



STOHAB
2016-05-23

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av Samråd om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050

Bakgrund

Ärendet

Stockholms Hamnar har fått samrådsremissen om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Remissen har kommit både direkt från Stockholms Läns Landsting, för besvarande senast 30 september 2016, och från Stockholms Stadshus AB för besvarande senast 8 augusti 2016. Stockholms Hamnar väljer att skicka in sitt yttrande till båda instanserna.

Samrådsförslaget av RUFS 2050 är upprättat av Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) i Stockholms Läns Landsting (SLL). Remissen har skickats ut till ett stort antal remissinstanser, såsom kommuner inklusive bolag, statliga organ, landstinget, intresseorganisationer och företag i regionen.

Samrådsförslaget finns att ladda ner i sin helhet via denna länk:

http://www.rufs.se/globalassets/publikationer/rufs_2050_samrad_final_webb.pdf

Övrig information om RUFS 2050 finns via denna länk:

<http://www.rufs.se/rufs-2050/samrad/>

Förslaget

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen pekar ut den långsiktiga riktningen för regionen och ska vara vägledande för beslut om översiktsplan, detaljplan och områdesbestämmelser. Den ligger till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen och kan ses som ett "gemensamt kontrakt" för kommuner, landstinget och andra aktörer i regionen. Den regionala utvecklingsplanen regleras i plan- och bygglagen och i Stockholm är det Landstinget som är regionplaneorgan. Samrådsförslaget är basen för nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Målsättningen är att den nya RUFS ska vara känd, förankrad och gemensam samt mer genomförandeinriktad än tidigare planer.



2013-2014 genomfördes en aktualitetsbedömning av den nu gällande regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2010. Stockholms Hamnars yttrande behandlades på styrelsemöte 2013-11-28. Aktualitetsbedömningen landade i att huvudprinciperna från RUFSS 2010 ligger fast, men det behövs förtydliganden och uppdateringar samt en tydligare prioritering av vilka åtgärder som ska genomföras och vilken riktning den kommande regionala utvecklingsplanen ska peka ut. Visionen om att vara "Europas mest attraktiva storstadsregion" ligger fast, utmaningarna som identifierades i föregående plan kommer vara viktiga utgångspunkter i den nya planen och de övergripande målen är fortsatt aktuella med några kompletteringar. Måläret för planen har flyttats fram till 2050 istället för 2030.

RUFSS 2050 föreslås ha fyra *tidsperspektiv*:

- Kort sikt: 2018-2026, planens giltighetstid enligt plan och bygglagen. Gäller huvudsakligen de prioriterade områdena.
- Medellång sikt: fram till 2030. Målar för delmålen.
- Lång sikt: fram till 2050. Målar för hela planen.
- Bortom 2050: Gäller visionen och planens förhållningssätt.

Sex *utmaningar* för Stockholmsregionen har identifierats. De är utgångspunkten i förslaget och ligger till grund för de prioriterade åtgärderna.

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

För att kunna bedöma om utvecklingen går i visionens riktning har planen fyra *övergripande mål* som ytterligare definierar regionens attraktivitet, samt ett antal tydligt definierade delmål. De övergripande målen är:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region.
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion.
- En resurseffektiv och resiliert region.

Samrådsunderlaget innehåller vidare ett antal *prioriterade åtgärder* som är mer konkreta insatser eller insatsområden som framför allt behöver uppmärksammas i ett kort tidsperspektiv, under planens giltighetstid. Åtgärderna har samlats under tre övergripande rubriker som anger inriktningen för vad åtgärderna ska bidra till. Nedan, under rubriken ”Stockholms Hamn AB:s synpunkter”, följer ett vidare resonemang om de prioriterade åtgärderna där Stockholms Hamnar kommenterar några av dessa.

