

Handläggare:
Susanna Höglund, 08-508 29 758

Till
Finansroteln

Samrådsremiss om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Svar på remiss från Finansroteln (Dnr 111-650-2016).

Sammanfattning

Samrådsförslaget om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, utgår i stora delar från den nuvarande planen, RUFS 2010. En föränderlig omvärld, ny kunskap och behov av större tydlighet, prioriteringar och kraftfullare genomförande innebär ändå en del förändringar. Samrådsförslaget omfattar en Vision för regionen fram till 2050, mål, delmål med flera tidsperspektiv samt utmaningar för ett genomförande av planens ambitioner. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen anger ett antal frågor som man vill ha svar på under samrådet.

Koncernledningen anser att den regionala planeringen i form av den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS) är viktig och något som påverkar staden såväl på kort som på lång sikt. För att samtliga berörda aktörer ska kunna planera långsiktigt mot gemensamma mål är det därför viktigt att kunna enas om en gemensam planeringsinriktning i form av RUFS.

Upplägget med olika tidsperspektiv och målstrukturer är bra och visar på en förståelse för planeringsförutsättningar i realiteten. Koncernledningen ser positivt på att landstinget har införlivat stadens och andra aktörers tidigare synpunkter om att den nya regionplanen behöver göras mer genomförandeinriktad än den nuvarande RUFS 2010.

Koncernledningen välkomnar också att mållåret flyttats fram från år 2030 till år 2050. En regionplan behöver ha ett långsiktigt strategiskt fokus och då är 2050 ett mer relevant tidsperspektiv.

Sammantaget ställer sig koncernledningen positiv till den gemensamma planeringsansats som RUFS 2050 innebär samt det föregående arbetet. Från Stockholms stads bolagskoncerns perspektiv finns det dock några perspektiv som bör förtydligas.

För att den föreslagna utvecklingsplanen ska genomföras krävs en ökad samordning och samarbete mellan kommuner. Koncernledningen anser att samrådsförslaget bör

tydliggöra ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna för att ytterligare förstärka genomförbarheten. För att möta de stora bostadsbehoven regionens befolkningsutveckling anger måste fler kommuner bidra till detta i högre utsträckning.

Den reviderade strukturplanen anger en ökad täthet i de centrala delarna av regionen, vilket sannolikt kommer att kräva avsevärt högre investeringsvolym i dessa delar avseende infrastruktur som i sin tur medför ökade värden för kringliggande kommuner. Den expansion koncernens bolag nu möter innebär investeringsvolym mellan 10-13 mdkr per år under den närmaste 5-årsperioden och koncernledningen bedömer att utrymmet för ytterligare ökade investeringsvolym för staden kommer att vara begränsat. Ett exempel på stora satsningar som görs i Stockholm stads regi idag är ombyggnaden av Slussen och SFA (Stockholms Framtida Avloppsrening) samt utvecklingen av regionens tre hamnar, Värtan/Frihamnen, Kapellskär och Norvik. Det finns också exempel på kollektivtrafik och vägutbyggnader där staden fått ta ett utökat finansieringsansvar för att klara tillgänglighets- och miljömålen för de nya bostäderna. Dessa satsningar måste sannolikt framöver i större utsträckning samfinansieras. Ansvaret för utbyggnad och finansiering av infrastruktur för att utveckla hållbara livsmiljöer för regionens invånare måste därför förtydligas och breddas.

Koncernledningen delar SBRs och Stockholms Hamnars bedömning att det internationella perspektivet med Stockholmsregionen som en viktig port in till Sverige, både för näringslivsinvesteringar, besökare och transporter bör förtydligas.

De övergripande målen överensstämmer innehållsmässigt väl med de av staden beslutade i Vision 2040- Ett Stockholm för alla. I stadens vision är dock det sociala och demokratiska perspektivet i högre grad tydliggjort.

Det nya förslaget har en tydligare prioritering av områden, tidsperspektiv för olika mål och åtgärder, vilket efterfrågades när det senaste förslaget remitterades och detta välkomnas.

Koncernledningen bedömer att målnivån avseende bostadsproduktionen är något lågt satt och ställer sig frågande till om det behövs en högsta nivå i intervallet och vill poängtera att alla länets kommuner måste ta sitt ansvar för att klara av den stora bostadsutbyggnad som kommer att behövas framöver i regionen.

Koncernledningen anser i huvudsak att det är relevanta åtgärder som angivits, men anser att ansvarsfördelningen mellan olika aktörer bör förtydligas.

I samrådsförslaget bör också vikten av att satsningar i infrastruktur för person- och godstrafik måste föregå bostads- och bebyggelseutveckling för att medföra en hållbar regionutveckling betonas starkare. I detta sammanhang bör även utbyggnad av infrastruktur för utbildning på förskole, grund, och gymnasienivå nämnas som en viktig förutsättning för att bygga långsiktigt hållbara stadsmiljöer.

Koncernledningen anser att de principer som lyfts fram som viktiga för den övergripande rumsliga strukturen i huvudsak överensstämmer väl med bolagens

utveckling. Tidigare regionala utvecklingsplaner har haft som utgångspunkt att bygga ut snabba kollektiva förbindelser i syfte att öka tillgängligheten och knyta ihop regionen. Med tanke på vikten av ökad resurshushållning och den digitala utvecklingen så bör denna utgångspunkt enligt koncernledningen förskjutas mot att mer betona ökad tillgänglighet även genom digitaliseringens möjligheter.

Koncernledningen måste också framhålla vikten av långsiktighet och tydlighet i planeringen för infrastruktur såsom kollektivtrafik, transportvägar på land och vatten, VA försörjning, fibernät m.m. Dessa funktioner utgör grundförutsättningar för att hållbara livsmiljöer för regionens invånare ska kunna utvecklas. RUFSS pekar på nya finansieringslösningar utan att ange vad som åsyftas och en ökad långsiktighet och tydlighet gällande ansvaret för finansieringen av dessa vore önskvärd. Osäkerhet avseende finansieringsansvaret kan medföra tröghet i samarbetet mellan berörda kommuner, landsting, privata aktörer och de statliga aktörerna.

I grunden anser koncernledningen att östra Mellansverige (ÖMS) gemensamma målbild är positiv då förvävsregionen förstoras och möjligheten till kompetensförsörjning tack vare att pendlingsmöjligheterna ökar med förbättrad kollektivtrafikförbindelse samt ökade möjligheter till distansarbete.

Koncernledningen anser att förbättrad spårtrafik avseende turtäthet, punktlighet och driftssäkerhet är den miljömässigt viktigaste åtgärden för ökad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Även vattenburna person- och godstransporter kan även i detta perspektiv utvecklas ytterligare. I sammanhanget måste koncernledningen också framhålla utbyggnaden av digital infrastruktur, som exempelvis fiber, som en oerhört viktig pusselbit. Även i detta sammanhang vill koncernledningen särskilt lyfta fram betydelsen av digital tillgänglighet med likvärdig prestanda i hela regionen. Detta kan medföra fler arbetstillfällen, bättre offentlig service och ökade möjligheter till kontinuerlig kompetensutveckling på distans.

Koncernledningen bedömer att en utvecklad dialog och utveckling på ett nationellt plan av regelverk och förutsättningar för finansiering är nödvändig för att öka rörligheten och nyttjandet av det befintliga bostadsbeståndet för att motverka den rådande akuta bostadsbristen.

Koncernledningen måste också avslutningsvis lyfta behovet av en regional samverkan för att förbättra förutsättningarna för integration, bostadsetablering och försörjningsmöjligheter för nyanlända. Detta är en utmaning för hela regionen där de olika delarna sannolikt har olika möjligheter att bidra i etableringsprocessen.

Stadens bolag genomför för närvarande satsningar på hållbara stadskärnor i stadens ytterstadsområden. Koncernledningen bedömer därmed att struktur A kan ha förutsättningar att komplettera struktur B genom att flera av de områden som staden identifierat för ytterligare satsningar.

Koncernledningen ställer sig lite frågande till samrådsförslaget betoning på spårbunden kollektivtrafik även ovan mark. Koncernledningen bedömer att, med nuvarande

utveckling avseende fordon och drivmedel, kan investeringsmedlen för spårtrafik utnyttjas effektivare och mer flexibelt med en utveckling av icke spårbunden kollektivtrafik såsom exempelvis bussar m.m. En sådan utveckling skulle också kunna medföra ett effektivare marknyttande genom minskat buller och ett mindre utrymmeskrävande transportvägnät.

En viktig del av RUFSS är den tillhörande plankartan som visar bebyggelsestruktur och listan med utpekade infrastrukturobjekt. Det är enligt koncernledningen olyckligt att inte ens preliminära versioner av kartan finns med i remissen.

Ärendet

Landstingets tillväxt och regionplanenämnd beslutade den 22 mars 2016 att skicka ett samrådsförslag till Regional utvecklingsplan på remiss under en period fram till den 30 september 2016. Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen ska ligga till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen. Framlagt samrådsförslag utgår i stora delar från den nuvarande planen, RUFSS 2010, men en föränderlig omvärld, ny kunskap och behov av större tydlighet, prioriteringar och kraftfullare genomförande innebär en del förändringar. Samrådsförslaget omfattar en Vision för regionen fram till 2050, mål, delmål med flera tidsperspektiv samt utmaningar för ett genomförande av planens ambitioner.

RUFSS 2050 har fyra tidsperspektiv; kort sikt 2018-2026 som avser de prioriterade åtgärderna, medellång sikt -2030, vilket är målar för delmålen samt lång sikt fram till 2050, vilket är målar för hela planen.

De övergripande långsiktiga målen som siktar mot 2050 är;

- En öppen tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen jämställd och inkluderande region
- En resurseffektiv och resilient region

Förslaget omfattar också en plan för genomförande vilken anger prioriterade åtgärder, förslag till förhållningssätt i relation till ett antal tematiska områden samt förslag till två strukturbilder för fortsatt utveckling samt en konsekvensbedömning av dessa. Strukturbild A är en fortsatt utveckling av RUFSS 2010 med flerkärnighet och regionala stadskärnor med en likvärdig utveckling. Strukturbild B bygger på den faktiska befolkningstillväxten och har en strakare koncentration till regionens centrala delar.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen anger ett antal frågor som man vill ha svar på under samrådet:

Tillväxt och regionplaneförvaltningen har därutöver även remitterat sju regionala utvecklingsstrategier/-planer i ÖMS (Östra Mellansverige som även omfattar Gävleborgs-, Uppsala-, Västmanlands-, och Örebro län). I de regionala utvecklingsstrategierna/-planerna finns resonemang om det egna länets roll i ett storregionalt perspektiv. Det berör främst kommunikationer och sammankoppling mellan Stockholm och andra delar av ÖMS.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen vill även i detta sammanhang få svar på ett antal frågor.

Koncernledningen kommer främst kommentera planen avseende de områden och funktioner där koncernens bolag har ansvar för verksamhet och utveckling, d.v.s. huvudsakligen kommer svaret omfatta RUFS 2050.

Finansroteln har remitterat "*Samrådsremiss om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050 och ÖMS 2050- samverkan och planering i östra Mellansverige*". till bl.a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till samtliga dotterbolag inom Stockholms Stadshus AB. Micasa, SISAB, Stockholm Globe Arena Fastigheter, Stockholms Stadsteater, S:t Erik Livförsäkring, S:t Erik Försäkring och S:t Erik Markutveckling har valt att inte svara på remissen. Svenska Bostäder instämmer i Stockholms hems svar och har ingenting ytterligare att tillägga. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Underremiss

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Regionplanen ska bland annat visa på regionens samlade vilja och vara vägledande för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdes-bestämmelser. Planen ska också ange förhållningssätt för regional samordning av mark- och vattenanvändning och för lokalisering av bebyggelse och anläggningar samt vara en utgångspunkt för den statliga infrastrukturplaneringen.

Visionen är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Attraktivitet redovisas vanligtvis i termer av antingen boende-, näringslivs-, eller besöksattraktivitet. Regionplanens upplägg, med ett genomförandeperspektiv och med en vision, mål, delmål och åtgärder kopplat till fyra tidsperspektiv, kan vara ett bra sätt att styra arbetet.

En fristående rapport, med en samlad konsekvensbeskrivning, har tagits fram parallellt med RUFS 2050. Konsekvensbeskrivningen anger att det är omöjligt att bedöma i hur stor utsträckning samrådsförslaget kommer att bidra till att fler bostäder byggs.

Samrådsförslaget har en uttalad ambition att sätta människan i fokus i regionens utveckling. Konsekvensbeskrivningen uttrycker å andra sidan att mål, åtgärder och förhållningssätt när det gäller den fysiska miljöns påverkan på individer behöver kompletteras med tydligare skrivningar och ställningstaganden avseende den lokala livsmiljön. Familjebostäder är med och utvecklar den lokala livsmiljön för de människor som bor i eller på annat sätt förhåller sig till bolagets fastigheter och bostadsområden. Bolaget ser därför att en komplettering i samrådsförslaget, utifrån bedömningen i konsekvensbeskrivningen, är önskvärd (*bilaga 1*).

