

29 augusti 2016

Södertörnskommunernas synpunkter på RUFSS 2050

Stockholms läns landsting har tagit fram ett samrådsförslag för nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2050. Den regionala utvecklingsplanen ska vara regionens gemensamma kontrakt och peka ut riktningen för vår region. Utvecklingsplanen ligger till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen. Samrådsförslaget utgår från den nuvarande planen, RUFSS 2010. Med en föränderlig omvärld, ny kunskap och behov av större tydlighet, prioritering och kraftfullare genomförande innebär samrådsförslaget ändå en hel del förändringar.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram det här gemensamma remissvaret för samrådsförslaget RUFSS 2050. Kommunerna lämnar också egna kompletterande synpunkter.

Södertörnskommunernas synpunkter i sammanfattning

Södertörnskommunerna växer starkt med fler bostäder och medborgare, fler företag och fler jobb. Vi utvecklar långsiktigt fyra regionala stadskärnor i en sammanhållen regional struktur och spelar en viktig roll för huvudstadsregionens utveckling.

Den regionala utvecklingsplanen har en viktig funktion genom att ge styrsignaler till offentliga organisationer och marknadssignaler till kommersiella aktörer. Många aktörer ska mobiliseras till gemensamma aktiva handlingar för att Stockholmsregionen ska klara utmaningarna inför framtiden. RUFSS 2050 kan bli bättre.

Utvecklingsplanens principiella upplägg med vision, utmaningar, långsiktiga mål, delmål och åtgärder är bra. Men de tjugotvå tidsatta delmålen är för många och måste matcha de övergripande målen bättre och mer begripligt. De tjugoåtta prioriterade åtgärderna är också för många, de behöver vara kopplade till delmålen och tydligt rikta sig till viktiga aktörer.

Utvecklingsplanen behöver få en tydligare inriktning på ekonomisk utveckling genom att avhjälpa begränsningarna på arbetsmarknaden. Det handlar bland annat om kompetensutvecklingen för flyktingar, strukturell diskriminering på arbetsmarknaden och skolgången för barn och unga.

Regionen behöver en stark utveckling av alla regionala stadskärnor och deras nära omland. RUFSS strukturbild från 2010 motsvarar fortfarande bäst Stockholmsregionens behov av en balanserad utveckling. Varje stadskärna har sina egna, unika drivkrafter för utveckling och bör växa utifrån dessa, stärkta av offentliga investeringar. Utvecklingsprogrammet behöver bli tydligare.

Samrådsförslaget innehåller riktlinjer och förhållningssätt för resor och transporter, men den samlade bilden är oklar. Utvecklingsplanen måste innehålla en tydligare långsiktig trafikstrategi, för hela perioden fram till år 2050. Det gäller inte minst gods- och varustransporter.

Södertörnskommunerna deltar gärna i det fortsatta arbetet med att utveckla RUFSS 2050 till ett fungerande kontrakt om Stockholmsregionens utveckling.

Södertörnskommunerna bidrar kraftfullt till regionens utveckling

Södertörns tillväxt bygger på en gemensam vision

Södertörnskommunerna har ett mångårigt samarbete om regionala utvecklingsfrågor och har också fördjupat det genom Södertörns utvecklingsprogram. Grunden är den gemensamma visionen ”Kommunerna på Södertörn är en attraktiv del av Stockholm-Mälarenregionen, med en halv miljon invånare, som med tillväxt, mångfald och handlingskraft skapar livskvalitet och en långsiktig hållbar utveckling”.

Södertörnskommunerna planerar och arbetar sedan lång tid i linje med den regionala utvecklingsplaneringen. En viktig del är utveckling och utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna – Södertälje, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen och Haninge stad. Utbyggnaden av de regionala stadskärnorna stärker möjligheterna till en sammanhållen och hållbar region. Med ett ökat utbud av bostäder, arbetsplatser och utbildning i de fyra stadskärnorna ökar möjligheterna till en integrerad bostads- och arbetsmarknad. Utrymme och möjligheter skapas då också för de funktioner som bör finnas i den centrala delen av huvudstaden. En sådan utveckling stärker hela regionens konkurrenskraft.

Tillgänglighet och framkomlighet är avgörande för att binda ihop regionen och nå de regionala stadskärnorna. Flera målpunkter och tvärförbindelser i regionen skapar ett robustare transportsystem som bättre tål störningar. Med utvecklade regionala stadskärnor på Södertörn blir trafikströmmarna i regionen bättre fördelade och kapaciteten i transportsystemet blir bättre

utnyttjad. De faktiska restiderna kan minska och tillgängligheten till viktiga målpunkter blir bättre. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna knyts samman med attraktiv spårtrafik. I avvaktan på det bör stombusstrafik skapas mellan kärnorna.