Samrådsunderlaget innehåller även ett antal *tematiska frågor och förhållningssätt*, som ska ge vägledning i hur RUF 2050 bör tillämpas i olika regionala och lokala processer, vid beslut i olika frågor och när styrdokument tas fram, exempelvis strategier, program och planer enligt PBL. De områden som främst berör Stockholms Hamnar är klimatpåverkan, transportsystemet, regional ekonomi och förnyelse av näringslivet samt säkerhet och beredskap. Nedan presenteras det mest relevanta för Hamnen, saxat ur dessa tematiska frågor och förhållningssätt:

- Regionens aktörer ska planera för ett transportsnålt samhälle och en bebyggelsestruktur som möjliggör system för uppvärmning och förflyttning utan klimatpåverkan. (s. 43)
- Regionens aktörer ska samplanera bebyggelse och infrastruktur med gång, cykel och kollektivtrafiken som norm. (s. 43)
- Vägtransporter med bil och lastbil står för stora utsläpp av växthusgaser. Här krävs det att godstransporter flyttas över till sjöfart och järnväg, samt verkningsfulla styrmedel i riktning mot utsläppsfria och energieffektiva bilar, ökad kollektivtrafikandel och större gång och cykelandel. (s. 44)
- Regionens aktörer ska utveckla transporterna på vatten och flytta över godstransporter från väg till sjöfart och järnväg, samt sträva efter en högre kapacitetsanvändning i de befintliga logistiksystemen. (s. 46)
- Stora investeringar i spår och väginfrastruktur pågår eller planeras, exempelvis Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. (s. 48)
- Tillväxten i regionen har gjort att antalet varutransporter har ökat kraftigt de senaste åren. En stor del av näringslivets transporter är på väg. Förutom transporter av varor sker betydande bulktransporter av bergmaterial och byggnads- och anläggningsindustrins transporter av energiprodukter. Lösningar bör sökas för att föra över godstransporter till sjöfart och järnväg. (s. 48)
- En transportsnål samhällsplanering ska prioritera kapacitetsstarka utrymmeseffektiva transportmedel för både gods- och passagerartransporter. (s. 48)
- Den vattenburna kollektivtrafiken är central i skärgården och kan vara ett komplement till väg och spårbunden kollektivtrafik på andra håll. (s. 49)



- Näringslivet ställer krav på företagsekonomisk effektivitet, där transporter och logistik ingår som delar i produktionsprocessen. Dessa krav behöver tillgodoses med en funktionell infrastruktur och strategiskt lokaliserade terminaler. Regionen behöver därför utbyggd kapacitet i hamnar och terminaler samt bättre förbindelser mellan dessa. (s. 60)
- Från ett miljöperspektiv bör godstransporter generellt ske via sjöfart och järnväg i första hand. De centrala hamnarna har också betydelse för hur attraktivt det är att besöka Stockholm. Värtahamnen och Stadsgården är nav för kryssningstrafiken och för persontrafik med båt till stadsregionen i norra Östersjöområdet. (s. 60)
- Med ett stigande biobränslebehov växer betydelsen av hamnar och andra terminaler för hanteringen. (s.60)
- I anslutning till hamnarna är det också viktigt med väl fungerande järnvägsförbindelse. (s. 60)
- Samhället är beroende av transporter av farligt gods, t.ex. drivmedel, komponenter till industrier och företag. Farligt gods transporteras på väg, järnväg och i farleder. Transportleder för farligt gods har ett stort samhällsintresse och bör skyddas mot förändringar i markanvändning som minskar delar lämplighet. (s. 80)
- Frågan om lägen för införsel av flytande bränslen till regionen är komplex och berör många aktörer i regionen. Ur ett regionalt perspektiv är det betydelsefullt att samordning sker i tid och rum. Lämpliga alternativ bör säkerställas innan befintliga anläggningar läggs ner för att motverka bränsleförsörjningen och att det uppstår nya transportmönster som leder till förändringar i både riksnivåer och antalet transportkilometer på väg. (s. 80).

TRF/SLL önskar svar på nedanstående frågor i samrådet och Stockholms Hamnars synpunkter nedan berör framför allt frågorna markerade med asterisk (*).

Mål och delmål

- Bidrar målen till att regionen får ett tydligt fokus i arbetet framåt?
- Anger målen rätt ambitionsnivå?

Prioriterade åtgärder

- Är det rätt åtgärder som beskrivs?*
- Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?*

Den rumsliga strukturen

- Vilken rumslig struktur krävs för en region utan klimatpåverkande utsläpp?*



- Vilken rumslig struktur krävs för en socialt, ekonomiskt och territoriellt sammanhållen region?*
- Vilka är de viktigaste vägvalen för regionen kopplat till den rumsliga strukturen?