AB Stockholms hems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

RUFS 2050 fyller en viktig funktion i att ge en samlad och gemensam bild av nuläge, utmaningar och målsättningar för regionen. Önskemålet från revideringen av nuvarande

RUFS om att prioritera sociala perspektiv tydligare tycks ha beaktats då flera målområden lyfter sociala dimensioner, vilket Stockholms hem uppskattar.

RUFS ökar i betydelse i takt med ökad inflyttning och krav på regionens interna samverkan. Avgörande för ett Stockholm ska kunna fortsätta utvecklas är att regionen förmår frambringa bra kommunikationer och tillräckligt med bostäder. Inom båda dessa områden krävs landstings- och kommunöverskridande samverkan. RUFS ger en riktning, men för att kunna förverkliga målsättningarna behövs utvecklade samarbeten inom planens målområden. Stockholms hem delar gärna med sig av kunskap och är öppet för att diskutera nya lösningar för att på bästa sätt bidra till att minska bostadsbristen i regionen (*bilaga 2*).

Bostadsförmedlingen i Stockholm AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:
Bostadsförmedlingen väljer att koncentrera sina synpunkter till bostadsfrågan, med hänsyn till bolagets uppdrag och kompetens. Bostadsförmedlingen väljer också att endast kommentera RUFS 2050 och inte ÖMS 2050 då Bostadsförmedlingens verksamhet i princip bedrivs inom Stockholms län.

Bostadsförmedlingens synpunkter

Bostadsförmedlingens verksamhet har framförlallt koppling till följande två punkterna under rubriken "RUFS 2050;

- Ta ett särskilt offentligt ansvar, framför allt inom kommunerna, för att främja inträdet på bostadsmarknaden för bland annat ungdomar och invånare med svag privatekonomi.
- Verka för en större rörlighet i det befintliga beståndet genom att öka incitamenten för att flytta, och verka för ett jämnt och högt byggande genom funktionella planprocesser, bra kommunalt ledarskap, och ökad konkurrens inom byggsektorn.

I likhet med arbetsmarknaden är bostadsmarknaden regional. Bostadsförmedlingen arbetar för att förenkla för bostadssökande genom att erbjuda förmedling av så många hyresrätter som möjligt på ett och samma ställe. Vi är övertygade om att *en* regional bostadsförmedling både underlättar inträdet på bostadsmarknaden och verkar för större rörlighet i det befintliga beståndet genom att lediga lägenheter samlas på en plats. Bostadssökande kan betala *en* köavgift och få tillgång till ett större utbud utan förmedlingsavgifter, fastighetsägare lämna sina lägenheter till *en* förmedlare som tillhandahåller en för dem kostnadsfri tjänst. Det är också effektivt ur samhällssynpunkt att inte bygga upp flera förmedlingar i regionen.

I den förmedlingsverksamhet som Bostadsförmedlingen har i uppdrag att bedriva kan med tydlighet utläsas att efterfrågan på hyresbostäder vida överstiger tillgången. Detta gäller i princip alla typer av hyresrätter – oavsett storlek, typ, ägarförhållanden och läge, där kötiderna över åren blivit allt längre.

Bostadsförmedlingen ser baserat på kundernas efterfrågan behov av denna högre takt i bostadsproduktionen inom regionen men tror även att mekanismer bör sökas för att öka omsättningen i det befintliga bostadsbeståndet. Dessa behov stärks av att antalet nyproducerade bostäder under flera år inte räckt till för att täcka den stora folkökning vi har haft i regionen. Härtill kommer att hyresrättens andel av nyproduktionen minskat de

senaste fem åren. Bristen på bland annat sådana bostäder anses även utgöra en riskfaktor för hela regionens fortsatta tillväxt.

Från bolagets sida finns förutsättningar att förmedla långt fler lägenheter i hela regionen – av olika storlekar och typer. Bolagets strategi är att ytterligare utveckla relationerna med olika fastighetsägare genom att säkerställa kvalitet och utveckling i våra tjänster samt genom en ännu tydligare regional närvaro. Vår förhoppning är att fler, såväl kommunala som privata bostadsbolag, ser nytta av en regional bostadsförmedling och vill börja använda våra förmedlingstjänster så att vi samlar än mer av regionens utbud av lediga hyresrätter (*bilaga 3*).

Stockholm Vatten Holding AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:
Osäkerheter finns angående

Befolkningstillväxten och dess fördelning inom länet.

Sammanställs befolkningstillväxten utifrån de till SVAB anslutna kommunernas egna prognoser och översiktsplaner blir befolkningsutvecklingen ännu större och snabbare än enligt strukturbild B i RUFSS. Enligt kommunerna Järfälla och Sundbybergs egna prognoser så ökar befolkningen betydligt snabbare än i tabell 3 angivna 60%. I vissa fall upp till en fördubbling till 2040.

Klimatförändringen avseende storlek och tidplan.

RUFSS tar upp problematiken med översvämningar på grund av regn och att klimatförändringen kan innebära en ökad risk för översvämningar. Det står vidare i RUFSS att "Mälaren är en av Sveriges viktigaste dricksvattentäkter och kan i ett längre tidsperspektiv (efter år 2100) hotas av stigande havsnivåer" och att "Nya Slussen löser problemet under detta sekel". Skillnaden i medelnivå mellan Mälaren och Saltsjön minskar från ca 0,7 m i nuläget till 0,2 m år 2100. Mälarens medelnivå ökar och vi får längre perioder med relativt höga nivåer i Mälaren.

Angående Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten respektive Mälarens stränder i Stockholms har Stockholm Vatten 2013 respektive 2015, vid framtagandet av Länsstyrelsens rekommendationer, framfört följande synpunkter:

Länsstyrelsens rekommenderade nivåer år 2100 är bra men länsstyrelsens nivåer år 2200 bör höjas med ytterligare 1 m.

Samhällsviktiga/kritiska funktioner/byggnader bör placeras ytterligare ca 1 m högre.

De angivna grundläggningsnivåerna bör gälla enbart för bebyggelse direkt vid strandkant.

Huvudsystem för dricksvatten.

Stockholm Vatten, Norrvatten mm (hela regionen) måste givetvis alltid säkra sin vattentäkt Mälaren men bör sannolikt även inom en snar framtid säkra ytterligare en större möjlig reservvattentäkt, t.ex. Yngern. Att säkra vattentäkter (Mälaren respektive reservvattentäkter) är något som blir ännu aktuellt på grund av befolkningstillväxten

och klimatförändringen (varmare och torrare somrar samt förändrad nederbördscykel under året). (bilaga 4).

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Allmänna synpunkter

En gemensam, långsiktig utvecklingsplan är ett viktigt verktyg för ett samordnat och resurseffektivt arbetsätt i regionen. 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 ett **internationellt och ett EU-perspektiv**, något som Stockholms Hamnar lyft även i samband med tidigare arbete med RUFSS. Inom EU pågår inom EU-kommissionen sedan en tid tillbaka ett omfattande arbete med det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T. 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. Tyvärr har inte detta 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. Utvecklingen i Stockholm är 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. Detta perspektiv är 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 och detta samt logistik bör i större utsträckning bör lyftas – för att inte bygga bort tillgängligheten för kort- och långväga gods.

För det tredje saknas i princip helt ett **besöksnäringperspektiv** som är en förhållandevis ny näring men 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.

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. pendelbåtstrafik, 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 men det finns inte 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 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. 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, inte minst då det pågår en omställning inom sjöfarten mot alternativa bränslen för att minska miljöpåverkan.

Stockholms Hamnar saknar åtgärder kopplade till utvecklingen av kollektivtrafik på vatten. Den nämns i princip endast i en mening 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 då är det viktigt att Trafikförvaltningen inom Stockholms Läns Landsting, som är ansvarig regional kollektivtrafikmyndighet, ser detta som ett prioriterat område. 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 RUF 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. 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 genom anlöp av större fartyg som medför att gods kan komma närmare sin slutdestination och därmed avlasta väg- och järnvägsinfrastrukturen nationellt och regionalt. I anslutning till Stockholm Norvik kommer ett större logistikcentrum 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.
(bilaga 5).

AB Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 omfattar en större mängd olika områden. Grundanslaget från 2010 avseende vision och mål kvarstår medan det i samrådsförslaget – i enlighet med vad som framkom vid aktualitetsprövningen av den nuvarande planen – görs ansatser till ytterligare prioriteringar och konkretiseringar. AB Stokab begränsar sig i föreliggande remissvar till de delar som ligger inom AB Stokabs kompetensområde.

I samrådsförslaget görs ingen skillnad mellan olika former av digitala förbindelser vilket är olyckligt. För att kunna möjliggöra att möta den framtida efterfrågan på kommunikation, från företag, offentlig service och privatpersoner, kommer en digital infrastruktur behöva vara fiberbaserad. Detta bör framgå av den regionala utvecklingsplanen.

Fiberinfrastrukturen är i olika delar av länet olika väl utbyggd vilket också konstateras i samrådsförslaget. Olika aktörer har historiskt prioriterat utbyggnaden av infrastrukturen olika i olika delar av länet. Det är av stor vikt att det framgår tydligt i den kommande regionala utvecklingsplanen att en utbyggnad av fiberinfrastrukturen bör vara prioriterad.

En väl utbyggd fiberinfrastruktur är en förutsättning för att kunna uppfylla utvecklingsplanens vision om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Om det inte finns en väl utbyggd fiberinfrastruktur i regionen kommer regionens konkurrenskraft och attraktivitet i framtiden att bli betydligt lägre. Detta gäller för flera av de olika målområdena som samrådsförslaget berör och det är därför olyckligt att betydelsen av de digitala kommunikationsmöjligheterna i huvudsak berörs i samband med diskussioner kring konkurrenskraft och tillväxt samt i ett eget sammanhang, under rubriken E-samhället, skilt från andra målområden.

En väl utbyggd fiberinfrastruktur i hela Stockholms län skulle fungera som möjliggörare för innovation och effektivitet inom exempelvis utbildningsområdet och inom den framtida hälso- och sjukvården, perspektiv som saknas eller beskrivs utan större konsekvensanalys i samrådsförslaget. Det är för regionens framtida utveckling och möjligheter till innovation inom samtliga målområden i ett planeringsdokument som har en tidshorisont mot 2050 viktigt att den digitala infrastrukturen likställs med annan grundläggande infrastruktur och att möjligheterna med digitaliseringen integreras i analyserna och diskussionerna kring prioriteringar inom samtliga målområden (bilaga 6).

Stockholm Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget anser att samnyttjande av bilparkeringsplatser gynnar medborgarna i regionens kommuner, genom att en parkering till exempel vid ett köpcentrum eller en idrottsplats kan nyttjas som infartsparkering eller arbetsplatsparkering. Samnyttjandet bidrar även till att medborgarna i regionens kommuner gynnas av möjligheten till att komplettera sin resa med mer miljövänliga och kapacitetsstarka kollektiva färdmedel.

Bolaget bedömer att bilresorna inom regionen torde bli färre men längre, då medborgarna i framtiden förväntas använda bilen mindre i vardagen och mer under helgerna.

Bolagets erfarenhet av cykelparkering är att betalningsviljan hos kunden är mycket låg. Betalningsviljan förväntas inte öka i den grad som skulle krävas för att bolaget skulle klara egenfinansiering av cykelgarage vid utsatta målpunkter.

Stockholm Parkering anser att stadsplanering av framtida parkeringsplatser bör utgå från medborgarnas resmönster, för att minska risken för ökad söktrafik då bilisterna söker efter en ledig parkeringsplats. En väl fungerande parkeringssituation i regionen minskar risken för att i efterhand lösa parkeringsplatser i redan byggd miljö för en större kostnad (*bilaga 7*).

Stockholms Stadsteater AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Kulturhuset Stadsteatern finner att behov föreligger att stärka kulturlivet till områden där större förändringar förväntas såsom regionala stadskärnor, andra utvecklings- och förtätningsområden, samt delar av landsbygden och skärgården. Samtidigt som det bör framhållas att existerande centrum behöver ett starkt och varierat kulturliv för att vara motorn i en större regional förändring (*bilaga 8*).

Stockholm Business Region AB:s (SBR) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Business Region är i huvudsak positiv till framlagda samrådsförslag. Bolagets remissvar avser fokusera på de områden som rör ekonomisk utveckling, företagande och regionens internationella attraktionskraft. Det är viktigt att regionens universitet och högskolor ges förutsättningar att utvecklas. Samtidigt är svårt att endast nationellt möta det stora behovet av högkvalitativ arbetskraft i Stockholmsregionen. Regionen måste därför arbeta mer aktivt med talangattraktion som ett prioriterat fokusområde för att attrahera kompetent internationell arbetskraft. Som exempel är kompetensbristen i tekniksektorn större än någonsin. Teknikintensiva företag skapar dessutom stora spridningseffekter till övriga ekonomin.

