



Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2050

Bakgrund

Ärendet

Stockholms Hamnar har fått utställningsförslaget av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2050, på remiss från Stockholms Stadshus AB, för besvarande senast 2017-09-04.

Utställningsförslaget av RUFSS 2050 är upprättat av Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) i Stockholms Läns Landsting (SLL) som har remitterat ärendet till ett stort antal remissinstanser, såsom kommuner inklusive bolag, statliga organ, landstinget, intresseorganisationer och företag i regionen. Stockholms Stadshus AB samordnar svaren från Stockholm stads bolag.

En första version av RUFSS 2050 var ute på samråd under 2016 och Stockholms Hamnar lämnade då ett yttrande som behandlades i styrelsen 2016-05-26, där även två särskilda utlåtanden lades. Den nu remitterade versionen av RUFSS 2050 är utställningsförslaget och målet är att ett slutligt förslag till RUFSS 2050 ska läggas fram för beslut i landstingsfullmäktige före sommaren 2018.

Förslaget

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2050, är en strategisk plan med ett långsiktigt perspektiv som syftar till att hantera Stockholmsregionens långsiktiga utmaningar och stärka regionens potential. Den ligger till grund för bland annat kommunernas och landstingets långsiktiga planering (t.ex. översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser) och är en utgångspunkt för det regionala tillväxtarbetet, regionala strukturfondsprogram och infrastrukturplanering. Den regionala utvecklingsplanen regleras i plan- och bygglagen och i Stockholm är det landstinget som är regionplaneorgan.



Visionen i RUFSS 2050 är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. För att arbeta mot detta innehåller planen ett antal mål, delmål och regionala prioriteringar som sammanfattas i bilden i bilagan till detta tjänsteutlåtande.

RUFSS 2050 består huvudsakligen av två delar som syftar till att möta de utmaningar och uppsatta mål som finns i planen. Den ena delen beskriver den rumsliga inriktningen, med fokus på plankartor, för både den storregionala nivån, östra Mellansverige och för Stockholmsregionen. Den andra delen berör ett antal tematiska frågor såsom Bostadsmarknad och bostadsförsörjning, Klimatpåverkan samt Transportsystemet.

Utställningsförslaget finns att ladda ner via denna länk: <http://www.rufs.se/rufs-2050/en-ny-plan-vaxer-fram/utstallning/>

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Stockholms Hamnar har tagit del av utställningsförslaget av RUFSS 2050 och har inga synpunkter på vision eller de uppsatta mål, delmål och regionala prioriteringar, vilka är av övergripande karaktär. Visionen, målen och delmålen är i stort desamma som i tidigare remitterat material.

I samband med att RUFSS 2050 var ute på samråd 2016 lämnade Stockholms Hamnar ett yttrande som behandlades i styrelsen 2016-05-26, där även två särskilda utlåtanden lades. I det yttrandet lyfte Stockholms Hamnar fram områden som helt eller delvis saknades: ett internationellt och EU-perspektiv med fokus på TEN-T, godstransporter, besöksnäringsspektivet samt vattenvägarna och sjöfarten generellt. I yttrandet lämnades även mer information och förtydliganden angående Loudden och Norvik.

Inledningsvis kan sägas att utställningsförslaget av RUFSS2050 innehåller många av de områden som saknades i tidigare version, vilket är positivt. Både TEN-T och det internationella perspektivet och ett större fokus på godstransporter finns med i dokumentet. Även besöksnäringsspektivet dyker i olika sammanhang.

Den nya versionen är mer strukturerad och lättare att ta till sig än den tidigare vilket också är välkommet. Man har koncentrerat ner utmaningar, mål, delmål och regionala prioriteringar för att på ett tydligare sätt visa vad som är prioriterat. Likaså presenteras regional struktur och tematiska frågor på ett mer överskådligt sätt. Då RUFSS2050 ska vara en utgångspunkt för bland annat kommunal planering är det positivt att planen är tydlig och konkret – vilket den nya versionen får anses uppfylla bättre än den tidigare.

Stockholms Hamnar kan instämma i de förhållningssätt avseende hamnar som presenteras (s. 63) samt behoven av god tillgänglighet till hamnar som beskrivs (s. 86). Hamnarnas roll för varuförsörjningen i regionen samt betydelsen av passagerartrafiken för besöksnäringen lyfts fram på ett tillfredsställande sätt.

Stockholms Hamnar önskar dock lyfta fram några punkter som är bristfälliga i planen eller där kompletterande information är nödvändig.

Gods- och logistikområden

Behovet av gods- och logistikområden för den regionala strukturen beskrivs på s. 85-87. Här anges att distributionscentraler ska prioriteras i centrala lägen och logistikcentra i mer perifera lägen i regionen. Vägterminaler som hanterar yrkrävande gods ska lokaliseras i regionens ytterområden och ett av de områden som nämns är Norvik. Även i det tematiska avsnittet om ”Transportsystemet” beskrivs på s. 195 hur vägterminaler bör lokaliseras, nämligen i anslutning till järnvägs- eller sjöfartsförbindelse. Här nämns bland annat Södertälje och Jordbro som viktiga terminaler i de södra delarna av regionen. Jordbro bedöms ha särskilt stor potential att utvecklas när Norvik är helt utbyggd.