Att utveckla och stärka de regionala stadskärnorna med bostäder, arbetsplatser, utbildning, service och annat utbud - tillsammans med utbyggnad av infrastruktur för gång, cykel, kollektivtrafik och vägtrafik är långsiktiga processer som kräver uthållighet och samarbete kring en gemensam vision.

Södertörn växer starkt med fler bostäder, fler företag och fler jobb

Södertörn växer kraftfullt i linje med den gemensamma visionen för regionen. Södertörnskommunerna har för närvarande en hög befolkningstillväxt. Om Södertörn vore ett eget län skulle vi vara det fjärde största länet i Sverige och även ha haft den fjärde största befolkningstillväxten 2015. Genom att RUFSS statistik bygger på äldre siffror framgår inte den snabba utvecklingen som kan liknas vid ett trendbrott. Statistiken i RUFSS behöver därför uppdateras. Risk finns annars för att slutsatser och förslag baseras på en verklighet som redan är passerad. Med drygt 470 000 invånare är Södertörnskommunerna viktiga aktörer för att förverkliga ambitioner och viljeinriktningar i den regionala utvecklingsplaneringen.

Bostadsbyggandet är för närvarande högt och Södertörnskommunernas uttalade ambition är att skapa förutsättningar för minst 72 000 bostäder till 2030. Förutsättningarna är goda för ett ökat bostadsbyggande på Södertörn både på kort och lång sikt men det kräver fullföljda insatser för förbättrad tillgänglighet och framkomlighet både mellan de regionala stadskärnorna och in till regioncentrum.

Södertörn har nu en snabbare företagstillväxt än Stockholms län i sin helhet. Antalet företag och antalet anställda på Södertörn växer också snabbare och mer än vart tredje företag på Södertörn är en snabbväxare. Stockholm Syd fortsätter att utvecklas kraftfullt med 40 nya företag lokaliserade till området i Nykvarn/Södertälje. Beslutet om utbyggnaden av Norviks hamn kommer också att ha en positiv inverkan på aktiviteten på Södertörn.

Södertörnskommunernas uttalade ambition är att skapa förutsättningar för minst 100 000 nya arbetstillfällen till 2030. Med ett ökat företagande och fler arbetsplatser på Södertörn ökar möjligheten till sammanhållning och social hållbarhet i regionen med ett större utbud av arbetsplatser och kompetens. Liksom för bostäder kräver ett ökat företagande och fler arbetsplatser en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet till olika målpunkter i regionen.

Södertörn utvecklar långsiktigt fyra stadskärnor i en sammanhållen regional struktur

Södertörnskommunerna arbetar sedan länge med att utveckla de fyra regionala stadskärnorna Södertälje, Kungens Kurva - Skärholmen, Flemingsberg och Haninge stad.

I **Södertälje** finns de globala företagen AstraZeneca och Scania, som båda satsar långsiktigt på verksamheterna i Södertälje. Södertälje Science Park är en utvecklingsarena för forskning, innovation och utbildning där KTH också utökar antalet utbildningar. Efterfrågan på bostäder är stark och inriktningen är att ge plats för 20 000 nya bostäder. Öppnandet av Citybanan i slutet av 2017 stärker förutsättningarna för pendeltågstrafiken i närtid. Logistikcentret Stockholm syd i Södertälje och Nykvarn, infrastrukturbyggnaden av farleden till Södertälje, Södertälje kanal och sluss samt inte minst Ostlänken bidrar till att stärka Södertäljes konkurrenskraft som regional stadskärna,

Kungens kurva – Skärholmen är Sveriges största handelsområde och innehåller också ett av regionens stora detaljhandelscentrum. I Kungens kurva sker nu en omfattande förnyelse och kraftig expansion av handeln, där inte minst IKEA investerar i ett nytt modernt varuhus. I både Skärholmen och Kungens kurva pågår bostadsutveckling. Förbifarten, Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd och den upprustade röda tunnelbanelinjen ger stadskärnan ny utvecklingskraft.

I **Flemingsberg** finns ett tvärvetenskapligt starkt växande campus med snart fem akademier, 17 000 studenter, universitetssjukhus och världsledande forskning. Här finns också ett växande rättscentrum kring Södertörns tingsrätt och basen för polisområde Stockholm syd. Investeringarna är omfattande i området både för näringsliv och offentliga verksamheter, men också i bostadsbyggande. I den regionala stadskärnan är planeringen inriktad på 12 000 nya bostäder och just nu pågår utbyggnad av 1 500 av dessa. Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg syd, nytt resecentrum, förbättring av väg 226, bättre framkomlighet för stombuss stärker den regionala stadskärnans utveckling.