Stockholms stads vision 2040 har en tydlig ambition att staden och regionen ska bli mer sammanhållen och att det ska finnas goda förutsättningar för bostäder, arbetsplatser och service i alla dess delar. Utvecklingen av fler attraktiva tyngdpunkter med områden för nya företagsetableringar bör kopplas mer tydligt till utvecklingen av närliggande företagsområden. Det är nödvändigt att regionens planering utgår från den befintliga företagsstrukturen i arbetet med att omvandla rena företagsområden till blandade stadsdelar. Samtidigt måste regionen bli bättre på att tillsammans långsiktigt planera för renodlade företagsområden, och hur dessa ska kunna utvecklas utan påverkan av annan exploatering så som bostäder.

Regionens företagsområden och handelsplatser ska skapa förutsättningar för kluster med god tillgänglighet och på en internationell nivå. Bolaget anser samtidigt att det är viktigt att konstatera att det inom överskådlig framtid inte kommer att finnas några flerkärniga finansiella centrum i regionen. Stockholms city kommer att vara regionens Central Business District.

Avslutningsvis vill bolaget belysa vikten av att om regionen ska stärka sin internationella konkurrenskraft måste marknadsföringen förbättras och enhetliggöras. Regionens fortsatta tillväxt ligger i att framgångsrikt attrahera utländska investeringar. Stockholms stad använder tillsammans med 53 kommuner i Stockholmsregionen budskapet Stockholm the Capital of Scandinavia i sin internationella marknadsföring. Fokus för investeringsfrämjararbetet bör ligga i att marknadsföra kunskapsintensiva branscher så som ICT, Cleantech och Life Science. Det är inom dessa branscher som Stockholmsregionen har sitt främsta erbjudande till investerare internationellt och har en

stor potential att vinna investeringar. Gemensamt för de tre branscherna är att de alla har teknik som grund. Utländska investeringar kan ta form av etableringar, samarbeten, uppköp eller riskkapital. Det gemensamma är att samtliga former skapar tillväxt och arbetstillfällen i regionen (*bilaga 9*).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen har följande övergripande synpunkter att anföra avseende RUFSS 2050. Synpunkterna redovisas utifrån de frågeställningar som remissförfarandet önskade få besvarade.

Koncernledningen anser att den regionala planeringen i form av den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFSS) är viktig och något som påverkar staden såväl på kort som på lång sikt. För att samtliga berörda aktörer ska kunna planera långsiktigt mot gemensamma mål är det därför viktigt att kunna enas om en gemensam planeringsinriktning i form av RUFSS.

Upplägget med olika tidsperspektiv och målstrukturer är bra och visar på en förståelse för planeringsförutsättningar i realiteten och koncernledningen välkomnar att landstinget har införlivat stadens och andra aktörers tidigare synpunkter om att den nya regionplanen behöver göras mer genomförandeinriktad än den nuvarande RUFSS 2010.

Koncernledningen ser det positiva i att mållåret flyttats fram från år 2030 till år 2050. En regionplan behöver ha ett långsiktigt strategiskt fokus och då är 2050 ett mer relevant tidsperspektiv.

RUFSS 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 en utgångspunkt för ert övergripande arbete och de beslut som fattas i er organisation?

-Hur ska er organisation bidra till genomförandet av den kommande planen?

Sammantaget ställer sig koncernledningen mycket positiv till den gemensamma planeringsansats som RUFSS 2050 innebär samt det föregående arbetet. Från Stockholms stads bolagskoncerns perspektiv finns det dock några perspektiv som bör förtydligas.

För att den föreslagna utvecklingsplanen ska genomföras krävs en ökad samordning och samarbete mellan kommuner. Koncernledningen anser dock att samrådsförslaget bör tydliggöra ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna för att ytterligare förstärka genomförbarheten. Koncernledningen bedömer att det, för att åstadkomma den efterfrågade utvecklingen, kommer att krävas en jämnare fördelning av åtaganden avseende nyproduktion av bostäder och övriga investeringar. Nuvarande utveckling sedan 2010 pekar på en ökad inflyttning till regionens centrala delar, vilket i sig är positivt, då exempelvis infrastrukturinvesteringar nyttjas effektivare och en ökad täthet ger lägre transportbehov. För att möta de stora bostadsbehoven som regionens befolkningsutveckling leder till måste dock fler kommuner bidra till detta i högre utsträckning. Särskilt hyresrätter ser koncernen en stor efterfrågan på.

Bostadsförmedlingen i Stockholm AB kan genom sin verksamhet bidra till en effektiv regional bostadsförmedling av dessa.

Den reviderade strukturplanen anger en ökad täthet i de centrala delarna av regionen, vilket sannolikt kommer att kräva avsevärt högre investeringsvolym avseende infrastruktur i dessa delar. Detta medför i sin tur ökade värden för kringliggande kommuner.

Koncernens bolag kommer att bidra till den stora expansion Stockholm stad står inför genom bl.a. strategiska investeringar i infrastruktur såsom hamnar, parkeringsanläggningar, digital infrastruktur (svartfibernet), skolor och förskolor samt bostäder och anläggningar för teknisk försörjning såsom vattenledningen, avloppsreningsverk, återvinningsanläggningar m.m. Den expansion koncernens bolag nu möter innebär investeringsvolym på mellan 10-13 mdkr per år under den närmaste 5-årsperioden och koncernledningen bedömer att utrymmet för ytterligare ökade investeringsvolym för staden kommer att vara begränsat.

Ett exempel på stora satsningar som görs i Stockholm stads regi idag är ombyggnaden av Slussen och SFA (Stockholms Framtida Avloppsrening) samt utvecklingen av regionens tre hamnar, Värtan/Frihamnen, Kapellskär och Norvik. Det finns också exempel på kollektivtrafik och vägutbyggnader där staden fått ta ett utökat finansieringsansvar för att klara tillgänglighets- och miljömålen för de nya bostäderna. Dessa satsningar måste sannolikt framöver i större utsträckning samfinansieras. Ansvaret för utbyggnad och finansiering av infrastruktur för att utveckla hållbara livsmiljöer för regionens invånare måste därför förtydligas och breddas.

Koncernledningen delar SBRs och Stockholms Hamnars bedömning att det internationella perspektivet med Stockholmsregionen som en viktig port in till Sverige, både för näringslivsinvesteringar, besökare och transporter bör förtydligas.

Mål- och delmål

-Bidrar målen till att regionen får ett tydligt fokus?

De övergripande målen överensstämmer innehållsmässigt väl med de av staden beslutade i Vision 2040- Ett Stockholm för alla. I stadens vision är dock det sociala och demokratiska perspektivet i högre grad tydliggjort. Samrådsförslagets uttalade ambition att sätta människan i fokus i regionens utveckling är förvisso positiv. Koncernledningen delar bolagens uppfattning om att en komplettering av samrådsförslaget utifrån bedömningen av sociala konsekvenser i konsekvensbeskrivningen vore välkommen.

Det nya förslaget har en tydligare prioritering av områden, tidsperspektiv för olika mål och åtgärder, vilket efterfrågades när det senaste förslaget remitterades och detta välkomnas.

-Anger målen rätt ambitionsnivå

Koncernledningen bedömer att målnivån avseende bostadsproduktionen är något lågt satt och ställer sig frågande till om det behövs en högsta nivå i intervallet. Den lägsta

nivån anger 9 000 bostäder och utifrån detta har stadens bostadsbolag en målsättning att bygga en tredjedel av dessa, dvs. 3000 lägenheter. Med det perspektivet bedömer koncernledningen att målnivån för bostadsproduktionens lägsta nivå bör sättas högre.

Koncernledningen vill poängtera att alla länets kommuner måste ta sitt ansvar för att klara av den stora bostadsutbyggnad som kommer att behövas framöver i regionen. Även om planen anger en ökad täthet i de centrala delarna av regionen är det inte rimligt att ytterkommunerna i länet framöver ska dra ned på sin bostadsproduktion. I den kommande regionplanen måste budskapet vara tydligt att alla i länet behöver ta sitt ansvar för att tillsammans skapa bra förutsättningar för en framtida Stockholmsregion.

Prioriterade områden

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

Koncernledningen anser i huvudsak att det är relevanta åtgärder som angivits.

Vissa av åtgärderna avseende infrastruktur och etablering av utbildning på högskole- och universitetsnivå ligger över den regionala rådigheten och kräver statliga beslut. Därför kan det ifrågasättas om målet att öka antalet högskoleplatser och forskningsmedel är en relevant åtgärd. Likaså vissa av de föreslagna åtgärderna avseende finansiering av infrastruktur, bostäder och ökad variation i bostadsbeståndet kan kräva förändrad lagstiftning och ökande statliga investeringsplaner m.m. Koncernledningen anser dock att ansatsen att öka kompetensen och attraktionskraften för talanger till regionen är relevant.

Koncernledningen anser utifrån ovanstående resonemang att ansvarsfördelningen mellan olika aktörer bör förtydligas.

För att säkerställa en hållbar regionutveckling bör samrådsförslaget ytterligare betona vikten av att satsningar i infrastruktur för person- och godstrafik måste föregå bostads- och bebyggelseutveckling. I detta sammanhang bör även utbyggnad av infrastruktur för utbildning på förskole, grund, och gymnasienivå nämnas som en viktig förutsättning för att bygga långsiktigt hållbara stadsmiljöer.

Den rumsliga strukturen

I detta avsnitt önskar Stockholms läns landsting få följande frågeställningar besvarade.

- 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?*

Koncernledningen anser att de principer som lyfts fram som viktiga för den övergripande rumsliga strukturen i huvudsak överensstämmer väl med bolagens utveckling. Koncernledningen vill dock lyfta fram att den rumsliga strukturen är högst beroende av teknikutvecklingen vad gäller att utveckla förnybara energikällor och

transportmedel som förstärker kapaciteten samt förändring av transportbehov genom förstärkt digital infrastruktur, där bl.a. likvärdig fiberutbyggnad skulle förbättra regionens förutsättningar avsevärt. Tidigare regionala utvecklingsplaner har haft som utgångspunkt att bygga ut snabba kollektiva förbindelser i syfte att öka tillgängligheten och knyta ihop regionen. Med tanke på vikten av ökad resurshushållning och den digitala utvecklingen så bör denna utgångspunkt enligt koncernledningen förskjutas mot att mer betona ökad tillgänglighet även genom digitaliseringens möjligheter.

För att regionen ska utvecklas hållbart måste förändrade beteendemönster studeras och analyseras noggrant då den ökade digitaliseringen och utvecklingen av både sociala mönster och offentliga tjänster och service sannolikt kommer att påverka resandemönster och därmed kanske även något förändrade boendepreferenser. Då vi lever i en föränderlig värld krävs det lyhördhet för att hitta lösningar på nya problem och utmaningar för att den regionala utvecklingsplanen ska betraktas som aktuell och relevant under många år framåt i tiden. Med flexibla lösningar ökar möjligheten att anpassa sig till oväntade skeenden i framtiden. Utvecklingen sedan RUFSS 2010 påvisar med all tydlighet att planeringen kontinuerligt måste bevaka dessa förändringar.

Koncernledningen måste också framhålla vikten av långsiktighet och tydlighet i planeringen för infrastruktur såsom kollektivtrafik, transportvägar på land och vatten, VA försörjning, fibernät m.m. Dessa funktioner utgör grundförutsättningar för att hållbara livsmiljöer för regionens invånare ska kunna utvecklas. Även en ökad långsiktighet och tydlighet gällande ansvaret för finansieringen av dessa vore önskvärd. RUFSS pekar på nya finansieringslösningar utan att ange vad som åsyftas. Osäkerhet avseende finansieringsansvaret kan medföra tröghet i samarbetet mellan berörda kommuner, landsting, privata aktörer och de statliga aktörerna såsom exempelvis Trafikverket.

Följande frågor vill Tillväxt- och regionplaneförvaltningen ha svar på:

- *Hur ser ni på nyttan av gemensamma planeringsförutsättningar och gemensam målbild inom ÖMS (Östra MellanSverige)?*

I grunden anser koncernledningen att ÖMS gemensamma målbild är positiv då förvärvsregionen förstoras och möjligheten till kompetensförsörjning tack vare att pendlingsmöjligheterna ökar med förbättrad kollektivtrafikförbindelse samt ökade möjligheter till distansarbete.

- *Vilken storregional strukturbild har bäst förutsättningar att bidra till en positiv utveckling i östra Mellansverige?*
- *Vad krävs för att öka tillgängligheten och samtidigt minska klimatpåverkan?*

Koncernledningen anser att förbättrad spårtrafik avseende turtäthet, punktlighet och driftssäkerhet är den miljömässigt viktigaste åtgärden för ökad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Även vattenburna person- och godstransporter kan i detta perspektiv utvecklas ytterligare. I sammanhanget måste koncernledningen också framhålla utbyggnaden av digital infrastruktur, som exempelvis fiber, som en väsentlig och viktig förutsättning. En ökad tillgänglighet ger bättre förutsättningar för näringslivet i hela regionen samt möjligheter att minska volymen persontransporter genom ökad andel distansarbete.