RUFS 2050 som regionens gemensamma kontrakt

- Vad krävs för att det som beskrivs i planen ska bli verklighet?
- Vad krävs för att planen ska fungera som utgångspunkt för ert övergripande arbete och de beslut som ni ska fatta i er organisation?*
- Hur ska er organisation bidra till genomförandet av den kommande planen?*

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Allmänna synpunkter

En gemensam, långsiktig utvecklingsplan är ett viktigt verktyg för ett samordnat och resurseffektivt arbetsätt i regionen. Stockholmsregionen är en stark tillväxtregion vilket både skapar förutsättningar och innebär utmaningar för den fortsatta utvecklingen. Därför är det positivt att regionens aktörer återigen samlas kring ett inriktningsdokument att förhålla sig i planering av stadsutveckling, transportinfrastruktur, bostadsbyggande m.m.

Stockholms Hamnar vill inledningsvis lyfta några områden och perspektiv som endast får lite utrymme eller helt saknas i samrådsförslaget och som bör tas i beaktande i det fortsatta arbetet med utformningen av den regionala utvecklingsplanen.

För det första saknas i princip helt ett **internationellt och ett EU-perspektiv**, något som Stockholms Hamnar lyft även i samband med tidigare arbete med RUFS. Inom EU pågår inom EU-kommissionen sedan en tid tillbaka ett omfattande arbete med det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T (förordning 1315/2013), där ett prioriterat stomnät pekats ut med ett antal strategiskt viktiga stråk och noder. Syftet är att säkerställa en hög kvalitet på centrala delar av den europeiska transportinfrastrukturen.

Samtliga hamnar i koncernen Stockholms Hamnar ingår i TEN-T där Stockholms Hamn är en utpekad så kallad "corehamn" medan Kapellskärs Hamn och Nynäshamns Hamn är "comprehensive hamn" eller övergripande hamn. På liknande sätt är Stockholm stad en urban nod inom TEN-T, väg- och järnvägsanslutningar i anslutning till Stockholm ingår i corenätet och Arlanda och Bromma är core respektive comprehensive flygplats. Kommissionen har i sitt arbete dessutom identifierat 9 geografiska korridorer inom TEN-T där resurser framför allt ska koncentreras för att dessa ska uppfylla kraven på infrastruktur som ställs i TEN-T förordningen. Stockholm ligger på den så kallade



”Scandinavian Mediterranean”-korridoren som går mellan Helsingfors i Finland till Valetta på Malta.

Sverige som medlemsstat, genom Näringsdepartementet, arbetar med frågan och Stockholms Hamnar tillsammans med andra corehamnar, infrastrukturhållare, regioner mm är engagerade. Tyvärr har inte detta arbete fått något större genomslag i Stockholmsregionen och finns inte heller med i samrådsunderlaget. I planeringssammanhang är det viktigt att även det internationella perspektivet finns med. Sverige är ett litet, handelsberoende land med lång kuststräcka som ofta till och med liknas vid en ö. Utvecklingen i Stockholm är således beroende även av omvärlden, inte minst genom de godstransporter som når regionen sjövägen in till Stockholms Hamnar.

För det andra, även kopplat till ovanstående punkt, är att samrådsunderlaget i mycket stor utsträckning fokuserar på tillgänglighet utifrån ett persontrafikperspektiv - arbetspendling, bilism, kollektivtrafik osv. Självfallet är detta perspektiv mycket viktigt men i den så hastigt växande regionen är varuförsörjning centralt – både för invånarnas egna konsumtion men även för att säkra en fungerande handel med alla dess sysselsatta.

Godstransporter till och från regionen har stor betydelse, och måste tas i beaktande i all samhällsplanering, vilket inte är tydligt i samrådsunderlaget. Godstransporter och logistik finns självklart med i samrådsunderlaget men Stockholms Hamnar anser att det i större utsträckning bör lyftas – för att inte bygga bort tillgängligheten för kort- och långväga gods.

För det tredje saknas i princip helt ett **besöksnäringssperspektiv**. Enligt Tillväxtverket uppgick turismens exportvärde, d.v.s. utländska besökarens konsumtion i Sverige, 2014 till 96,5 miljarder vilket är högre än till exempel summan av den svenska järn- och stålexporten (50,1 mdr) och personbilsexporten (33,8 mdr). Även om besöksnäringen är en förhållandevis ny näring är den växande och av allt större betydelse för sysselsättning och tillväxt och är numera en av våra basnäringar i svensk ekonomi. Tillgänglighet till såväl stadsmiljö som naturområden, gärna från vattnet, måste säkerställas i regionen för att besöksnäringen fortsättningsvis ska kunna vara stark. Stockholms Hamnars bidrag till besöksnäringen är att möjliggöra för färje- och kryssningstrafiken som i sin tur bidrar till regionen med 5,5 miljarder årligen.

