transportarbete i regionen.
- Stockholmsregionen en viktig målpunkt för godstransporterna i landet, därför viktigt att förbättra möjligheterna att frakta mer gods på järnväg och sjöfart istället för med långväga lastbilstransporter
- Utveckla distributionsterminaler så nära konsumtionsmarknaderna som möjligt, vilket också i praktiken måste prioriteras i kommunernas översiktsplaner
- Viktigt att frågan om olje- och energiförsörjningen i regionen löses på ett bra sätt ur både ett logistik- och miljöperspektiv
  
- Dubbelspår på Nynäsbanan, upprustning av väg 77, byggande av Södertörnsleden, åtgärda bristerna på väg 225 samt på sikt bygga en Östlig förbindelse
- Ett färdigställande av Norvikudden som ett hamn- och terminalområde i kombination med ett företags- och logistikområde
- Stärk den regionala beslutskraften för att förbättra den regionala planeringen
- Analysera inte enbart persontransporterna i miljökonsekvensbeskrivningen utan även godstransporternas miljö- och klimatpåverkan, ur ett regionalt- och nationellt perspektiv.

## Stockholms Hamnars synpunkter

Stockholms Hamnar kommenterar här enbart de delar som direkt eller indirekt påverkar hamnens verksamhet. Stockholms Hamnar anser att visionen om att Stockholmsregionen skall bli "Europas mest attraktiva storstadsregion" fortfarande är kraftfull och användbar samt väl i linje med profileringen av Stockholms stad som "Stockholm i världsklass". Även formulerade mål, strategier och utmaningar, liksom omvärldsbild, är till övervägande del aktuell och relevant.

De delar i RUFSS som rör berör hamnutveckling i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn/Norvik, farleden Horstensleden samt anslutande väg- och spårinfrastruktur till hamnarna, är högt prioriterade frågor för Stockholms Hamnar och har också ett tydligt genomslag i pågående verksamhet eller planering.

### Nya förutsättningar sedan RUFSS 2010

Vad avser beskrivna *förutsättningar* i RUFSS kan konstateras att en del idag är inaktuella och utvecklats annorlunda. Det gäller bland annat befolkningen som ökat betydligt mer än vad som prognosticerades liksom därmed påföljande utmaningar som rör person- och godstransporter, bostadsförsörjning och konsekvenserna av annan kraftigt, ökande ekonomisk aktivitet i regionen.

Stockholms Hamnar vill som utmaning särskilt framhålla de prognoser som Trafikverket redovisat om en framtida kraftig ökning av handeln med östra Europa som enligt prognoser i bland annat i Kapacitetsutredningen år 2050 kommer vara större än Sveriges handel med västra Europa. Detta kommer, utöver andra godsflöden via sjöfart till regionen, bidra till att godstransporterna via länets hamnar kommer att öka successivt. Inte minst kommer Norvik i Nynäshamn, bli av mycket stor och strategisk betydelse i försörjningen av en kraftigt växande Mälardalsregion.

Inkorrekt i RUFSS 2010 är att ”industrispår till Norvik ingår i Stockholmsöverenskommelsen”(sid 146). Anläggandet av industrispår till Norvik är ett finansiellt åtagande som Stockholms hamnar gjort själv i samband med utvecklingen av Norvik till en funktionell och miljöanpassad hamn och är inte något som regleras i Stockholmsöverenskommelsen.

### Core- och Comprehensivenät och viktiga hamnar

En annan viktig förändring som skett sedan RUFSS beslutades är att Stockholms Hamn är utsedd av EU-kommissionen att vara en av fem så kallade ”corehamnar” i Sverige. Dessa ingår i de korridorer som kommissionen pekat ut för att förverkliga ett prioriterat stomnät av infrastruktur som ska säkerställa att alla centrala noder och stråk är ihopkopplade på ett tillförlitligt sätt. Nätet skall vara färdigställt 2030 och kommer prioriteras för möjlighet till investeringsbidrag från EU. De krav som ställs på corehamnar är bland annat anslutning till järnväg, vilket gör Värtabanans roll betydelsefull, liksom tillgång till alternativa bränslen som LNG.

Även Kapellskär och Nynäshamn i Stockholms län (ej Södertälje) finns med i ett annat övergripande nät, prioriterat av kommissionen, där sådana hamnar (comprehensive ports) har vissa krav uppsatta och denna infrastruktur skall till övervägande del finansieras av medlemsstaterna. Nätet skall vara färdigställt 2050.

### Färje- och kryssningstrafiken viktig för besöksnäringen

I RUFSS 2010 framhålls att det ”framöver finns behov av en utvecklad samverkan mellan hamnarna för en effektivare hantering av in- och utflöden av enhetsberett gods.” Stockholms Hamnar delar denna uppfattning även om varuslagen generellt sett skiljer sig

åt i hamnarna och den framtida tillväxten väl kommer gagna sjöfarten, liksom många av regionens hamnar.

Vi vill också framhålla betydelsen av färje- och kryssningstrafiken ur ett besöksnäringssperspektiv i regionen. Redan idag beräknas denna stå för 20- 25 % av turistintäkterna i Stockholm och den har goda möjligheter att utvecklas ytterligare i takt med att ekonomin för hushållen i östra Europa förbättras. Möjligheten att komma direkt in till centrala Stockholm med färjor eller kryssningsfartyg, via en naturskön skärgård, är avgörande för en framgångsrik färje- och kryssningsturism. Här är det viktigt att de centrala hamnarna i Stockholm kan tillåtas att utvecklas på ett funktionellt och väl integrerat sätt med vattennära bebyggelse i hamnmiljöer, i framtida stadsplanering.

Slutligen vill Stockholms Hamnar inför kommande översyn av RUFSS framhålla hamnens tidigare remisspunkter, som i enligt med vad som ovan framfördes i samband med den förra remissomgången för regionplan och regionalt utvecklingsprogram för Stockholmsregionen.

## Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen åberopa upprättat tjänsteutlåtande  
att omedelbart justera ärendet

Stockholm den 12 november 2013

Johan Castwall  
VD

Gun Rudeberg  
Bolagsjurist och Chef Juridik och Samhälle