- *Hur kan vi hantera regionförstörelsens påverkan på social hållbarhet, så att den förbättrade tillgängligheten kommer en så stor andel som möjligt av befolkningen till godo?*

Även i detta sammanhang vill koncernledningen särskilt lyfta fram betydelsen av digital tillgänglighet med likvärdig prestanda i hela regionen. Detta kan medföra fler arbetstillfällen, bättre offentlig service och ökade möjligheter till kontinuerlig kompetensutveckling på distans.

- *Vilket stöd finns för en lägre kollektivtrafiktaxa för att öka möjligheten till en inkluderande regionförstörelse?*

Koncernledningen vill peka på vikten av fortsatt utveckling av kvalitet och kapacitet avseende kollektiva transportmöjligheter samt transportinfrastruktur i form av land och vattenvägar för att möta den kraftiga befolkningstillväxten på ett miljömässigt hållbart sätt.

- *Vilka fördjupningsområden bör storregional samverkan prioritera?*

Koncernledningen bedömer att en utvecklad dialog och utveckling på ett nationellt plan av regelverk och förutsättningar för finansiering är nödvändig för att öka rörligheten och nyttjandet av det befintliga bostadsbeståndet för att motverka den rådande akuta bostadsbristen.

Koncernledningen kan inte nog understryka behovet av en regional samverkan för att förbättra förutsättningarna för integration, bostadsetablering och försörjningsmöjligheter för nyanlända. Detta är en utmaning för hela regionen där de olika delarna sannolikt har olika möjligheter att bidra i etableringsprocessen.

Övriga kommentarer

Koncernledningen välkomnar den tydligare prioriteringen och målhierarkin samt en tydligare prioritering av primära tyngdpunkter, vilket efterfrågades i RUFSS 2010. Även förtydligandet av det sociala hållbarhetsperspektivet är positivt och överensstämmer väl med den inriktning stadens arbete i dessa frågor går mot. Stadens bolag genomför för närvarande satsningar på hållbara stadskärnor i stadens ytterstadsområden.

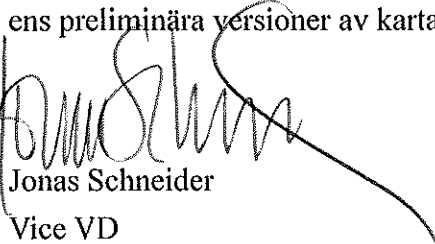
Koncernledningen bedömer därmed att struktur A kan ha förutsättningar att komplettera struktur B genom att flera av de områden som staden identifierat för ytterligare satsningar.

Koncernledningen ställer sig frågande till samrådsförslaget betoning på spårbunden kollektivtrafik även ovan mark. Koncernledningen bedömer att, med nuvarande utveckling avseende fordon och drivmedel, kan investeringsmedlen för spårtrafik utnyttjas effektivare och mer flexibelt med en utveckling av icke spårbunden kollektivtrafik såsom exempelvis bussar m.m. En sådan utveckling skulle också kunna medföra ett effektivare marknyttande genom minskat buller och ett mindre utrymmeskrävande transportvägnät.

Inom Stockholms stads koncern ingår bl.a. Stockholm Vatten och Fortum Värme, vilka tillgodoser betydande teknisk försörjning inom regionen. Koncernledningen kan i detta

sammanhang konstatera att RUFS 2050 anger ”god lokalisering av tekniska anläggningar”, men har inte tydligt definierat vad som avses. Koncernledningen betonar att det ofta kan orsaka en svår intresseavvägning mellan behovet av dessa etableringar och bostadsbehov.

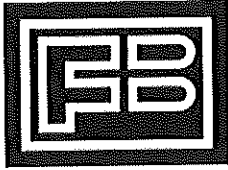
En viktig del av RUFS är den tillhörande plankartan som visar bebyggelsestruktur och listan med utpekade infrastrukturobjekt. Det är enligt koncernledningen olyckligt att inte ens preliminära versioner av kartan finns med i remissen.



Jonas Schneider
Vice VD

Bilagor

1. Remissvar AB Familjebostäder
2. Remissvar AB Stockholmshem
3. Remissvar Bostadsförmedlingen i Stockholm AB
4. Remissvar Stockholm Vatten Holding AB
5. Remissvar Stockholms Hamn AB
6. Remissvar AB Stokab
7. Remissvar Stockholms Stads Parkerings AB
8. Remissvar Stockholms Stadsteater AB
9. Remissvar Stockholm Business Region AB



Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF5 2050)

Bakgrund

Familjebostäder har av Stockholm Stadshus AB inbjudits att lämna synpunkter på Stockholms läns landstings samrådsförslag till regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen "RUF5 2050". Remissunderlaget innehåller även ett samrådsförslag gällande samverkan och planering i östra Mellansverige "ÖMS 2050".

Sammanfattning

RUF5 2050 ska uttrycka regionens samlade vilja och ligga till grund för kommunernas och landstingets långsiktiga planering. Visionen är "Europas mest attraktiva storstadsregion". RUF5 2050 beskriver fyra tidsperspektiv:

- Kort sikt 2018-2026
- Medellång sikt fram till 2030
- Lång sikt fram till 2050
- Längre sikt bortom 2050

Familjebostäders kommentar

Familjebostäder har i uppdrag att uppföra, äga och förvalta hyreslägenheter inom Stockholms stads gränser. Bolaget värderar i detta remissvar vad en regionplan kan betyda för det uppdrag bolaget har som ett kommunalt bostadsbolag.

Regionplanen ska bland annat visa på regionens samlade vilja och vara vägledande för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdes-bestämmelser. Planen ska också ange förhållningssätt för regional samordning av mark- och vattenanvändning och för lokalisering av bebyggelse och anläggningar samt vara en utgångspunkt för den statliga infrastrukturplaneringen.

Visionen är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Attraktivitet redovisas vanligtvis i termer av antingen boende-, näringslivs-, eller besöksattraktivitet. Regionplanens upplägg, med ett genomförandeperspektiv och med en vision, mål, delmål och åtgärder kopplat till fyra tidsperspektiv, kan vara ett bra sätt att styra arbetet.

En fristående rapport, med en samlad konsekvensbeskrivning, har tagits fram parallellt med RUF5 2050. Konsekvensbeskrivningen anger att det är omöjligt att bedöma i hur stor utsträckning samrådsförslaget kommer att bidra till att fler bostäder byggs.

Stockholmsregionen har en stor del i landets ekonomiska utveckling. Förmågan att behålla och attrahera kompetens, företag och kapital är av stor betydelse för ekonomisk utveckling. Att skapa attraktiva platser utgör därmed ett verktyg för ekonomisk utveckling. En plats med en hög boendeattraktivitet är en plats dit människor vill flytta och bo kvar. Vilka områden som uppfattas attraktiva kan bestämmas av en kombination av olika faktorer såsom arbets- och karriärmöjligheter, boendemiljö, tillgänglighet av boendemöjligheter, närhet till familj och vänner, fritidsmöjligheter, samt utbudet av kultur och nöjen.

Samrådsförslaget har en uttalad ambition att sätta människan i fokus i regionens utveckling. Konsekvensbeskrivningen uttrycker å andra sidan att mål, åtgärder och förhållningssätt när det gäller den fysiska miljös påverkan på individer behöver kompletteras med tydligare skrivningar och ställningstaganden avseende den lokala livsmiljön.

Familjebostäder är med och utvecklar den lokala livsmiljön för de människor som bor i eller på annat sätt förhåller sig till bolagets fastigheter och bostadsområden. Bolaget ser därför att en komplettering i samrådsförslaget, utifrån bedömningen i konsekvensbeskrivningen, är önskvärd.

AB FAMILJEBOSTÄDER

Anette Sand
VD

Stockholmshem

Remissvar: Samrådsremiss om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, dnr. 2016-0047

AB Stockholmshem får härmed avge följande yttrande över rubricerat ärende.

Bakgrund

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 (RUFS 2050) är en fortsättning på arbetet att förverkliga visionen om Stockholmsregionen som Europas mest attraktiva storstadsregion, som lades fast i RUFS 2010. I samrådsförslaget beskrivs fyra övergripande och långsiktiga mål för regionen som siktar mot år 2050. För att styra arbetet mot de övergripande målen finns också mätbara delmål att uppnå fram till år 2030. De prioriterade åtgärderna är åtaganden som ska genomföras under planens giltighetstid, fram till år 2026.

För att kunna bedöma om utvecklingen går i visionens riktning har planen fyra övergripande mål som ytterligare definierar regionens attraktivitet:

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

Våra synpunkter

RUFS 2050 fyller en viktig funktion i att ge en samlad och gemensam bild av nuläge, utmaningar och målsättningar för regionen. Önskemålet från revideringen av nuvarande RUFS om att prioritera sociala perspektiv tydligare tycks ha beaktats då flera målområden lyfter sociala dimensioner, vilket Stockholmshem uppskattar.

RUFS ökar i betydelse i takt med ökad inflyttning och krav på regionens interna samverkan. Avgörande för ett Stockholm ska kunna fortsätta utvecklas är att regionen förmår frambringa bra kommunikationer och tillräckligt med bostäder. Inom båda dessa områden krävs landstings- och kommunöverskridande samverkan. RUFS ger en riktning, men för att kunna förverkliga målsättningarna behövs utvecklade samarbeten inom planens målområden. Stockholmshem delar gärna med sig av kunskap och är öppet för att diskutera nya lösningar för att på bästa sätt bidra till att minska bostadsbristen i regionen.

Med vänlig hälsning
AB STOCKHOLMSHEM

Eva Nygren

Samrådsremiss om nästa regionala utvecklingsplan för stockholmsregionen, RUFS 2050, samt Samverkan och planering i östra Mellansverige, ÖMS 2050

Sammanfattning

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen är regionens gemensamma kontrakt och pekar ut riktningen för regionen. Utvecklingsplanen ligger till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen. Stockholms läns landsting ansvarar för arbetet med att ta fram nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Nu finns ett samrådsförslag som i stora delar utgår från den nuvarande planen, RUFS 2010.

I likhet med arbetsmarknaden är bostadsmarknaden regional. På Bostadsförmedlingen i Stockholm är vi övertygade om att *en* regional bostadsförmedling både underlättar inträdet på bostadsmarknaden och verkar för större rörlighet i det befintliga beståndet genom att lediga lägenheter samlas på en plats. Det blir också enklare för såväl fastighetsägare som bostadssökande och är kostnadseffektivt för alla parter.

Bostadsförmedlingen arbetar också för att främja inträdet på bostadsmarknaden för ungdomar genom att aktivt marknadsföra möjligheten att lägenheter som så kallade ungdomslägenheter och studentlägenheter samt personligt utskick till samtliga 18-åringar i stockholmsregionen med information om förutsättningarna och uppmaningen att ställa sig i Bostadsförmedlingens kö.

Efterfrågan på hyresbostäder överstiger vida tillgången. Detta gäller i princip alla typer av hyresrätter – oavsett storlek, typ, ägarförhållanden och läge. Bostadsförmedlingen ser i termer av kötid och köttillströmningen en stark efterfrågan som stödjer behov av en högre takt i bostadsproduktionen inom regionen. Därutöver är även att mekanismer för att öka omsättningen i det befintliga bostadsbeståndet viktiga. Dessa behov styrks av att antalet nyproducerade bostäder under flera år inte motsvarat den stora folkökning vi har haft i regionen. Ökad bostadsproduktion är en viktig faktor för regionens fortsatta tillväxt, och inte minst då hyresrätter.

Bostadsförmedlingen har förutsättningar att förmedla långt fler lägenheter i hela regionen – av olika storlekar och typer. Vi ser en värdefull möjlighet om fler, såväl kommunala som privata bostadsbolag, ser nyttan av en regional bostadsförmedling och vill börja använda våra förmedlingstjänster så att än mer av regionens utbud av lediga hyresrätter samlas på ett ställe.

Ärendet

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen är regionens gemensamma kontrakt och pekar ut riktningen för regionen. Utvecklingsplanen ligger till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen. Stockholms läns landsting ansvarar för arbetet med att ta fram nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2050. Nu finns ett samrådsförslag som i stora delar utgår från den nuvarande planen, RUFSS 2010.

De frågeställningar som Stockholms läns landsting önskar få svar på i remissen är:

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?

RUFSS 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?

Remissen kring ÖMS 2050 ingår i RUFSS 2050 och handlar om samverkan och planering i östra Mellansverige: Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro, Västmanlands och Gävleborgs län. Samrådet syftar till att formulera gemensamma storregionala utgångspunkter för den regionala utvecklingen. De gemensamma storregionala utgångspunkterna lägger grunden för en samordnad långsiktig utvecklingsplanering i östra Mellansverige.