Slutligen konstaterar Stockholms Hamnar att **vattenvägarna**, som del i det lokala, regionala och nationella transportsystemet, generellt glöms bort i samrådsförslaget. Dels kan vattenvägarna i större utsträckning användas för kollektivtrafik, dvs. pendelbåttrafik, men det finns även stor potential att utnyttja vattenvägarna för regionala godstransporter och citylogistik. Dessutom utgör hamnarna portarna för att de långväga godset ska nå regionen. I en period när Stockholmsregionen står inför flera mycket omfattande

infrastrukturprojekt är det även viktigt att ta vattenvägarna i beaktande för transporter av bygg- och anläggningsmaterial. Då RUFSS 2050 utgör ett dokument som regionala och lokala aktörer ska förhålla sig till i kommande planering av stadsutveckling och transportinfrastruktur är det viktigt att sjöfartens potential och möjligheterna att utnyttja vattenvägarna framgår tydligt.

Prioriterade åtgärder

Av de områden som tas upp ovan finns vissa resonemang om godstransporter, behovet av att öka sjöfarten, hamnarnas betydelse m.m. i de tematiska frågorna och förhållningssätten i samrådsunderlaget. Däremot konstaterar Stockholms Hamnar att det inte finns några prioriterade åtgärder med tydlig koppling till gods och sjöfarten, och inte heller till besöksnäring. Av de prioriterade åtgärderna som presenteras i samrådsförslaget är det några åtgärder som Stockholms Hamnar önskar kommentera specifikt.

”Bygg ut transportinfrastrukturen i enlighet med prioriteringarna i Stockholmsförhandlingen 2013 och samverka för att Stockholmsförhandlingen samt Regional länsplan 2018-2029 för Stockholms län och nationell plan samspelar med RUFSS 2050”

Det är viktigt att RUFSS 2050 hänger nära ihop med den övriga nationella samhällsplaneringen, inte minst transportinfrastrukturen. God transportinfrastruktur till och från regionen är viktigt.

”Underhåll och genomför åtgärder för att nyttja befintliga spår- och vägsystem mer effektivt. Samförlägg annan infrastruktur i samband med ny- och ombyggnation av spår- och vägsystem, om det finns behov av detta.”

Som nämnt ovan bör möjligheterna att i större utsträckning utnyttja vattenvägarna framgå tydligare.

”Klargör och peka ut de regionala behoven på mark och logistikområden och depåer samt konkretisera alternativ för bränsletransporter och transporter av farligt gods”.

Frågan om flytande bränsle i regionen tas även upp på s. 80 under tematiska frågor och förhållningssätt (se s. 4 ovan). Alternativa lokaliseringar för Loudden har genomförts och förberedelser för avveckling pågår.

Beslut har fattats i Stockholms stad om att oljehamnen Loudden ska vara avvecklad senast 31 december 2019. Utredningar (bl a WSP från februari 2014) har visat att Södertälje Hamn skulle kunna ersätta Loudden som hamn och depå för införsel av flytande bränslen till regionen. Södertälje Hamn har i dom från mark- och miljödomstolen (februari 2016) fått tillstånd för ökade volymer samt utbyggnad av oljehamnen. Slutligen är det dock bränslebolagen själva som utifrån sina egna marknadsbedömningar avgör vilket eller vilka alternativ som väljs. Det finns också

diskussioner om att i större utsträckning utnyttja vattenvägarna med Södertälje som utgångspunkt för bränsletransporter. Louddens avveckling kommer innebära att transporter av farligt gods i form av drivmedel från Stockholms Hamnar minskar, samtidigt som övrigt farligt gods även fortsättningsvis kommer anlända sjövägen till någon av hamnarna (Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn).