I **Haninge stad** utvecklar sju fastighetsägare stadskärnan tillsammans med kommunen. Inriktningen är att förtäta stadsmiljön med 7000 nya bostäder på kortare sikt och 20 000 bostäder på längre sikt och med mer verksamheter och service. Pendeltågstrafiken efter att Citybanan har öppnat och ny pendeltågsstation i Vega stärker utvecklingen. Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm bidrar till att stärka Haninge som regional stadskärna.

Förutsättningar för att de regionala stadskärnorna ska kunna utvecklas som ett attraktivt alternativ till centrala Stockholm är att tillgänglighet och framkomlighet mellan de fyra stadskärnorna förbättras liksom till övriga viktiga målpunkter i regionen.

Övergripande synpunkter på förslaget till RUF 2050

Södertörnskommunerna konstaterade vid aktualitetsprövningen av RUFSS 2010 att planen anger en tydlig inriktning för Stockholmsregionens utveckling men att det är uppenbart att viktiga aktörer initierar utvecklingsarbeten som inte självklart tar sin utgångspunkt i RUFSS strategier. Problemet riskerar att bli än mer accentuerat än när det förra remissvaret skrevs. Kraftig befolkningsökning, bostadsbrist och ökat tryck på välfärdstjänsterna kommer pressa allt fler aktörer mot mer kortsiktiga insatser samtidigt som behovet av samordnade åtgärder egentligen ökar. Vi återkommer i yttrandet till behovet av RUFSS som ett gemensamt regionalt utvecklingskontrakt.

Mål, delmål och åtgärder – principiellt bra men behöver förbättras

Den första delen av RUFSS 2050 ger övergripande inriktningar och är mer utvecklad än tidigare utvecklingsplaner. Den andra delen är inriktad på vad som kallas planens genomförande.

- En vision "Europas mest attraktiva storstadsregion"
- Sex utmaningar inför framtiden
- Fyra långsiktiga mål med sikte på 2050
- Tjugotvå mätbara delmål med sikte på 2030
- Tjugotvå prioriterade åtgärder

Det principiella upplägget är bra. Det skulle kunna beskrivas ännu tydligare som en vision att nå, ett dagsläge (utmaningarna) och vägarna fram till visionen uttryckta i tre tidsperspektiv.

Det är positivt att de övergripande målen i princip ligger fast och att de justeringar som gjorts av de övergripande målen ger en förstärkning av sammanhängande inriktningar. Att till exempel målet om en tillgänglig region kopplas med god livsmiljö signalerar sambandet och behovet av avvägning mellan bebyggelse-, transport- och grönstrukturerna.

Delmålen är ett nytt inslag och innebär en form av förtydligande genom att vara mätbara och tidsatta. Men det är oklart vad konsekvenserna blir. Eller annorlunda uttryckt - hur väl de både som enskilda mål och tillsammans matchar sin teoretiska "överbyggnad". Södertörnskommunerna har tidigare konstaterat att Stockholms arbetsmarknad har en mängd begränsningar, bl a svag integration/exkludering av invandrare, unga kommer för sent ut på arbetsmarknaden, invandrare kommer inte in på arbetsmarknaden. Därför behöver RUFSS innehålla en tydligare inriktning för regionens kompetensförsörjning, där kompetensutveckling för flyktingar, strukturell diskriminering på arbetsmarknaden och skolgången för barn och unga har regional betydelse. I det fortsatta arbetet med planen efter samrådet behöver detta bli mer genomarbetat. Södertörnskommunerna deltar gärna i ett sådant utvecklingsarbete.

De prioriterade åtgärderna ersätter i princip åtagandena i RUFSS 2010. Åtgärderna är relativt konkret formulerade men det saknas en tydlig koppling till hur de bidrar till att uppfylla delmålen. Åtgärderna saknar också adressat. Många kommuner har under åren efterfrågat mer fokus på hur den regionala utvecklingsplanen ska omsättas i aktiva handlingar för att nå målbilden. Det behövs ett tydligare "kontrakt" mellan regionens aktörer både om mål för medellång och lång sikt men framför allt om de allra viktigaste insatserna på kort sikt. Det innebär färre åtgärder. De prioriterade åtgärderna behöver också bli tydligare för att kunna uppfattas som just åtgärder - det vill säga ge uttryck för vilka aktörer som gör vad och hur det ska gå till under angiven tidsperiod. De prioriterade åtgärderna behöver bearbetas och förankras hos regionens aktörer i det fortsatta arbetet med planen. Kopplingen till delmålen i den övergripande inriktningen behöver vara tydlig.