För att bidra till att stärka de funktionella storregionala sambanden är det värdefullt att länen i östra Mellansverige identifierar gemensamma utgångspunkter och en gemensam inriktning för regionala planeringsfrågor av långsiktig karaktär. Följande frågor önskar de samverkande länen få svar på i samrådet kring ÖMS 2050:

- Hur ser ni på nyttan av gemensamma planeringsförutsättningar och gemensam målbild inom ÖMS?
- Vilken storregional strukturbild har bäst förutsättningar att bidra till en positiv utveckling i östra Mellansverige?

- Vad krävs för att öka tillgängligheten och samtidigt minska klimatpåverkan?
- Hur kan vi hantera regionförstörelsens påverkan på social hållbarhet, så att den förbättrade tillgängligheten kommer en så stor andel som möjligt av befolkningen till godo?
- Vilket stöd finns för en lägre kollektivtrafiktaxa för att öka möjligheten till en inkluderande regionförstörelse?
- Vilka fördjupningsområden bör storregional samverkan prioritera?

Stockholm Stadshus AB har nu remitterats samrådsförslaget RUFSS 2050 samt ÖMS 2050 (samverkan och planering i östra Mellansverige) som ingår i RUFSS 2050 och i sin tur underremitterat ärendet till Bostadsförmedlingen för synpunkter senast den 8 augusti 2016. Detta yttrande har inte varit föremål för behandling i bolagets styrelse, men kommer att anmälas i efterhand.

Bostadsförmedlingens synpunkter

Bostadsförmedlingen väljer att koncentrera sina synpunkter till bostadsfrågan, med hänsyn till bolagets uppdrag och kompetens. Bostadsförmedlingen väljer också att endast kommentera RUFSS 2050 och inte ÖMS 2050 då Bostadsförmedlingens verksamhet i princip bedrivs inom Stockholms län.

RUFSS 2050

I samrådsförslaget RUFSS 2050 diskuteras och målsätts bostadsförsörjningen på följande sätt (grovt sammanfattat).

För att regionen ska få en bostadsmarknad som främjar tillväxt och en god, inkluderande livsmiljö krävs framför allt följande:

- Planera för ett bostadsbyggande som svarar mot såväl hushållens sammansättning och det regionala behovet som de marknadsmässiga förutsättningarna.
- Stärk sambanden mellan bebyggelseutveckling och utbyggnad av kollektivtrafiken.
- Planera för ett varierat bostadsbyggande i kollektivtrafikkära lägen genom att blanda bostäder med service och arbetsplatser, men också blanda olika upplåtelseformer.
- Bygg fler bostäder i de regionala stadskärnorna och utveckla dem till attraktiva och täta stadsmiljöer.
- Integrera hållbarhetsbedömningar i bostadsplaneringen så det går att bedöma effekterna av bostadsbyggandet när det gäller miljö, klimatpåverkan och socioekonomisk struktur.
- Ta ett särskilt offentligt ansvar, framför allt inom kommunerna, för att främja inträdet på bostadsmarknaden för bland annat ungdomar och invånare med svag privatekonomi.
- Verka för en större rörlighet i det befintliga beståndet genom att öka incitamenten för att flytta, och verka för ett jämnt och högt byggande genom funktionella planprocesser, bra kommunalt ledarskap, och ökad konkurrens inom byggsektorn.

Enligt samrådsförslaget har bostadsbristen lett till att priserna på bostadsrätter och äganderätter har ökat kraftigt i Stockholmsregionen. Även skillnaderna mellan resursstarka och resurssvaga områden har ökat, med socioekonomisk segregation som följd. Att alla invånare har någonstans att bo är en fråga om livskvalitet och en viktig utgångspunkt för att Stockholmsregionen ska kunna växa. Den snabba

befolkningstillväxten i Stockholmsregionen har gjort att bostadspolitiken blivit en avgörande fråga för regionens utveckling. Frågans aktualitet har förstärkts ytterligare av den senaste tidens kraftiga arbetskrafts- och flyktingmigration.

Trenden de senaste fem åren är att bostadsbyggandet successivt ökar, men att det är mycket känsligt för den ekonomiska konjunkturen. Alla kommuner i länet uppger att de har ett underskott på bostäder och merparten bedömer att underskottet kommer att kvarstå de närmaste fem åren. En låg rörlighet har lett till att regionens bostäder förmodligen inte är rätt matchade efter behoven, utifrån storlek och hushållssituation. Det finns många inlåsnings effekter som leder till att invånarna väljer att bo kvar i bostäder som inte storleksmässigt eller lägesmässigt passar för den livssituation de befinner sig i. Bristen på bostäder har inneburit kraftiga prisökningar på bostadsrätter och småhus. Det har förstärkt svårigheterna för individer och familjer som saknar stark ekonomisk grund i form av eget kapital eller hög inkomst, att finna en bostad som är överkomlig. Det har också, i ett läge med låga räntor och låga krav på amortering, medfört hög skuldsättning.

För att länet ska kunna vara en ledande tillväxt- och kunskapsregion krävs tillräckligt med bostäder i regionens alla delar – i varierande storlek och med olika upplåtelseformer och prislägen. Bostadsfrågan är komplex och påverkas av många olika aktörer. Det behövs bland annat snabbare planprocesser, tillräcklig kapacitet för handläggning av bygglov samt förenklade och mer flexibla regelverk för byggande och ekonomiska incitament som främjar rörligheten på bostadsmarknaden. Bostadspolitiken har stor betydelse för sammanhållningen i regionen. Boendet är i dag socioekonomiskt segregerat. Invånare med relativt låg utbildningsnivå, inkomst och anknytning till arbetsmarknaden dominerar inom vissa geografiska områden, likaväl som det motsatta. Skillnader mellan resursstarka och resurssvaga områden tenderar dessutom att öka. I Stockholmsregionen har planeringen för bostadsbyggandet drivits på under de senaste fem åren. Bland annat har 2013 års Stockholmsförhandling lett till att flera kommuner har gjort överenskommelser om att bygga ett stort antal bostäder före 2030 i utbyte mot en utbyggd tunnelbana. En stor mängd bostäder, skolor och anläggningar kommer därför också att byggas framöver.

Vikten av en tydlig inriktning och en långsiktig bostadspolitik är stor – det som byggs idag kommer finnas kvar under mycket lång tid. RUF 2050 blir en viktig grund för ett gemensamt agerande. Ny bebyggelse bör koncentreras till lägen som kan försörjas med kollektivtrafik och annan service. Var i regionen nya bostäder i första hand bör lokaliseras och hur detta fördelas i respektive kommun i regionen kommer att redovisas i utställningen av RUF 2050.

Bostadsförmedlingens synpunkter

Bostadsförmedlingens verksamhet har framförallt koppling till följande två punkterna under rubriken "RUF 2050" i föregående avsnitt;

- Ta ett särskilt offentligt ansvar, framför allt inom kommunerna, för att främja inträdet på bostadsmarknaden för bland annat ungdomar och invånare med svag privatekonomi.

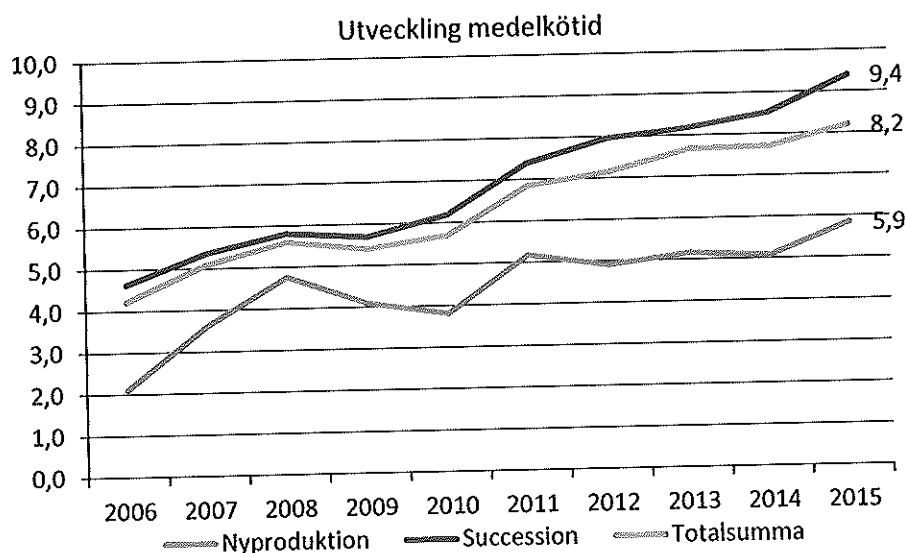
- Verka för en större rörlighet i det befintliga beståndet genom att öka incitamenten för att flytta, och verka för ett jämnt och högt byggande genom funktionella planprocesser, bra kommunalt ledarskap, och ökad konkurrens inom byggsektorn.

I likhet med arbetsmarknaden är bostadsmarknaden regional. Bostadsförmedlingen arbetar för att förenkla för bostadssökande genom att erbjuda förmedling av så många hyresrätter som möjligt på ett och samma ställe. Vi är övertygade om att *en* regional bostadsförmedling både underlättar inträdet på bostadsmarknaden och verkar för större rörlighet i det befintliga beståndet genom att lediga lägenheter samlas på en plats. Bostadssökande kan betala *en* köavgift och få tillgång till ett större utbud utan förmedlingsavgifter, fastighetsägare lämna sina lägenheter till *en* förmedlare som tillhandahåller en för dem kostnadsfri tjänst. Det är också effektivt ur samhällssynpunkt att inte bygga upp flera förmedlingar i regionen.

Bostadsförmedlingen arbetar också för att främja inträdet på bostadsmarknaden för ungdomar genom att aktivt marknadsföra möjligheten att lägenheter som så kallade ungdomslägenheter och studentlägenheter samt utskick till samtliga 18-åringar i stockholmsregionen med uppmaningen att ställa sig i Bostadsförmedlingens kö.

I den förmedlingsverksamhet som Bostadsförmedlingen har i uppdrag att bedriva kan med tydlighet utläsas att efterfrågan på hyresbostäder vida överstiger tillgången. Detta gäller i princip alla typer av hyresrätter – oavsett storlek, typ, ägarförhållanden och läge, där kötiderna över åren blivit allt längre.

Situationen kan exemplifieras genom nedanstående diagram som visar kötidens utveckling för förmedlade lägenheter.



Bostadssituationen i regionen är ansträngd. Enligt Tillväxt och regionsplane-förvaltningen (SLL/TRF) bedöms de senaste årens folkökning i länet att fortsätta. I snitt har länet ökat med 35 000 personer per år de senaste fem åren och bedömningen är att

takten nu tilltar något och att länets befolkning i år ökar med över 38 000 personer. Takten bedöms sedan fortsätta öka fram till och med 2020, för att sedan avta till följd av ett bedömt sjunkande utrikes flyttnetto. Positivt är att bostadsbyggandet samtidigt ökar i regionen. Enligt preliminära siffror från SCB ökade antalet byggstartar med tre procent i länet och 18 procent i Stockholms stad förra året jämfört med året innan. Det är trots detta långt kvar till en bostadsmarknad i balans och trycket på regionens bostadsmarknad är stort. Det yttrar sig i stigande priser på ägande- och bostadsrätter och ökande kötider på hyresrätter. Den genomsnittliga kötiden hos Bostadsförmedlingen ökade 2015 till 8,2 år från 7,7 år i medeltal 2014. Kötiden ökar såväl för nybyggda bostäder som i det äldre beståndet. Över tid är bedömningen en fortsatt ökande inlämning av lägenheter till Bostadsförmedlingen. Bakgrunden är dels en fortsatt hög takt i nyproduktionen men också ett aktivt marknadsarbete riktat mot nya fastighetsägare.

Bostadsförmedlingen ser baserat på kundernas efterfrågan behov av denna högre takt i bostadsproduktionen inom regionen men tror även att mekanismer bör sökas för att öka omsättningen i det befintliga bostadsbeståndet. Dessa behov stärks av att antalet nyproducerade bostäder under flera år inte räckt till för att täcka den stora folkökning vi har haft i regionen. Härtill kommer att hyresrättens andel av nyproduktionen minskat de senaste fem åren. Bristen på bland annat sådana bostäder anses även utgöra en riskfaktor för hela regionens fortsatta tillväxt.

Från bolagets sida finns förutsättningar att förmedla långt fler lägenheter i hela regionen – av olika storlekar och typer. Bolaget strategi är att ytterligare utveckla relationerna med olika fastighetsägare genom att säkerställa kvalitet och utveckling i våra tjänster samt genom en ännu tydligare regional närvaro. Vår förhoppning är att fler, såväl kommunala som privata bostadsbolag, ser nyttan av en regional bostadsförmedling och vill börja använda våra förmedlingstjänster så att vi samlar än mer av regionens utbud av lediga hyresrätter.