Louddens avveckling innebär även att det krävs en alternativ lokalisering för bunkerbränsle och bunkerfartyg som kan försörja sjöfarten med fartygsbränsle, vilket är nödvändigt för att sjöfarten i regionen ska kunna fungera. Inte minst då det pågår en omställning inom sjöfarten mot alternativa bränslen för att minska miljöpåverkan. Redan idag pågår exempelvis bunkring av flytande naturgas, LNG, som alternativt bränsle i Stockholm. I Stockholms Hamnars kajstrategi från 2014 (antagen i kommunfullmäktige juni 2015) är en av de mest prioriterade frågorna att säkerställa bunkringsmöjligheter för de fartyg som besöker hamnen.

Stockholms Hamnar saknar åtgärder kopplade till utvecklingen av kollektivtrafik på vatten. I de prioriterade åtgärderna finns flera som knyter an till gång, cykel och kollektivtrafik – men frågan är om kollektivtrafik på vatten verkligen ingår i detta eftersom den i princip endast nämns i en mening på s 49 i samrådsunderlaget; *"Den vattenburna kollektivtrafiken är central i skärgården och kan vara ett komplement till väg- och spårburen kollektivtrafik på annat håll"*. Kollektivtrafik på vatten har potential att utvecklas i Stockholm men för att detta ska kunna är det viktigt att Trafikförvaltningen inom Stockholms Läns Landsting, som är ansvarig regional kollektivtrafikmyndighet, ser detta som ett prioriterat område att arbeta med. Därför är det beklagligt att kollektivtrafik på vatten inte får större utrymme i samrådsunderlaget. Kollektivtrafik på vatten bör komma med tidigt i samhällsplaneringen, i såväl RUFSS 2050 som i kommunernas översikts- och detaljplaner. Det krävs även samverkansformer mellan Trafikförvaltningen, kommunerna och andra berörda.

Den rumsliga strukturen

Enbart i de tre stora utvecklingsprojekten investerar Stockholms Hamnar drygt sju miljarder i ny och förbättrad hamninfrastruktur under en sjuårsperiod med start 2013. Detta skapar förutsättningar för sjöfarten, och därmed hållbara transporter, till, från och inom regionen. Hamninfrastruktur byggs för att kunna utnyttjas under en mycket lång tid framöver och kommer alltså finnas kvar långt efter 2050. Förutom de nu pågående projekten i Värtahamnen i Stockholm och i Kapellskärs hamn har Stockholms Hamnar nu fått klartecken att börja bygga den nya godshamnen Stockholm Norvik. Arbetet inleds under 2016 och redan 2019/2020 kommer den nya hamnen kunna ta emot anlöp.



Stockholm Norvik kommer innebära förändrade godsflöden i regionen. Dels kommer containertrafiken som idag går till Frihamnen i Stockholm istället att trafikera Stockholm Norvik. Hamnen kommer även möjliggöra anlop av större fartyg och skapa förutsättningar att gods kan komma närmre sin slutdestination Stockholmsregionen och därmed avlasta väg- och järnvägsinfrastrukturen nationellt och regionalt. I anslutning till Stockholm Norvik kommer ett större logistikcentra att utvecklas och det förs även diskussioner om att Norvik kan utgöra en viktig nod för utveckling av regionala godstransporter på vatten – inre vattenvägssjöfart och kustsjöfart. Mot bakgrund av detta måste den nya hamnen tas i beaktande i kommande infrastrukturplanering.

Tvärförbindelse Södertörn är en mycket viktig åtgärd men även väg 225 är av stor betydelse för att koppla ihop Norvik med övrig transportinfrastruktur. Stockholms Hamnar kommer att bygga järnvägsanslutning mellan hamnen och Nynäsbanan vilket skapar förutsättningar för att transportera gods vidare från Norvik med järnväg.

På sikt är även en järnvägsanslutning till Kapellskärs Hamn önskvärd.

RUFS 2050 som regionens gemensamma kontrakt

Stockholms Hamnar ägs av Stockholms stad och arbetar därmed efter stadens planer och styrdokument, som i sin tur ska förhålla sig till RUFS. Genom att skapa förutsättningar för sjöfart till, från och inom regionen bidrar Stockholm Hamnar till utvecklingen av ett hållbart transportsystem, vilket kan möta upp mot de i samrådsmaterialet identifierade utmaningar och mål. Stockholms Hamnars utvecklingsprojekt, framför allt Norvik och Värtahamnen, innebär att hamnverksamhet flyttar och att mark lämnas åter till staden för stadsutveckling och bostadsbyggande.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande

Stockholm den 16 maj 2016

Johan Castwall
VD