I detta sammanhang önskar Stockholms Hamnar lyfta fram att NCC har inlett arbetet med att utveckla en logistik- och företagspark i direkt anslutning till den nya godshamnen Stockholm Norvik. Arbetet med Stockholm Norvik har inletts och bedöms kunna ta emot de första fartygen 2020. I samband med det kommer det finns möjligheter till etablering i det nya logistikområdet, som kommer utvecklas i etapper under en 15 årsperiod. Denna logistik- och företagspark ligger i ett utmärkt läge, med direkt anslutning till Stockholm Norvik och med goda förbindelser både via väg, järnväg och sjöfart – och ligger således helt i linje med prioriteringarna i RUF5.

Klimatpåverkan

I det tematiska avsnittet ”Klimatpåverkan” beskrivs på s. 121-122 behovet av omställning för att nå utsläppsmålen samt hur regionen kan arbeta med transporteffektiv fysisk planering som ett av verktygen. På s. 122 finns dock en olycklig formulering i beskrivningen av vad som krävs av Stockholms läns framtida klimatarbete: *”Stockholms län är [samtidigt] en perifert belägen region som är beroende av flyg och sjötransporter. I länets framtida klimatarbete är det viktigt att värna om den internationella tillgängligheten och samtidigt driva på arbetet med att minska klimatpåverkan, främst genom en övergång till förnybara bränslen och att ersätta flyg- och sjöresor med andra färdmedel och virtuella resor där så är möjligt”*.

Denna formulering är felaktig och missvisande utifrån två perspektiv. För det första är en central del i att utveckla ett hållbart transportsystem att flytta över framför allt långväga gods från landtransporter till sjöfart. Genom att ta godset så nära Stockholmsregionen

med sjöfart kan den nationella väg- och järnvägsinfrastrukturen avlastas och med minskade långväga vägtransporter kan utsläppen minska. Sjötransporterna måste således utvecklas och ökas för att klimatmålen ska nås. Inom sjöfarten pågår dessutom arbete med hur sjöfartens miljö- och klimatpåverkan kan minskas – både internationellt på lagstiftningsnivå men även av aktörer inom branschen såsom rederier och hamnar. Det finns även en mycket tydlig vilja från regeringen omflyttning av gods på köl ska öka. Behovet av att stärka sjöfarten och flytta mer gods till sjön framgår senare i planen på s. 150-151 samt 191, men det är mycket viktigt att sjöfarten finns med som en lösning för klimatutmaningen, och inte som ett problem. I Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen, som tagits fram av landstinget och som ligger parallellt med RUFSS 2050, anges att mer sjöfart är viktigt för en klimatomställning inom transportsektorn, men att dess miljö- och klimatpåverkan måste minska. För det andra bidrar persontransporter till sjöss, framför allt passagerartrafiken på de reguljära färjorna och kryssningstrafiken, i stor utsträckning till besöksnäringen. Som lyftes fram i Stockholms Hamnars tidigare remissyttrande bidrar passagerarna från färje- och kryssningstrafiken med 5,5 miljarder årligen till Stockholmsregionen.

Transportsystemet

I det tematiska avsnittet ”Transportsystemet”, på s. 195 beskrivs behovet av ett robust och långsiktigt system för bränslehantering. Här anges att *”ersättning för de anläggningar (Bergs oljehamn i Nacka kommun och Loudden i Stockholms stad) som kommer att utvecklas senast 2030 behöver därför identifieras.”* Här vill Stockholms Hamnar återigen, precis som i tidigare yttrandet, påpeka att 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.

Vidare beskrivs i det tematiska området ”Transportsystemet” samtliga transportslag under var sin rubrik – utom sjöfarten. Även om utställningsförslaget i ett bättre sätt än tidigare lyfter fram hamnar och sjöfart – med fokus på godshantering men även i viss mån besöksnäring - det beklagligt att det inte finns en övergripande beskrivning av och plan för sjöfarten i regionen. Många parter inom branschen, men även offentliga instanser såsom kommuner och myndigheter, har uttryckt behovet av att ta ett helhetsgrepp kring sjöfart och maritima frågor i Stockholmsregionen. Initiativ har inletts att skapa klustersamverkan inom sjöfarten och önskemål om att ta fram en sjöfartstrategi finns. Därför är det önskvärt att även RUFSS 2050 och landstinget som regionalplaneorgan, men även i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, identifierar sjöfarten som ett viktigt utvecklingsområde.



Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen åberopa och överlämna detta tjänsteutlåtande.

Stockholm den 14 augusti 2017


Johan Castwall
VD