Lena Larsson Daag

VD



Bilaga 4

DNR

Ang: Remissvar på samrådsförslag "Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFSS 2050" och "Samverkan och planering i östra Mellansverige ÖMS 2050".
Stockholms stad, Kommunstyrelsen, Dnr. 111-650/2016.
Stockholms läns landsting, Dnr. TRN 2016-0047

Med anledning av Stockholms läns landstings brev, daterat Stockholm, mars 2016, och Stockholm Stadshus AB e-post, daterad 18 april 2016, angående remiss "RUFSS 2010 – Underlag för att bedöma aktualitet och användbarhet", Dnr. LS 1304-0578 med begäran om synpunkter kring vad som framförs i remissen, kan följande anföras.

Stockholm Vattens synpunkter

Samrådsförslaget för RUFSS 2050 har en giltighet mellan åren 2018-2026 och har delmål för år 2030 och målår 2050 för hela planen.

Osäkerheter finns angående

- Befolkningstillväxten och dess fördelning inom länet.
Rufss anger en ökning med mellan 700 000 till 1,1 miljoner fler invånare år 2050 eller från 2,2 M invånare år 2015 till drygt 3 M invånare år 2050.

Två fördelningar/Strukturbilder anges: en mer utspridd fördelning (A) och en mer koncentrerad fördelning (B) i länets kommuner. Se utdrag från RUFSS nedan.

"Skillnader i bebyggelsestruktur och täthet

Länets kommuner har i analysarbetet delats in i tre zoner: kommuner i den centrala delen av regionen, kommuner i de inre delarna av regionen och kommuner i de yttre delarna av regionen.

Stockholm, Solna och Sundbyberg tillhör den centrala delen. I inre delarna ingår Järfälla, Sollentuna,

Täby, Danderyd, Lidingö, Nacka, Tyresö och Huddinge.

I de yttre delarna ingår Upplands-Bro, Sigtuna,

Upplands Väsby, Vallentuna, Norrtälje, Österåker,

Vaxholm, Värmdö, Haninge, Nynäshamn, Botkyrka,

Södertälje, Nykvarn, Salem och Ekerö. Andelarna av befolknings- och sysselsättningstillskottet

är i strukturbild A fördelat på samma sätt som i

RUFSS 2010 men volymerna är högre då tidsperspektivet

är framflyttat till år 2050. Strukturbild B har ett

större tillskott av befolkning och sysselsättning i kommunerna

i regionens centrala del, och i de yttre regionala

stadskärnorna som har en storregional koppling, men tillskottet är avsevärt mindre i de kommuner som ligger i de yttre delarna av länet. Se tabell 3.

Tabell 3. Antaganden om fördelning av befolkning och sysselsatta i Stockholms län till 2050, se karta 20.

Befolkningsfördelning		
	Struktur- bild A	Struktur- bild B
Kommuner i länets centrala del	40 %	60 %
Kommuner i länets inre delar	25 %	30 %
Kommuner i länets yttre delar	35 %	10 %

Sysselsättningsfördelning		
	Struktur- bild A	Struktur- bild B
Kommuner i länets centrala del	45 %	60 %
Kommuner i länets inre delar	30 %	30 %
Kommuner i länets yttre delar	25 %	10 %

»

En utveckling enligt strukturbild B ger således en mycket kraftig befolkningsökning i Stockholm, Solna och Sundbyberg och i närliggande kommuner.

Sammanställs befolkningstillväxten utifrån de till SVAB anslutna kommunernas egna prognoser och översiktsplaner blir befolkningsutvecklingen ännu större och snabbare. Enligt kommunerna Järfälla och Sundbybergs egna prognoser så ökar befolkningen betydligt snabbare än i tabell 3 angivna 60%. I vissa fall upp till en fördubbling till 2040.

Järfälla:

- Under prognosperioden 2015 - 2030 kommer folkmängden i Järfälla kommun att öka med 55144 invånare, från 72 429 till 127 573 personer.
- Under perioden 2016 – 2030 planeras det att byggas 20 393 bostäder.

En fortsatt byggtakt som fram till år 2030 även för åren 2030-2040 innebär en dubbling av befolkningen till 2040.

Sundbyberg:

- Från 44090 inv år 2014 till 70237 invånare år 2030.
Ökning med 26 147 invånare (59%) redan till år 2030

En fortsatt byggtakt år 2030 även för åren 2030-2040 innebär en dubbling av befolkningen till 2040-50.

- Bostadsutvecklingen.

Rufs har som delmål för år 2030:

- Minst 9 000 och upp till 16 000 bostäder ska färdigställas varje år fram till 2030.

Således mellan 126 000 – 224 000 bostäder till 2030.

Anmärkning: En mycket stor andel av dessa bostäder planeras att utföras inom till SVAB anslutna kommuner, Stockholm, Huddinge, Nacka, Järfälla (avloppsansluten) och Sundbyberg (avloppsansluten).

- Klimatförändringen avseende storlek och tidplan.

RUFS tar upp problematiken med översvämningar på grund av regn och att klimatförändringen kan innebära en ökad risk för översvämningar. Här tas även upp behovet av lågpunktskartering/översvämningsskartering för att identifiera översvämningss känsliga områden och minska risken för översvämning.

Länsstyrelsens lägsta rekommenderade grundläggningsnivå för byggande längs Mälaren och Östersjökusten redovisas i Figur 12 respektive 13.

Det står vidare att ”Mälaren är en av Sveriges viktigaste dricksvattentäkter och kan i ett längre tidsperspektiv (efter år 2100) hotas av stigande havsnivåer” och att ”Nya Slussen löser

problemet

under detta sekel”.

Se utdrag från RUFS nedan.

”

Klimatanpassning

De globala klimatförändringarna påverkar i sin tur alla delar av samhället. Blötare vintrar, torrare somrar, stigande hav och förändrade flöden i vattendrag och sjöar kan öka riskerna för översvämningar, ras och skred. Infrastruktur och bebyggelse, dagvattenhantering med mera måste allt mer anpassas för att hantera de förväntade förändringarna i klimatet. Genom att vara medveten om de möjliga framtida konsekvenserna av klimatförändringarna går det att minska samhällets sårbarhet genom fysisk planering och bygga ett långsiktigt robust samhälle. För Mälaren och Östersjön finns det sedan 2015 rekommendationer för var olika typer av verksamheter kan anläggas utan att det behöver vidtas särskilda åtgärder med tanke på översvämningss risken.

Med fler väderrelaterade kriser i framtiden drabbas både det privata och det offentliga och det blir därför allt viktigare att förebygga olika scenarier. I det hänseendet är det viktigt att det i tätbebyggda områden finns en väl utvecklad grönstruktur i form av parker, trädplanteringar, gröna tak etcetera. Där regleras temperaturen av gröna ytor, i jämförelse med ett område med asfalt och bebyggelse där värmen absorberas. Att anlägga gröna ytor blir allt viktigare i ett varmare klimat.

Även ökade regnmängder absorberas av grönytor och rinner undan, i jämförelse med asfalt där vattenmängderna stannar kvar på marken eller överbelastar dagvattensystemen. Den länsövergripande lågpunktskartering som togs fram 2015 visar var i landskapet vatten kan ansamlas vid kraftig nederbörd. Lågpunktskarteringen kan användas av kommunen som ett första steg för att identifiera vilka områden som behöver utredas mer i detalj för att minska översvämningsrisken till följd av kraftig nederbörd eller skyfall. Eftersom Stockholms län är ett kustnära län med mycket vatten är det viktigt att stärka den mellankommunala samverkan när det gäller översvämningsrisker och dricksvattenförsörjning.

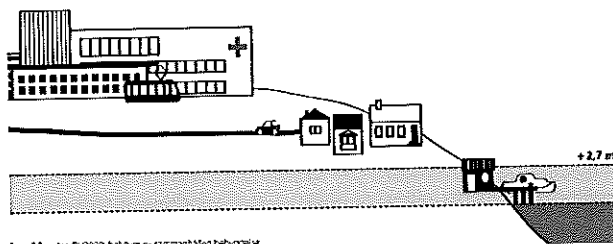
Dricksvattenförsörjning

Klimatförändringarna och den snabba befolkningstillväxten ökar bland annat vattnets sårbarhet. Mälaren är en av Sveriges viktigaste dricksvattentäkter och kan i ett längre tidsperspektiv (efter år 2100) hotas av stigande havsnivåer. I skärgården är det redan idag problem med havsvatteninträngning i grundvattnet vid för stora uttag. Nya Slussen löser problemet under detta sekel.

»

»

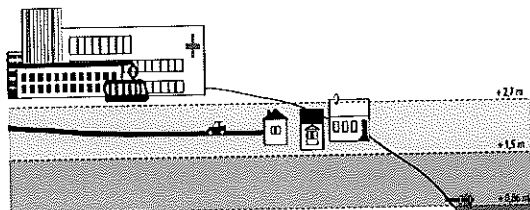
Figur 12. Rekommendationer för byggande vid Mälaren i Stockholms län.



Ovan 2,7 meter (R2000) behövs ny sammanhållen bebyggelse samt samhällsfunktioner av betydande värde placeras.
Ovan 1,8 meter (R2000) kan erbjuda mindre värdefulla byggnader såsom exempelvis uthus och garage platser.

Källa: Rekommendationer för bästa grundläggningsskäl för ny bebyggelse vid Mälaren – med hänsyn till risken för översvämning. Länsstyrelsen i Stockholms län, Fakta 2015:2

Figur 13. Rekommendationer för byggande vid Östersjöakusten i Stockholms län.



Ovan 2,7 meter (R2000) behövs ny sammanhållen bebyggelse samt samhällsfunktioner av betydande värde placeras.
Ovan 1,5 meter (R2000) kan erbjuda mindre värdefulla byggnader såsom exempelvis uthus och garage platser.

DATA – Östersjöens medelvatten i Mälaren. Åtta höjder i R2000

Källa: Rekommendationer för bästa grundläggningsskäl för nya byggnader vid Östersjöakusten i Stockholms län – med hänsyn till risken för översvämning. Länsstyrelsen i Stockholms län, Fakta 2015:14

»

Stockholm Vattens synpunkter:

Den snabba befolkningsutvecklingen tillsammans med den framtida klimatförändringen innebär en stor påverkan på VA-systemet. Även de yttre kraven på vad ett va-system ska klara, vara dimensionerat för, har ökat från att klara ett så kallat 10-årsregn till ett 30-årsregn inklusive ett påslag med + 25% på grund av klimatförändring. I vissa fall dimensioneras även för att klara 100-årsregn. Det betyder att Stockholm Vatten förutom för nya VA-system även måste se över hela det befintliga VA-systemets totala funktion och kapacitet i snabbare takt än tidigare för att kunna klara va-försörjningen i en växande stad samtidigt med en pågående klimatförändring.

Projekt Slussen, del ny reglering av Mälaren inklusive ökad avtappningskapacitet, innebär en klar förbättring av översvämningssituationen. Dock innebär en framtida förändrad nederbörd med ca + 25 % en ökad risk för översvämningar. Efter år 2050/60 ökar den risken ytterligare då sannolikt havsnivån då stigit mer än landhöjningen.

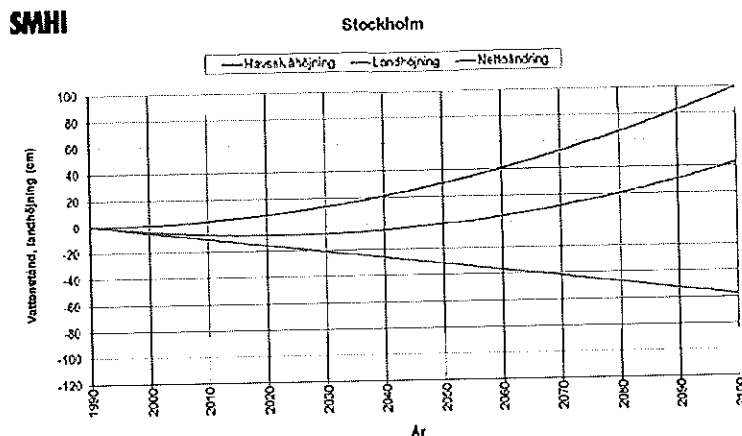
Det står vidare att ”Mälaren är en av Sveriges viktigaste dricksvattentäkter och kan i ett längre tidsperspektiv (efter år 2100) hotas av stigande havsnivåer” och att ”Nya Slussen löser problemet under detta sekel”.

I SMHI's rapport

”Nr. 2014-3 SMHI – Mälarens nivå vid olika höjning av havets medelnivå i tidsperspektivet fram till år 2200” redovisas följande angående vilken vattenståndsskillnad som behövs mellan Mälaren och havet:

Se utdrag från SMHI's rapport nedan:

”



Figur 4. Relativ förändring av medelvattenståndet från 1990 till 2100 för Stockholm, under antagande av en global havsnivåhöjning på + 1m till 2100. Blå linjen visar en tänkt utveckling av medelvattenytan som förutsätter 30 cm höjning fram till 2050 och 1 m fram till 2100. Den röda linjen är den absoluta landhöjningen i Stockholm. Nettoändringen visas som grön linje och den blir ca 40 cm från 1990 till 2100.