För att kunna utgöra ett begripligt "regionalt kontrakt" behöver hela andra delen i RUFSS 2050 ha en tydligare koppling till den övergripande inriktningen i första delen. Det behöver också bli tydligt i den här planeringsomgången att RUFSS anger den övergripande inriktningen för RUP (Regionalt utvecklingsprogram).

Den rumsliga strukturen – håll i och håll ut

För drygt två år sedan uttryckte många av regionens kommuner att RUFSS 2010 i huvudsak var aktuell Södertörnskommunerna framhöll att flerkärnigheten med åtta regionala stadskärnor skulle ligga fast, för att det inte ska råda någon tvekan om regionens samlade vilja. Vi noterar nu att den grundläggande strukturen finns kvar men att det finns två förslag till snubblande lika strukturer. Detta riskerar att skapa osäkerhet för andra aktörer om regionens intentioner.

Södertörnskommunerna anser att den strukturbild som RUFSS 2010 innehåller fortfarande bäst motsvarar Stockholmsregionens behov av en balanserad utveckling. Regionen behöver en stark utveckling av alla regionala stadskärnor och deras nära omland. Varje stadskärna har sina egna, unika drivkrafter för utveckling och bör växa utifrån dessa. Drivkrafterna kan förstärkas av offentliga investeringar, där framför allt kopplingarna till trafiksystemet har stor betydelse.

Samrådsförslaget redovisar också olika bedömda konsekvenser av de två strukturbilderna A och B, bland annat för markanvändning för bebyggelse. Med utgångspunkt i Södertörnskommunernas översiktsplaner ser vi inte den skillnad i markbehov som samrådsförslaget redovisar för de två strukturbilderna.

Stockholmsregionen behöver fortsätta att utveckla sin nya flerkärniga struktur – inte bara i utvecklingsplaner utan också i verkligheten. Det kräver en långsiktig plan men också tålmodighet och uthållighet för att nå genomslag i strategier som berör många aktörer. Vi ser att ett sådant genomslag nu sker med både ökat bostadsbyggande och annan utveckling i de regionala

stadskärnorna och i regionens yttre, inre och centrala delar. Visioner, mål och strategier i två generationer av regionala utvecklingsplaner (RUFSS 2001, RUFSS 2010) börjar nu fungera som styrsignaler för offentliga organisationer och som marknadssignaler för kommersiella aktörer. Vi vill se uthållighet för samma regionala utveckling också i RUFSS 2050.

Tillgängligheten till och mellan de regionala stadskärnorna Södertälje, Kungens kurva – Skärholmen, Flemingsberg, och Haninge stad är i dagsläget otillräcklig, vilket gör att deras möjligheter att utvecklas som attraktiva alternativ till centrala Stockholm inte är så goda som de annars skulle kunna vara. Kommunikationerna mellan de tre stora kommunikationsstråken i södra Stockholmsregionen är bristfälliga för gång-, cykel- och kollektivtrafik, gods och personbilar. Vägnätet är hårt belastat och trafiksäkerheten är låg.

Vi vill se en tydligare trafikstrategi i RUFSS 2050

Södertörnskommunerna har en mycket lång historia av samarbete kring utveckling av infrastrukturen. Vi har sedan länge en gemensam syn på vilka brister som behöver åtgärdas i transportinfrastrukturen och i utnyttjandet av den. Vi arbetar också enträget tillsammans för att varje objekt också ska bli genomfört:

Spårutbyggnader

- Utbyggnad av Spårväg syd
- Dubbelspår Tungelsta- Hemfosa- Nynäshamn
- Ökad kapacitet på Svealandsbanan
- Genomförande av Ostlänken

Utbyggnad av de regionala cykelstråken

Förstärkt vägkapacitet

- Tvärförbindelse Södertörn
- Förbättringar på E4/E20 vid trafikplats Hallunda samt genom Södertälje
- Förbättringar av väg 226 Vårsta-Tumba-Huddinge-Stockholm
- Förbättringar på riksväg 57 Gnesta-E4 och Förbifart Järna
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 225

Kollektivtrafik

- Högklassig bussförbindelse – öst-västlig riktning (stombuss på E4/20)
- Snabba kollektiva förbindelser på Förbifart Stockholm
- Attraktiva resecentra i alla regionala stadskärnor
- Högklassig bussförbindelse – nord-sydlig riktning
- Regionpendel

Många av våra prioriterade satsningar är på väg att genomföras eller ingår i utbyggnadsförberedande planering. Södertörnskommunerna anser att fullföljandet av dessa satsningar som sedan länge ingått i den regionala

planeringen behöver vara säkerställda innan fler nya satsningar och utbyggnadspaket sätts i verket i regionen.