”

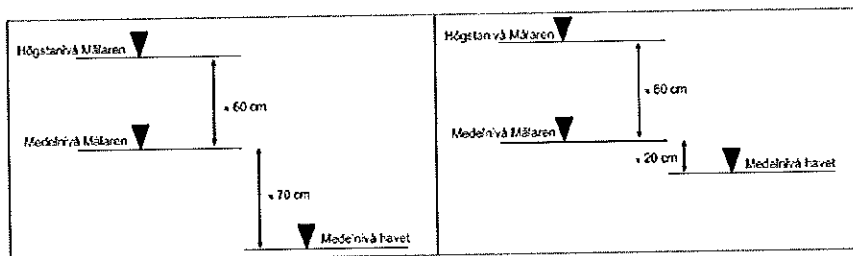
”

Vilken vattenståndsskillnad behövs mellan Mälaren och havet?

För att kunna hålla Mälaren på en önskad nivå krävs det en vattenståndsskillnad mellan Mälaren och havet. För arbetet inom projekt Slussen har tidsperspektivet varit det innevarande seklet. De vattenståndsförändringar av havets nivå som har beaktats i arbetet har begränsats till en global havsnivåhöjning på + 1 m som en ungefärlig övre gräns. I kombination med landhöjningen i

Stockholm har detta antagande approximerats konservativt till en relativ ökning av havets nivå på + 50 cm (nettohöjning) från 1990-2100. Förhållandet mellan medelnivå i havet och i Mälaren för dagens situation och utifrån antagandet om en nettohöjning med +50 cm illustreras i figur 10. Denna ökning av havets nivå i kombination med förändrat tillrinningsmönster ligger nära vad den utökade kapaciteten kan klara om Mälaren ska hållas inom de nivåer som ges av vattendomen (Andréasson m.fl., 2011).

Även denna ökning innebär svårigheter att reglera Mälaren inom de gränser som är acceptabla, om inte regleringen justeras för att fokusera mer mot översvämningssäkring. Syftet med strategin är att den ska fungera väl för de behov som har identifierats för de nuvarande klimatvariationerna. En förändring av strategin, som fokuserar mer på risk för översvämningar, kommer troligt att göras först då behovet uppstår.



Figur 10. Principiell skiss över medelnivå och högsta nivå i Mälaren. Till vänster ses dagens situation och till höger vid nästa sekelskifte, utifrån antagande om en nettohöjning av havsnivån på + 50 cm.

I dag har vi, som beskrivits tidigare, en nivåskillnad mellan Mälarens medelnivå och havets medelnivå på drygt 70 cm (se figur 10). Gränsen för vad som kan hanteras med Mälarens nivåer fortsatt inom acceptabla gränser är minst ca 20-30 cm nivåskillnad i medelvattenstånd (dagens nivåskillnad på drygt 70 cm - knappt 50 cm), enligt resonemanget ovan. Då erhålls högstanivåer i Mälaren på ca 50-60 cm över Mälarens medelvattenstånd baserat på genomförda beräkningar inom projekt Slussen. Med hänsyn till osäkerheterna i denna uppskattning motsvarar detta grovt räknat ca 70-90 cm över havets medelvattenstånd som högsta nivå i Mälaren. Detta är en nyckel för att kunna skatta Mälarens framtida högstanivåer i förhållande till förändringar i havets nivå. Vartefter vattenståndsskillnaden mellan Mälaren och havet minskar blir det allt svårare att reglera Mälarens vattennivåer så att dagens variationer i vattenstånd tillåts. Det blir svårare att få ut vattnet från Mälaren och mer fokus hamnar automatiskt på att hålla nere nivåerna, eftersom vattenståndet i Mälaren oftare kommer att vara i den övre delen av det tillåtna nivåintervallet (vilket idag är 0,69 – 1,39 m). När skillnaden i medelvattenstånd mellan Mälaren och havet minskar kommer det också att bli vanligare att havets nivå kortvarigt överstiger nivån i Mälaren. Det är därför mycket viktigt att det går att stänga alla förbindelser mellan havet och Mälaren så att inte saltvatten vid dessa tillfällen tränger in i Mälaren.

En förutsättning för

bedömningarna är att den av Projekt Slussen föreslagna tappningskapaciteten och regleringsstrategin gäller, vilket även innebär att luckor kan stängas. En sammanställning av ett antal studier om havsnivåer fram till 2200 har också gjorts. Följande huvuddrag framgår av föreliggande rapport, med nivåer angivna i höjdsystem RH2000:

- Samstämmighet råder om att stigande havsnivåer är ett långsiktigt problem, men få studier behandlar ett så långt tidsperspektiv som fram till år 2200.
- Siffror över framtida havsnivåer i ett så långt tidsperspektiv omges av stor osäkerhet.

Flera meters höjning av havet under de kommande århundradena, nämns dock i flera rapporter.

- Medelvattenstånd vid Skeppsholmen är idag 11 cm (i RH2000). Med 1 m (3 m) global havsnivåhöjning fram till år 2100 (år 2200) beräknas medelvattenståndet till 63 cm (211 cm). Havsvattenstånd med återkomsttid 100 år är idag ca 116 cm. Med 1 m (3 m) global havsnivåhöjning fram till år 2100 (år 2200) beräknas havsvattenstånd med 100 års återkomsttid vara ca 168 cm (316 cm).
- Idag är den genomsnittliga vattenståndsskillnaden mellan Mälaren och havet drygt 70 cm. Vattenståndsskillnaden mellan Mälaren och havet kommer att minska. Det blir svårare att få ut vattnet från Mälaren och vattenstånden i Mälaren kommer oftare att vara i den övre delen av det tillåtna nivåintervallet.
- Det i denna rapport förda resonemanget ger att Mälarens högsta vattenstånd i framtiden grovt räknat blir ca 70-90 cm över havets medelvattenstånd om havet stiger mer än 50 cm netto (dvs. landhöjningen inkluderad).
- Det blir också vanligare att havets nivå kortvarigt överstiger nivån i Mälaren. Därför behöver alla förbindelser mellan havet och Mälaren kunna stängas, för att förhindra saltvatten att tränga in i Mälaren.
- Ett högsta högvattenstånd i havet varar kort tid medan en höglödessituation i Mälaren pågår under flera veckor. En begränsad tappningsförmåga under en kortare period påverkar inte Mälarens nivå nämnvärt.
- Resultaten visar att en havsnivåhöjning i tidsperspektivet 2200 kan komma att få stor påverkan på Mälarens vattenstånd, vilket i sin tur kommer att leda till stora konsekvenser för hela Mälardalen.
- ”

Skillnaden i medelnivå mellan Mälaren och Saltsjön minskar således från ca 0,7 m i nuläget till 0,2 m år 2100. Mälarens medelnivå ökar och vi får längre perioder med relativt höga nivåer i Mälaren.

Stockholm Vattens synpunkter:

- Den nya regleringen av Mälaren och ökad maximal avtappningskapacitet innebär en ökad säkerhet mot översvämningar ända till 2100.
- Säkerheten mot saltvatteninträngning i Mälaren minskar efter år 2050 på grund av att då står Saltsjön betydligt oftare högre än Mälarens nivå. Risken för låga nivåer i Mälaren ökar även i antagen framtida klimatförändring på grund av mindre nederbörd under sommarhalvåret.
- Mälarens medelnivå ökar och vi får längre perioder med relativt höga nivåer i Mälaren. Det innebär perioder med ökat inläckage av Mälarevatten i avloppssystemet vilket leder till ökade utsläpp av föroreningar i Saltsjön.
- Åtgärder:
 - För att säkra Mälaren som vattentäkt efter år 2050 måste regleringen ses över i mitten av seklet samt förslag på åtgärder tas fram.
 - För att minska inläckaget av Mälarevatten till avloppssystemet måste ett åtgärdsprogram tas fram.

Regionplanen bör även belysa perioden 2050 – 2100 och perioden 2100 – 2200 på grund av risken för en havsnivåhöjning på mer än 1 meter.

Angående Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten respektive Mälarens stränder i Stockholms län och det faktaunderlag som ligger till grund för dessa har Stockholm Vatten 2013 respektive 2015, vid framtagandet av Länsstyrelsens rekommendationer, framfört följande sypunkter:

- Det är bra att länsstyrelsen anlägger ett planeringsperspektiv som sträcker sig fram till 2200 eftersom det är svårt att i efterhand höjjustera en sammanhängande bebyggelsestruktur.
- Länsstyrelsens rekommenderade nivåer år 2100 är bra men länsstyrelsens nivåer år 2200 bör höjas med ytterligare 1 m! Det är tveksamt om den valda säkerhetsmarginalen på 0,5 meter för havsnivåhöjningar efter 2100 utgör en tillräcklig säkerhet. Stiger den globala havsnivån mer än 2 meter till 2200 kommer marginalen inte att räcka till.
- Samhällsviktiga/kritiska funktioner/byggnader bör placeras ytterligare ca 1 m högre.
- För att dagvatten ska kunna avledas även vid högvatten måste mark- och byggnader ligga på nivåer som tillåter avledning med självfall mot recipienten. De angivna grundläggningsnivåerna bör således gälla enbart för bebyggelse direkt vid strandkant. För övrig bebyggelse/mark bör antingen marken höjas med ytterligare ca 1 % av avståndet från strandkant till byggnad eller med lutningen för avledning av ett 30-årsregn. Detta medför att lägsta mark- och grundläggningsnivåer måste ökas med upp till en meter för var 100:e meter man rör sig bort från recipienten.
- För att spillvatten och kombinerat avloppsvatten ska kunna avledas även vid högvatten måste lägsta avloppsenhet i byggnad ligga på nivå som tillåter avledning med självfall mot bräddnivå i avloppspumpstation. Antingen höjs lägsta avloppsenhet som avleds med självfall med ytterligare ca 1 % av avståndet från strandkant till byggnad eller med lutningen för avledning av ett 30-årsregn.

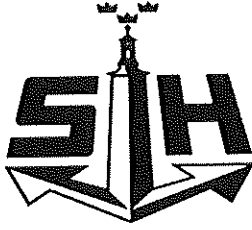
Översyn och förstärkning utförs även kontinuerligt av huvudsystemet för dricksvatten (vattentäkt, vattenverk och huvudvattennät). Stockholm Vatten, Norrvatten mm (hela regionen) måste givetvis alltid säkra sin vattentäkt Mälaren men bör sannolikt även inom en snar framtid säkra ytterligare en större möjlig reservvattentäkt, t.ex. Yngern. Att säkra vattentäkter (Mälaren respektive reservvattentäkter) är något som blir ännu aktuellare på grund av befolkningstillväxten och klimatförändringen (varmare och torrare somrar samt förändrad nederbördscykel under året).

Med vänliga hälsningar

Krister Schultz

Stefan Rosengren

Kopia: VD, SI, A, L, V, P, LR, LT, PI, PU



Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

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

Bakgrund

Ärendet

Stockholms Hamnar har fått samrådsremissen om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 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 RUFSS 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 RUFSS 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, RUFSS 2050. Målsättningen är att den nya RUFSS 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

RUFS 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.

RUFS 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 resilient 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 RUFS 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 verkningfulla styrmedel i riktning mot utsläppsfria och energieffektiva bilar, ökad kollektivtrafikandel och större gång och cykelandel. (s. 44)
- Regionens aktörer ska utveckla transporter 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 varustransporter 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 riks nivåer 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 **besöksnäringsspektiv**. 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. pendelbåtstrafik, 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 RUF 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 anlöp 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 åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande

Stockholm den 16 maj 2016

Johan Castwall
VD



Yttrande över samrådet om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 omfattar en större mängd olika områden. Grundanslaget från 2010 avseende vision och mål kvarstår medan det i samrådsförslaget – i enlighet med vad som framkom vid aktualitetsprövningen av den nuvarande planen – görs ansatser till ytterligare prioriteringar och konkretiseringar. AB Stokab begränsar sig i föreliggande remissvar till de delar som ligger inom AB Stokabs kompetensområde.

I samrådsförslaget konstateras, korrekt, att Stockholmsregionen har – i jämförelse med andra regioner – en ledande plats avseende de digitala förbindelserna. En av anledningarna till att Stockholms näringsliv har haft stora framgångar internationellt inom tjänstesektorn och avseende innovativa digitala affärsmodeller är att det i Stockholms län finns en relativt väl utbyggd digital infrastruktur.

I samrådsförslaget görs ingen skillnad mellan olika former av digitala förbindelser vilket är olyckligt. För att kunna möjliggöra att möta den framtida efterfrågan på kommunikation, från företag, offentlig service och privatpersoner, kommer en digital infrastruktur behöva vara fiberbaserad. Detta bör framgå av den regionala utvecklingsplanen.

Fiberinfrastrukturen är i olika delar av länet olika väl utbyggd vilket också konstateras i samrådsförslaget. Olika aktörer har historiskt prioriterat utbyggnaden av infrastrukturen olika i olika delar av länet. Det är av stor vikt att det framgår tydligt i den kommande regionala utvecklingsplanen att en utbyggnad av fiberinfrastrukturen bör vara prioriterad.

En väl utbyggd fiberinfrastruktur är en förutsättning för att kunna uppfylla utvecklingsplanens vision om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Om det inte finns en väl utbyggd fiberinfrastruktur i regionen kommer regionens konkurrenskraft och attraktivitet i framtiden att bli betydligt lägre. Detta gäller för flera av de olika målområdena som samrådsförslaget berör och det är därför olyckligt att betydelsen av de digitala kommunikationsmöjligheterna i huvudsak berörs i samband med diskussioner kring konkurrenskraft och tillväxt samt i ett eget sammanhang, under rubriken E-samhället, skilt från andra målområden.

En väl utbyggd fiberinfrastruktur i hela Stockholms län skulle fungera som möjliggörare för innovation och effektivitet inom exempelvis utbildningsområdet och inom den framtida hälso- och sjukvården, perspektiv som saknas eller beskrivs utan större konsekvensanalys i samrådsförslaget. Det är för regionens framtida utveckling och möjligheter till innovation inom samtliga målområden i ett planeringsdokument som har en tidshorisont mot 2050 viktigt att den digitala infrastrukturen likställs med annan grundläggande infrastruktur och att

möjligheterna med digitaliseringen integreras i analyserna och diskussionerna kring prioriteringar inom samtliga målområden.

Med vänlig hälsning

AB Stokab

Staffan Ingvarsson
Verkställande direktör



Remissvar "Nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFS 2050 samt ÖMS 2050"

Stockholm Parkering mottog 2016-04-20 en underremiss från Stockholms Stadshus AB gällande "RUFS 2050 och ÖMS 2050".

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, pekar ut den långsiktiga riktningen för regionen. Utvecklingsplanen ligger till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen. ÖMS 2050 syftar till att skapa samsyn för en samordnad planering i östra Mellansverige.

Stockholm Parkering har valt att lämna följande synpunkter

Bolaget anser att samnyttjande av bilparkeringsplatser gynnar medborgarna i regionens kommuner, genom att en parkering till exempel vid ett köpcentrum eller en idrottsplats kan nyttjas som infartsparkering eller arbetsplatsparkering. Samnyttjandet bidrar även till att medborgarna i regionens kommuner gynnas av möjligheten till att komplettera sin resa med mer miljövänliga och kapacitetsstarka kollektiva färdmedel.

Bolaget bedömer att bilresorna inom regionen torde bli färre men längre, då medborgarna i framtiden förväntas använda bilen mindre i vardagen och mer under helgerna.

Bolagets erfarenhet av cykelparkering är att betalningsviljan hos kunden är mycket låg. Betalningsviljan förväntas inte öka i den grad som skulle krävas för att bolaget skulle klara egenfinansiering av cykelgarage vid utsatta målpunkter.

Stockholm Parkering anser att stadsplanering av framtida parkeringsplatser bör utgå från medborgarnas resmönster, för att minska risken för ökad söktrafik då bilisterna söker efter en ledig parkeringsplats. En väl fungerande parkeringssituation i regionen minskar risken för att i efterhand lösa parkeringsplatser i redan byggd miljö för en större kostnad.

I övrigt har bolaget inga synpunkter.

Christian Rockberger
VD

Inledning

Stockholms Stadsteater AB ("Kulturhuset Stadsteatern") har en stark position som en av norra Europas största kulturinstitutioner. Kulturhuset Stadsteatern skall utgöra en mötesplats, som skall vara öppen för alla. I arbetet med att skapa en mötesplats för alla och därmed bidra till en jämlik och hållbar stad, är Kulturhuset Stadsteaterns verksamheter i såväl inner- som ytterstaden, enormt viktiga.

Reflektioner på RUFSS 20150 rörande kulturområdet

Kulturhuset Stadsteatern ställer sig positiva till RUFSS 2050, speciellt vad avser anförandena om behovet av kulturell verksamhet som en resurs för att öka sammanhållningen i ett samhälle:

"Kulturaktiviteter är en sammanbindande kraft i samhället. Att ha tillgång till interkulturella mötesplatser för upplevelser och deltagande är avgörande för ett inkluderande samhälle. Tillgången till kulturupplevelser, folkbildande insatser och eget skapande bidrar till nya möten och ett rikare liv för människor i regionen. Kulturella aktiviteter förutsätter ofta dialog och samarbeten, fungerar som brobyggare mellan människor och stärker tilliten i samhället."

Kulturhuset Stadsteatern finner att behov föreligger att stärka kulturlivet till områden där större förändringar förväntas såsom regionala stadskärnor, andra utvecklings- och förtättningsområden, samt delar av landsbygden och skärgården. Samtidigt som det bör framhållas att existerande centrum behöver ett starkt och varierat kulturliv för att vara motorn i en större regional förändring.

Stockholm den 24 augusti 2016

Stockholms Stadsteater AB

Benny Fredriksson, VD

Stockholm

Business Region

Samrådsförslag om regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF S 2050)

samt

Samrådsförslag om samverkan och planering i östra Mellansverige (ÖMS 2050)

Stockholm Business Region förslag till beslut

Stockholm Business Region överlämnar följande tjänsteutlåtande som svar på remiss av samrådsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF S 2050) samt samrådsförslag till samverkan och planering i östra Mellansverige (ÖMS 2050). Ärendet anmäls som kontorsyttrande på styrelsens sammanträde den 20 september 2050

Olle Zetterberg

Anna Gissler

Sammanfattning

Ska Stockholmsregionen fortsätta vara attraktivt för boende och företag krävs tillgång till kompetent arbetskraft via en välutbildad befolkning och ett högkvalitativt utbildningsväsende. Regionens universitet och högskolor bör ges förutsättningar att utvecklas, samtidigt som regionen måste arbeta mer aktivt med talangattraktion för att attrahera kompetent internationell arbetskraft.

Det är nödvändigt att regionens planering utgår från den befintliga företagsstrukturen i arbetet med att omvandla rena företagsområden till blandade stadsdelar. Samtidigt måste regionen bli bättre på att tillsammans långsiktigt planera för renodlade företagsområden, och hur dessa ska kunna utvecklas utan påverkan av annan exploatering så som bostäder. Bolaget anser samtidigt att det är viktigt att konstatera att det inom överskådlig framtid inte kommer att finnas några flerkärniga finansiella centrum i regionen. Stockholms city kommer att vara regionens Central Business District.

Ska regionen stärka sin internationella konkurrenskraft måste marknadsföringen förbättras och enhetliggöras. Regionens fortsatta tillväxt ligger i att framgångsrikt attrahera utländska investeringar. Stockholms stad använder tillsammans med 53 kommuner i Stockholmsregionen budskapet Stockholm the Capital of Scandinavia i sin internationella marknadsföring. Fokus för investeringsfrämjararbetet bör ligga i att marknadsföra kunskapsintensiva branscher så som ICT, Cleantech och Life Science.

Bakgrund

Stockholms stadshus AB har till Stockholm Business Region översänt remiss angående "Samrådsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2050) samt samrådsförslag till samverkan och planering i östra Mellansverige (ÖMS 2050)". Svar på remissen ska vara Stockholms stadshus AB tillhanda senast den 8 augusti 2016.

Ärendet

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen avser ligga till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen. Framlagt samrådsförslag utgår i stora delar från den nuvarande planen, RUFS 2010. Men en föränderlig omvärld, ny kunskap och behov av större tydlighet, prioriteringar och kraftfullare genomförande innebär en hel del förändringar.

Frågor som Tillväxt- och regionplaneförvaltningen vill ha svar på under samrådet är följande:

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?

Det finns sju regionala utvecklingsstrategier/-planer (RUS; RUP; RUFS) i ÖMS. I samtliga regionala utvecklingsstrategier/-planer finns resonemang om det egna länets roll i ett storregionalt perspektiv. Det berör främst kommunikationer och sammankoppling mellan Stockholm och andra delar av ÖMS.

För att bidra till att stärka de funktionella storregionala sambanden är det värdefullt att länen i östra Mellansverige identifierar gemensamma utgångspunkter och en gemensam inriktning för regionala planeringsfrågor av långsiktig karaktär.

Följande frågor vill Tillväxt- och regionplaneförvaltningen ha svar på:

- Hur ser ni på nyttan av gemensamma planeringsförutsättningar och gemensam målbild inom ÖMS?
- Vilken storregional strukturbild har bäst förutsättningar att bidra till en positiv utveckling i östra Mellansverige?
- Vad krävs för att öka tillgängligheten och samtidigt minska klimatpåverkan?

- Hur kan vi hantera regionförstoringens påverkan på social hållbarhet, så att den förbättrade tillgängligheten kommer en så stor andel som möjligt av befolkningen till godo?
- Vilket stöd finns för en lägre kollektivtrafiktaxa för att öka möjligheten till en inkluderande regionförstoring?
- Vilka fördjupningsområden bör storregional samverkan prioritera?

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av Invest Stockholm

Stockholm Business Regions bedömning och analys

Stockholm Business Region är i huvudsak positiv till framlagda samrådsförslag. Bolagets remissvar avser fokusera på de områden som rör ekonomisk utveckling, företagande och regionens internationella attraktionskraft.

Stockholmsregionen är den viktigaste motorn i Sveriges ekonomi med en stor växande kunskapsintensiv tjänstenäring. För att Stockholm ska fortsätta att vara attraktivt för boende och företag krävs tillgång till kompetent arbetskraft via en välutbildad befolkning och ett högkvalitativt utbildningsväsende. Det är viktigt att regionens universitet och högskolor ges förutsättningar att utvecklas. Samtidigt är svårt att endast nationellt möta det stora behovet av högkvalitativ arbetskraft i Stockholmsregionen. Regionen måste därför arbeta mer aktivt med talangattraktion som ett prioriterat fokusområde för att attrahera kompetent internationell arbetskraft.

Företagens största tillväxthinder är tillgången till rätt kompetens. Som exempel är kompetensbristen i tekniksektorn större än någonsin. Teknikintensiva företag skapar dessutom stora spridningseffekter till övriga ekonomin. Studier visar att för varje arbetsplats som tillkommer inom ett teknikyrike skapas ytterligare 2-4 jobb inom icke tekniska yrken i samma region. De nya arbetsplatserna som tillkommer är oberoende av utbildningsnivå. Det handlar således om arbetstillfällen för både kvalificerade och icke-kvalificerade yrken.

Stockholms stads vision 2040 har en tydlig ambition att staden och regionen ska bli mer sammanhållna och att det ska finnas goda förutsättningar för bostäder, arbetsplatser och service i alla dess delar. Utvecklingen av fler attraktiva tyngdpunkter med områden för nya företagsetableringar bör kopplas mer tydligt till utvecklingen av närliggande företagsområden. Det är nödvändigt att regionens planering utgår från den befintliga företagsstrukturen i arbetet med att omvandla rena företagsområden till blandade stadsdelar. Samtidigt måste regionen bli bättre på att tillsammans långsiktigt planera för renodlade företagsområden, och hur dessa ska kunna utvecklas utan påverkan av annan exploatering så som bostäder. Regionens företagsområden och handelsplatser ska skapa förutsättningar för kluster med god tillgänglighet och på en internationell nivå. Bolaget anser samtidigt att det är viktigt att konstatera att det inom överskådlig framtid inte kommer att finnas några flerkärniga finansiella centrum i regionen. Stockholms city kommer att vara regionens Central Business District.

Avslutningsvis vill bolaget belysa vikten av att om regionen ska stärka sin internationella konkurrenskraft måste marknadsföringen förbättras och enhetliggöras. Regionens fortsatta tillväxt ligger i att framgångsrikt attrahera utländska investeringar. Stockholms stad använder tillsammans med 53 kommuner i Stockholmsregionen budskapet Stockholm the Capital of Scandinavia i sin internationella marknadsföring. För att Stockholmsregionen ska stå sig i den internationella konkurrensen och det gemensamma budskapet ska få genomslagskraft krävs att alla inblandade organisationer använder det,

samt bidrar till att utveckla innehållet och formulera de argument som stöder det. Fokus för investeringsfrämjararbetet bör ligga i att marknadsföra kunskapsintensiva branscher så som ICT, Cleantech och Life Science. Det är inom dessa branscher som Stockholmsregionen har sitt främsta erbjudande till investerare internationellt och har en stor potential att vinna investeringar. Gemensamt för de tre branscherna är att de alla har teknik som grund. Utländska investeringar kan ta form av etableringar, samarbeten, uppköp eller riskkapital. Det gemensamma är att samtliga former skapar tillväxt och arbetstillfällen i regionen.