Samrådsförslaget pekar på problemet med regionens uppdelade arbetsmarknad och på betydelsen av att kollektivtrafiken byggs ut för att hantera situationen. Samtidigt finns inga inriktningar för transportsystemet som ser ut att balansera utvecklingen, snarare tvärtom.

Samrådsförslaget innehåller riktlinjer och förhållningssätt för transportsystemet, för klimatpåverkan, för bebyggelsestruktur. Trafikfrågorna berörs på flera ställen i samrådsmaterialet, men det är svårt att få en samlad bild. Vi saknar också realistiska förhållningssätt och åtgärder för regionens gods- och varutransporter. Det gäller särskilt för den längre sikten 2030-2050.

Södertörnskommunerna vill se en tydligare långsiktig trafikstrategi i den slutliga RUF5 2050.

RUF5 2050 behövs som regionens gemensamma kontrakt

RUF5 är en utvecklingsplan, som ska ange en inriktning för kommande beslut. Den är i strikt mening ingen genomförandeplan, men ska fungera så att gemensamma viljeinriktningar omsätts i aktiva och finansierade handlingar. Därför är det bra att kalla RUF5 för ett gemensamt kontrakt - men avgörande är hur aktörerna lever upp till det gemensamma kontraktet.

Södertörnskommunerna anser att varken processen eller förslaget till RUF5 2050, som beskrivs som ett ”gemensamt kontrakt”, med automatik kommer att medföra färre ”kontraktsbrott” än vad som gällt med RUF5 2010.

Södertörnskommunerna konstaterade i aktualitetsprövningen att det regionala planeringsarbetet behöver inriktas på att mobilisera regionens aktörer för ett än mer kraftfullt samarbete kring den gemensamma inriktningen och finansiering av denna.

Det är bra att landstingets eget ansvar har lyfts upp som en viktig pusselbit i genomförandet. Om kontraktet på ett ännu tydligare sätt ska kunna upprätthållas behöver landstingets egna verksamheter på ett tydligare sätt kopplas till den fortsatta processen. Särskilt angeläget är detta om eller när landstinget blir huvudman för regional tillväxt och utveckling.

Södertörnskommunerna vill se en tydlighet om

- hur landstinget avser att arbeta med genomförandet inom sin egen nuvarande organisation
- hur landstinget avser att arbeta med genomförandet inom organisationen, om/när landstinget övertar det regionala utvecklingsansvaret från staten
- hur landstinget avser att, tillsammans med kommunerna, arbeta för att andra instanser som trafikverket, universitet och högskolor med flera lägger RUF5 till grund för sin verksamhetsutveckling och sina lokaliseringsbeslut

Samtidigt är det viktigt att RUFS inte uppfattas som ett ”kontrakt” enbart mellan landstinget och kommunerna. Förväntningarna på statens medverkan i frågor om infrastruktur, högre utbildning mm, kan inte uttryckas nog tydligt. RUFS 2050 bör framhålla även statens roll som part i kontraktet.

Statens betydelse som part i ett utvecklingskontrakt belyses inte minst av behovet av strukturförändringar för bostadsmarknaden. Det råder politisk enighet om behovet av ökat bostadsbyggande. Hindren för detta finns på olika håll, men statens roll som part i ett kontrakt måste vara att ta initiativ för att förstärka bostadsmarknadens funktion, regelförenklingar och ett mer rationellt överprövningssystem.

Södertörnskommunerna pekade i aktualitetsprövningen på behovet av en mer rullande regional planering för att inriktning och struktur ska bli stabila och uthålliga. I RUFS 2050 är det inte mer tydligt än tidigare hur den fortsatta processen för aktiva gemensamma handlingar som leder till ett förverkligande ska gå till. Det framgår, vilket är bra, att förverkligandet vilar på många olika aktörer och processer där handlingsprogram kan bli aktuella även framöver. Processerna för att förverkliga RUFS intentioner är synnerligen väsentliga. Det krävs ett ständigt pågående förankrings- och mobiliseringsarbete för att inte tappa mål och struktur ur sikte, det vill säga en ständig kommunikation kring planen.

För Södertörnskommunerna:

Daniel Dronjak
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Boel Godner
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Lennart Kalderén
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Anna Ljungdell
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö

Meeri Wasberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Bob Wällberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Ebba Östlin
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka