



KS 2017/1027

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum

2017-10-12

Samhällsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadsnämnden

Kommunstyrelsen

Remiss: Utställning av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050

Diarienummer: SBN-2017-02108

Sammanfattning av ärendet

Denna remiss besvaras i två separata svar, ett inom ramen för Södertörnsamarbetet och ett eget remissvar från Södertälje kommun. Dessa remissvar är tänkta att vara kompletterande.

I förslaget till remissvar är fokus lagt på ett antal frågor som fortlöpande stämts av i utskottet för regional utveckling och infrastruktur och som Södertälje kommun drivit i de samrådsmöten landstinget genomfört under framtagningsprocessen, både på politisk och tjänstemannanivå.

De större förändringar vi förordat som skett sedan RUFS 2050 var på samrådsremiss under 2016 är att hela målstrukturen har förbättrats och förtydligats samt att plankartan har utvecklats. Däremot har området med tematiska frågor utökats och detaljeringsnivån ökats vilket inte var något vi förordade i föregående remissrunda. Tyngdpunkten i detta remissvar är lagt på frågor där vi ännu inte fått fullt gehör.

Det Södertörnsgemensamma svaret är berett och godkänt inom ramen för de beslutsrutiner som finns för Södertörnsamarbetet.

Beslutsunderlag

Remissvar Södertörn, daterat 2017-09-29

Remissvar Södertälje, daterat 2017-10-15

RUFS 2050 utställning 27 juni-3 november 2017

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Remissvaret kräver ingen direkt finansiering men de framförda förslagen kring stombusslinje, Hovsjö och ny motorvägspassage kan komma att förutsätta utredningsmedel i storleksordningen 100-200 kkr. Om dessa förslag realiseras kommer krav på medfinansiering från kommunen röra sig i storleksordning någon miljon för busshållplatser etc. Medfinansieringsnivån för en ny motorvägspassage är oklar beroende på lösning men förutsätts vara en helt statlig angelägenhet förutom vid anpassningar av kringliggande gator och förändringar i omledningsvägnätet.

Kontorets förslag till nämnden

Ge bifall till att kontorets förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen.

Diarienummer
SBN-2017-02108

Beslutet ska skickas till

Stockholms läns landsting adress: registrator.trf@sll.se märkt TRN 2017-0052
akten
handläggaren



Rickard Sundbom

Stadsdirektör



Homan Gohari

Tf
samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare:

Mats Johansson



Samhällsbyggnadskontoret

Stab

Datum

2017-10-15

Diarienummer

SBN-2017-01760/ TN-2017-00534/KS 17/

Ärende

Remiss: Utställningsförslag RUFS 2050

Stockholms läns landsting

Registrator.trf@sll.se

Remissvar: Utställningsförslag RUFS 2050

Södertälje kommun lämnar synpunkter på utställningsförslaget både genom detta dokument samt i ett gemensamt svar för Södertörnskommunerna. Dessa dokument ska ses som kompletterande där detta svar innehåller mer Södertäljespecifika synpunkter.

Södertälje kommun ser överlag positivt på de ambitioner för regionen som presenteras. Den del som behandlar vision och övergripande mål har en mer tydlig avgränsning än i samrådsförslaget och utgör en god grund för att den kommande RUFS 2050 ska bli den gemensamma plattform för Stockholmsregionens utveckling som vi efterfrågar. Södertälje kommun ser dock behov av att några av de redovisade målen och utmaningarna fram till 2050 behöver utvecklas. Främst gäller detta inom arbetsmarknads-, integrations-, trafik- och godsområdena.

Södertälje vill framföra att vi ser att ett flertal av de synpunkter vi framfört från Södertälje och inom Södertörnssamarbetet under tidigare remissomgångar har beaktats. Södertälje kommun vill framföra att vi är positiva till den ökade ambition vi sett från TRF när det gäller att skapa delaktighet från oss kommuner som vi sett under projektet. Det finns dock ett antal områden där det presenterade utställningsförslaget behöver förstärkas. Nedan presenteras en sammanfattning av de viktigaste ändringar Södertälje vill se, dessa förtydligas i den fortsatta texten.

Förändringarna Södertälje kommun vill se i utställningsversionen av RUFS 2050

Nya regionala prioriteringar

- Minskade pendlingstider med kollektivtrafik i stora pendlingsstråk
- Minskad segregation genom förbättrade möjligheter till utbildning och pendling
- Öka antalet företag som positivt bidrar till Sveriges handelsnetto

Klassa stadsdelen Hovsjö som strategiskt stadsutvecklingsläge på plankartan

Utveckla en tydlig trafikstrategi för Stockholmsregionen, där framtida behov presenteras. Främst hur järnvägskapaciteten ska säkras in mot Stockholm söderifrån när Ostlänken byggs.

Peka ut stombusslinje Geneta/Ronna – Liljeholmen som del i kollektivtrafikens stomnät

Tydliggör Almnäs/Mörbys roll som en central plats i regionens gods- och logistikstruktur

Åtgärdandet av den sårbarhet i vägtransportsystemet som passagen av Södertälje kanal utgör måste presenteras i den slutliga versionen av RUFS2050

Del 1 Nuläge och utmaningar

Presentationen av läget i Stockholms län visar en bild på en aggregerad nivå. Som samlad grund för analysen fungerar denna bild för stora delar av regionen. Från Södertälje kommun har vi tidigare påtalat att det behövs ett mer nyanserat underlag för att kunna processa fram de utmaningar som Stockholmsregionen står inför. Det finns ett flertal områden där skillnaderna inom länet är mycket stora. Detta gäller frågor som utbildningsbakgrund, realinkomst, förvärvsandel samt vilka sektorer inom arbetsmarknaden som dominerar lokalt. Skillnader inom länet för dessa områden presenteras i flera fall i kapitlet tematiska frågor men vi ser inte att dessa analyser används som underlag för målformuleringarna.

Del 2 vision och mål

Visionen, målen och delmålen för Stockholmsregionen är tydliga, utmanande och välformulerade. Det finns dock brister i hur väl delmålen är heltäckande och kompletterande samt hur väl de riktar sig mot det som bör var högst prioriterat under de närmaste åren. Att endast använda den aggregerade nivån vid formuleringen av mål, delmål och prioriterade utmaningar leder i många fall till att kritiska områden att prioritera inte identifieras.

Under mål 1 saknar vi delmål för innevånarnas tillgänglighet till arbetsmarknaden i länet samt ett delmål för näringslivets tillgång till den potentiella arbetskraften i länet. Ur ett Södertäljeperspektiv är dessa delmål kritiska för såväl innevånarna som näringslivet i Södertälje. Det har tagits fram analyser inom ramen för RUFSS-arbetet som visar att endast 12% av länets innevånare ligger inom 45 minuters pendlingsväg från Södertälje, det vill säga den andel som Södertäljes näringsliv har möjlighet att rekrytera och långsiktigt behålla. Motsvarande siffra gäller för hur stor andel av arbetsmarknaden som Södertäljes innevånare kan nå. För Södertäljes och södra länsdelens fortsatta utveckling är det avgörande att denna brist åtgärdas.

De regionala prioriteringar som presenteras är bra men bör kompletteras med ett mål för hur kollektivtrafiken ska utvecklas för att hantera nuvarande och framtida utmaningar när det gäller att minska restiderna för arbetspendling inte bara mellan regionala kärnor utan även stora pendlingsstråk där många människor arbetspendlar. Restidskvoterna mellan kollektivtrafik och bil är oacceptabla för i stort sett samtliga arbetspendlingssamband till och från Södertälje. I Europas mest attraktiva storstadsregion måste det finnas attraktiv kollektivtrafik för de stora arbetspendlingsflödena, vilket det inte gör idag. Att endast presentera de kollektivtrafiksatsningar som ryms i Trafiknämndens nuvarande budget duger inte.

Södertälje tillsammans med Södertörns kommunerna utgår från att en tydligare trafikstrategi arbetas fram inom ramen för den regionala prioriteringen ”Styra mot ett transporteffektivt samhälle”.

Under mål 2 saknas delmål för hur den etniska och socioekonomiska segregationen ska minskas. Ett mycket centralt område för RUFSS2050, inom ramen för social hållbarhet, är att hantera hur den etniska mångfalden som finns i länet ska vändas till en framgångsfaktor och en bidragande faktor för att nå visionen att bli Europas mest attraktiva storstadsregion.

De regionala prioriteringarna som presenteras är bra men något för generella, vi saknar en regional prioritering som tydligare pekar ut hur regionen ska verka för minskad segregation. Att endast peka på skillnader i förväntad medellivslängd är inte tillräckligt.

Dagens situation är svår att bryta för individen på grund av utbildningsnivåer men också fysiska avstånd till följd av bostadssegregationen som gör det svårt att pendla till goda arbetsmarknader. Underlag och resonemang om nuläget finns presenterade på ett mycket bra sätt under kapitlet tematiska områden, under delkapitlet om kompetensförsörjning, men det saknas tydliga mål och prioriteringar för hur denna situation ska vändas.

Under mål 3 anser vi att målen är bra men skulle gärna se ett mål om regionens bidrag till Sveriges handelsnetto. Konkurrenskraftiga exportföretag och en positiv handelsbalans är en förutsättning för att säkra regionens ekonomiska hållbarhet och en nödvändig grund för en växande tjänstesektor.

Under mål 4 anser vi att delmålen är bra men överlappande och kan därför reduceras i antal för att få en bättre slagkraft och kraftsamling.

Del 3 Regional struktur

Södertälje kommun ser mycket positivt på specificeringen av olika bostadslägen, främst gäller det utpekandet av strategiska stadsutvecklingslägen. För Södertäljes arbete med ökat bostadsbyggande, minskad segregation, och skapa förutsättningar för framtida utveckling är utpekandet av Ronna och Geneta som strategiska stadsutvecklingslägen mycket bra. Det medför att det strategiska arbetet med att utveckla dessa utpekade områden kan fortsätta och att fastighetsägare och övriga aktörer kan planera utifrån att kollektivtrafiken kommer att förbättras till och från områdena.

Södertälje kommun skulle gärna se att även stadsdelen Hovsjö, där situation och förutsättningar liknar Ronna och Geneta, klassades som strategiskt stadsutvecklingsläge.

Transportinfrastruktur

I en regional utvecklingsplan för åren fram till 2050 krävs framåtblickande tankar och tydligt utpekade utvecklingsbehov. De identifierade behoven som presenteras är alltför generella för att peka ut någon riktning. Södertälje tillsammans med Södertörnskommunerna saknar en tydlig trafikstrategi i RUFS2050.

Det är beklagligt att upprättarna av förslaget valt att låta Trafiknämndens beslutade investeringsåtgärder vara styrande för vilka behov som presenteras. Södertälje kommun har drivit frågan om utbyggd kollektivtrafik för att klara omställningen till klimatsmartare transporter genom överflyttning av arbetspendling från bil till kollektivtrafik. Att då som förslagställarna presenterar fram till 2050 endast föreslå trafikförvaltningens föreslagna stombusslinje från Södertälje till Nykvarn, Vårsta, Ösmo och Nynäshamn visar på en total brist på förståelse för hur pendlingsströmmarna går i länet. I plankartan utpekas pendlingssträckan mellan de regionala stadskärnorna Södertälje och Skärholmen/Kungens kurva som ett framtida behov. Södertälje kräver att behovet av stombusslinjer från Södertäljes stora bostadsområden till stora målpunkter presenteras i såväl plankarta som under transportinfrastrukturkapitlet. Högst

prioriterad är sträckan från Geneta/Ronna via Södertälje Science Park(KTH), Södertälje sjukhus och Skärholmen till Liljeholmen. Idag är det stora pendlingsströmmar på E4/E20 mellan Stockholm och Södertälje, där merarten sker i bil. Attraktiva stombusslinjer på sträckan krävs i avvaktan på att spårbundna alternativ kan byggas.

I materialet (karta 13 sid 83) presenteras de beslutade investeringarna i regionen. Det är bra att beslutade åtgärder presenteras, men huvudsyftet med framtagandet av RUFS 2050 är att vara framåtsyftande. Att då inte överhuvudtaget beröra frågan om hur järnvägstrafiken in mot Stockholm söderifrån ska utvecklas efter att Ostlänken byggts är en stor brist. Södertälje kommun saknar ett ställningstagande i RUFS 2050 om hur kapaciteten från Järna in mot Stockholm ska lösas när Ostlänken färdigställs (planerat färdigställande 2028-2030). Södertälje förordar att den nödvändiga kapacitetsökningen utformas genom en ny regionaljärnväg så att möjligheterna för arbetspendling på Södertörn förbättras.

Det skulle vara en avgörande kvalitetshöjning av RUFS 2050 om det behov av transportinfrastruktur som bedöms finnas fram till 2050 frikopplades från vad som ryms inom ramen för statens och Trafiknämndens nuvarande budgetramar.

Gods- och logistikstruktur

Södertälje kommun saknar en tydlig skrivning om hur Almnäs/Mörby ska utvecklas och områdets roll i den framtida godshanteringen i regionen. En objektiv bedömning visar tydligt på att området har regionens i särklass bästa läge för hantering av gods och logistik. I området finns en container- och RoRo hamn, tre järnvägslinjer samt två Europavägar. Södertälje hamn är den hamn med förmåga att hantera gods som ligger närmast Stockholm och som har två dubbelspårsjärnvägar in till Västberga/Årsta. Södertälje hamn är den enda hamnen i regionen där omlastning till insjöfart är möjlig med stor potential för transporter av gods på sjöfart ända in till centrala Stockholm.

Södertälje förutsätter att såväl Södertälje hamns som Almnäs/Mörbys roll för godshanteringen lyfts fram tydligare i RUFS 2050 samt i det fortsatta arbetet med framtagande av en godsstrategi för regionen.

4 Tematiska frågor

Generellt anser Södertälje och Södertörnskommunerna att omfattningen av de tematiska frågorna och detaljeringsgraden blivit för stor i utställningsförslaget vilket äventyrar RUFS roll som "regionalt kontrakt". En utförligare motivering till detta ställningstagande finns i det Södertörnsgemensamma svaret.

Klimatanpassning

Södertälje kommun saknar en tydligt utpekad strategi för regionen kring klimatanpassning, i förslaget finns en mycket bra sammanställning av lämpliga åtgärder men vi saknar en tydlig prioritering mellan dessa för att kunna utgöra underlag för regional kraftsamling. Denna brist kompenseras dock på ett förtjänstfullt sätt av den presenterade klimatfärdplanen som varit på remiss under hösten.

Kompetensförsörjning, utbildning och arbetsmarknad

Situationen på arbetsmarknaden för utrikesfödda behandlas som ett centralt ställningstagande. Den analys och nulägesbeskrivning som görs är bra men skulle behöva följas av förslag på konkreta och kraftfulla åtgärder för att komma tillrätta med den beskrivna situationen.

I förslaget presenteras endast koncentrationen av arbeten inom tjänstesektorn (bild 22 sid 131) vilket ger en begränsad och till viss del felaktig bild av sysselsättningsnivån i länet. Bild 22 visar på låg koncentration i inom tjänstesektorn i den del av länet där Södertälje dominerar arbetsmarknaden. Södertäljes arbetsmarknad har visat sig mycket stark och utgör en motor för sydvästra delen av länet men också delar av Sörmland men har sina styrkor inom andra sektorer än tjänstesektorn. För att tjänstesektorn ska kunna utvecklas i länet krävs ett näringsliv som såväl bidrar till exportintäkter för landet men också utgör basen för efterfrågan av dessa tjänster.

Södertälje kommun saknar skrivningar som tydligt visar på förståelsen för att en långsiktig expansiv storstadsregion kräver ett antal internationellt konkurrenskraftiga verksamhetsområden som bidrar till positivt handelsnetto och betydande exportintäkter. I Stockholmsregionen är det bland annat ICT-klustret i Kista, Life-Science kring Karolinska och de globala tillverkningsföretagen i Södertälje som utgör basen för hela Stockholmsregionens framtida tillväxt.

I karta 20 sid 128 saknas KTH:s campus för civilingenjörsutbildningar i Södertälje.

Regionalekonomi, näringsliv och entreprenörskap

Södertälje kommun stöder konstaterandet att regionen måste investera i sina specialiserade styrkeområden och att den branschbredd som finns ökar regionens robusthet och möjlighet att hantera konjunktursvängningar och kriser. Det saknas dock ett resonemang om vad dessa ställningstaganden medför för konkreta åtgärder. Utifrån ett Södertäljeperspektiv tolkar vi in att samtliga styrkeområden, där vi räknar in Södertälje globala företag, ska kunna fungera som kommunicerande kärl för arbetskraften i regionen vid större kriser och svängningar i konjunkturen. Då krävs att hela länet på ett mycket bättre sätt än idag integreras i samma arbetsmarknad så att människor ska kunna byta bransch/sector vid en konjunktursvängning. I dagsläget är det mycket svårt att arbetspendla mellan Södertälje och stora delar av Stockholms län på grund av bristfällig kollektivtrafik och trängsel i vägnätet. I utställningsförslaget saknas förslag och åtgärder för hur dessa ambitioner ska förverkligas och bristerna åtgärdas.

Transportsystemet

Under den tematiska frågan saknar Södertälje en utblick till 2050. Att endast presentera Mälardalsrådets framtidsbild för östra mellansverige till 2030 är inte tillräckligt. Om RUFS 2050 ska kunna fungera som regionalt kontrakt måste det finnas en egenframtagen förankrad framtidsbild för hela planperioden för Stockholms län. Detta hanteras inte tillfredsställande i utställningsförslaget.

Under delkapitlet om hur kollektivtrafiksystemet ska utvecklas som ryggrad i transportsystemet (s 192) beskrivs att kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med biltrafiken avseende restider men att det endast gäller mellan de regionala stadskärnorna norr om Saltsjö-Mälarsnittet. Södertälje frågasätter starkt det underlag som denna slutsats bygger på. Problemet är likartat även i södra delen av länet, vilket bör förtydligas i materialet.

Diarienummer
SBN-2017-01762

I stycket om vägtransportsystemet saknas helt en diskussion kring sårbarheten med endast en passage över Södertälje kanal. Via denna passage transporteras en betydande andel av länets försörjning av livsmedel, bränsle och andra förnödenheter. Det är förvånande att denna sårbarhet inte hanteras överhuvudtaget i utställningsversionen, trots den ökade fokuseringen på resiliens och hållbarhet. Södertälje kommun förväntar sig att ett resonemang kring hur denna sårbarhet ska åtgärdas presenteras i den slutliga versionen av RUFS 2050. En ny passage av Södertälje kanal är avgörande för att hantera dagens mycket sårbara situation och en förutsättning för stockholmsregionens fortsatta tillväxt.

Boel Godner

Kommunstyrelsens ordförande

Handläggare:

Mats Johannesson

Samhällsbyggnadsstrateg

29 september 2017

Södertörnskommunernas synpunkter på utställningsförslag för RUFS 2050

Stockholms läns landsting har nu tagit ytterligare ett steg i arbetet med nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, genom att ta fram ett utställningsförslag. Den regionala utvecklingsplanen ska vara regionens gemensamma kontrakt och peka ut riktningen för vår region. Utvecklingsplanen ligger till grund för såväl den fysiska planeringen som tillväxtarbetet i regionen. Utställningsförslaget är en bearbetning av den samrådsversion som bland många andra Södertörnskommunerna lämnade synpunkter på för ett år sedan.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har tagit fram det här gemensamma remissvaret med utgångspunkt från hur synpunkterna i samrådsyttrandet blivit beaktade i det nya förslaget till RUFS 2050. Kommunerna lämnar också egna kompletterande synpunkter.

Södertörnskommunernas synpunkter i sammanfattning

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

Den regionala utvecklingsplanen har en viktig funktion genom att ge styrsignaler till offentliga organisationer och marknadssignaler till kommersiella aktörer. Många aktörer ska mobiliseras till gemensamma aktiva handlingar för att Stockholmsregionen ska klara utmaningarna inför framtiden. RUFS 2050 har en viktig uppgift att ge gemensamma ramar för regionens utveckling – att vara ett gemensamt regionalt utvecklingskontrakt.

Utvecklingsplanens principiella upplägg med vision, utmaningar, långsiktiga mål, delmål och prioriteringar är bra. Målstrukturen har blivit begripligare,

men de tidsatta delmålen är fortfarande för många och oenhetliga. Vi vill se färre och mer bearbetade delmål, så att den slutliga RUFS 2050 innehåller starkare styrsignaler. De åtta prioriteringarna innebär ett lämpligare antal för att ge förutsättningar för ett regionalt utvecklingsarbete med många viktiga aktörer.

Regionen behöver en stark utveckling av alla regionala stadskärnor och deras nära omland. RUFS strukturbild från 2010 motsvarade Södertörnskommunernas uppfattning om Stockholmsregionens behov av en balanserad utveckling. Den regionala struktur som utställningsförslaget innehåller ligger nu mer i linje med Södertörnskommunernas uppfattning än samrådsförslaget.

Utställningsförslaget innehåller något mer utvecklade riktlinjer och förhållningssätt för transportsystemet jämfört med samrådsförslaget. Södertörnskommunerna utgår från att en tydligare trafikstrategi arbetas fram inom ramen för den regionala prioriteringen ”Styra mot ett transporteffektivt samhälle”.

Utställningsförslaget har blivit väsentligt mer omfattande än samrådsförslaget och också mer detaljerat. Den ökade detaljnivån i de avslutande delarna av utvecklingsplanen riskerar att leda till både övertolkningar och feltolkningar och därigenom urholka utvecklingsplanens funktion som regionalt kontrakt. Landstinget behöver överväga ytterligare vad i RUFS 2050 som bör läggas fast i ett antagandebeslut och vad som ska utgöra planeringsunderlag.

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

Södertörnskommunerna bidrar kraftfullt till regionens utveckling

Södertörns tillväxt bygger på en gemensam vision

Södertörnskommunerna upprepar gärna också i det här yttrandet att vi har ett mångårigt samarbete om regionala utvecklingsfrågor och att vi också har fördjupat det genom Södertörns utvecklingsprogram. Grunden är den gemensamma visionen:

”Kommunerna på Södertörn är en attraktiv del av Stockholm-Mälarenregionen, med en halv miljon invånare, som med tillväxt, mångfald och handlingskraft skapar livskvalitet och en långsiktig hållbar utveckling”.

Södertörnskommunerna planerar och arbetar sedan lång tid i linje med den regionala utvecklingsplaneringen. En viktig del är utveckling och utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna – Södertälje, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen och Haninge stad. Utbyggnaden av de regionala stadskärnorna stärker möjligheterna till en sammanhållen och hållbar region. Med ett ökat utbud av bostäder, arbetsplatser och utbildning i de fyra stadskärnorna ökar möjligheterna till en integrerad bostads- och

arbetsmarknad. Utrymme och möjligheter skapas då också för de funktioner som bör finnas i den centrala delen av huvudstaden. En sådan utveckling stärker hela regionens konkurrenskraft.

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

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

Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna knyts samman med attraktiv spårtrafik. I avvaktan på det bör stombusstrafik skapas mellan kärnorna.

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

Södertörn växer kraftfullt i linje med den gemensamma visionen för regionen. Södertörnskommunerna har för närvarande en hög befolkningstillväxt. Om Södertörn vore ett eget län skulle vi vara det fjärde största länet i Sverige och även ha haft den fjärde största befolkningstillväxten 2016. Genom att RUFS statistik bygger på äldre siffror framgår inte den snabba utvecklingen som kan liknas vid ett trendbrott. Statistiken i RUFS behöver därför uppdateras. Risk finns annars för att slutsatser och förslag baseras på en verklighet som redan är passerad. Med en halv miljon invånare är Södertörnskommunerna viktiga aktörer för att förverkliga ambitioner och viljeinriktningar i den regionala utvecklingsplaneringen.

Bostadsbyggandet är för närvarande högt och Södertörnskommunernas uttalade ambition är att skapa förutsättningar för minst 72 000 bostäder till 2030. Uppgörelserna i Sverigeförhandlingen och kring regeringsuppdraget om större samlade exploateringar ökar den här ambitionen till minst 100 000 nya bostäder på Södertörn. Förutsättningarna är goda för ett ökat bostadsbyggande på Södertörn både på kort och lång sikt men det kräver fullföljda insatser för förbättrad tillgänglighet och framkomlighet både mellan de regionala stadskärnorna och in till regioncentrum. Den höga takten i bostadsbyggandet och befolkningsökningen ställer också krav på annan regional infrastruktur och plats för den. Det gäller allt från sjukhus, sportanläggningar, universitet och högsolor till kulturinstitutioner.

Södertörn har nu en snabbare företagstillväxt än Stockholms län i sin helhet. Antalet företag och antalet anställda på Södertörn växer också snabbare och

mer än vart tredje företag på Södertörn är en snabbväxare. Stockholm Syd fortsätter att utvecklas kraftfullt med 40 nya företag lokaliserade till området i Nykvarn/Södertälje. Beslutet om utbyggnaden av Norviks hamn kommer också att ha en positiv inverkan på aktiviteten på Södertörn.

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

Södertörn utvecklar långsiktigt fyra stadskärnor i en sammanhållen regional struktur – bra tillgänglighet är nödvändig

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

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

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

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

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

Förutsättningar för att de regionala stadskärnorna ska kunna utvecklas som ett attraktivt alternativ till centrala Stockholm är att tillgänglighet och framkomlighet mellan de fyra stadskärnorna förbättras. Det gäller också övriga stadskärnor och andra viktiga målpunkter i regionen. Tvärförbindelse Södertörn är just en av de allra viktigaste investeringarna att genomföra för en välfungerande huvudstadsregion.

Övergripande synpunkter på förslaget till RUFS 2050

Södertörnskommunerna konstaterade vid aktualitetsprövningen av RUFS 2010 att planen anger en tydlig inriktning för Stockholmsregionens utveckling men att det är uppenbart att viktiga aktörer initierar utvecklingsarbeten som inte självklart tar sin utgångspunkt i RUFS strategier. Problemet riskerar att bli än mer accentuerat. Kraftig befolkningsökning, bostadsbrist och ökat tryck på välfärdstjänsterna kommer att pressa allt fler aktörer mot mer kortsiktiga insatser. Kommunernas sammanlagda faktiska planberedskap för bostadsbyggande är nu också större än både RUFS-nivåerna och byggsektorns produktionskapacitet. Behovet av samordnade ageranden har ökat ytterligare. Vi återkommer i yttrandet till behovet av RUFS som ett gemensamt regionalt utvecklingskontrakt.

Mål, delmål och åtgärder – principiellt sett bättre nu
RUFS 2050 innehåller nu en samlad redovisning av:

- En vision - "Europas mest attraktiva storstadsregion"
- Sex utmaningar inför framtiden
- Fyra långsiktiga mål med sikte på 2050
- Tjugo mätbara delmål med sikte på 2030
- Åtta regionala prioriteringar

Det principiella upplägget är nu betydligt bättre än i samrådsförslaget. Planens olika delar hänger samman bättre i utställningsförslaget.

Delmålen har fortfarande olika karaktär och det finns en obalans i hur de är sammansatta och hur de matchar sina långsiktiga mål. Till exempel saknar Mål 2 "En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region" tydliga delmål kopplade till jämlika livsvillkor och likvärdiga förutsättningar. Delmålen har här också komplexa innehåll med flera saker att uppnå. Samtidigt har Mål 4 "En resurseffektiv och resiliient region utan klimatpåverkande utsläpp" fått

fler men tydligt åtskilda delmål. Frågor som gäller integration och social hållbarhet bör framträda tydligare.

När det gäller delmålen konstaterade Södertörnskommunerna i samrådsyttrandet att Stockholms arbetsmarknad har en mängd begränsningar, bland annat svag integration av invandrare, unga som för sent kommer in på arbetsmarknaden och invandrare som inte kommer in på arbetsmarknaden. Vår uppfattning var att RUFS 2050 behöver innehålla en tydligare inriktning för regionens kompetensförsörjning, där kompetensutveckling för flyktingar, strukturell diskriminering på arbetsmarknaden och skolgången för barn och unga är viktiga delar. Detta framgår nu bättre i beskrivningar och i de regionala prioriteringarna, men delmålen har inte blivit vassare.

En annan synpunkt gäller tillgängligheten till regionala stadskärnor och Arlanda. För Södertörnskommunerna är det viktigt att kollektivtrafiken blir konkurrenskraftig med bilen som ett delmål uttrycker – men också att residerna totalt sett minskar i den nya regionstrukturen.

Vi vill se färre och mer bearbetade delmål, så att den slutliga RUFS 2050 innehåller starkare styrsignaler. Södertörnskommunerna deltar gärna i det arbete som behövs de kommande månaderna.

Åtta regionala prioriteringar har nu ersatt 28 prioriterade åtgärder. Det är bra - vår uppfattning är att regionalt samarbete kräver fokusering på det som är allra viktigast. Av utställningsförslaget framgår också att det pågår ett fortsatt, kompletterande arbete om formerna för samarbete, gemensamt ansvarstagande och deltagande av nyckelaktörer. Det är också bra – och Södertörnskommunerna är intresserade av att delta i ett sådant utvecklingsarbete.

Sammantaget har utställningsförslaget RUFS 2050 tydligare förutsättningar att bli ett fungerande "kontrakt" mellan regionens aktörer både om mål för medellång och lång sikt men framför allt om de allra viktigaste insatserna på kort sikt. Men det finns fortfarande möjligheter att göra det ännu lite bättre.

Södertörnskommunerna är medvetna om processen med att samordna det regionala utvecklingsansvaret också i Stockholms län. Samtidigt ser vi att RUFS 2050 tydligare kan ge uttryck för att den anger en övergripande inriktning för RUP (Regionalt utvecklingsprogram).

Den rumsliga strukturen – håll i och håll ut

Genom processen med RUFS 2050 har Södertörnskommunerna ansett att den strukturbild som RUFS 2010 innehåller fortfarande bäst motsvarar Stockholmsregionens behov av en balanserad utveckling. Regionen behöver en stark utveckling av alla regionala stadskärnor och deras nära omland. Det gäller inte minst för att ge förutsättningar för en bättre balans i arbetsplatsernas lokalisering. Varje stadskärna har sina egna, unika drivkrafter för utveckling och bör växa utifrån dessa. Drivkrafterna kan

förstärkas av offentliga investeringar, där framför allt kopplingarna till trafiksystemet har stor betydelse.

Den regionala struktur som utställningsförslaget innehåller ligger nu mer i linje med Södertörnskommunernas uppfattning.

Vi vill se en tydligare trafikstrategi i Stockholmsregionen

Det är en sak att lägga fast en målbild för den regionala strukturen, där transportsystemet spelar en viktig roll, och en annan sak att nå till målbilden med rätt insatser genomförda i en fungerande ordning.

För Södertörnskommunerna är tillgängligheten till och mellan de regionala stadskärnorna Södertälje, Kungens kurva – Skärholmen, Flemingsberg och Haninge stad i dagsläget otillräcklig, vilket gör att deras möjligheter att utvecklas som attraktiva alternativ till centrala Stockholm inte är så goda som de annars skulle vara. Kommunikationerna mellan de tre stora kommunikationsstråken på Södertörn är bristfälliga för gång-, cykel- och kollektivtrafik, gods och personbilar (tunnelbana/E4/20, pendeltåg/väg226, pendeltåg/väg73). Vagnätet är hårt belastat och trafiksäkerheten är låg.

Många av våra prioriterade satsningar är på väg att genomföras eller ingår i utbyggnadsförberedande planering. Södertörnskommunerna anser att fullföljandet av de satsningar som sedan länge ingått i den regionala planeringen behöver vara säkerställda innan fler nya satsningar och utbyggnadspaket sätts i verket i regionen. Detta gäller inte minst Tvärförbindelse Södertörn, som har en avgörande betydelse för hur väl regionen ska fungera på ett sammanhållet sätt.

Utställningsförslaget innehåller något mer utvecklade riktlinjer och förhållningssätt för transportsystemet jämfört med samrådsförslaget. Trafikfrågorna berörs också i samband med klimatpåverkan och kring bebyggelsestruktur, men det är fortfarande svårt att få en samlad bild. Det gäller särskilt för den längre sikten 2030-2050. Utställningsförslaget konstaterar att trängseln på de centrala delarna av vagnätet inte kan byggas bort genom fler väginvesteringar utöver den struktur som är under genomförande. Detta får dock inte uppfattas som ett skäl för att låta investeringarna avstanna. Det finns fortfarande omfattande behov av investeringar för att effektivisera framkomligheten för kollektivtrafik och godstransporter och för åtgärder som avlastar den centrala kärnan.

Södertörnskommunerna utgår från att en tydligare trafikstrategi arbetas fram inom ramen för den regionala prioriteringen ”Styra mot ett transporteffektivt samhälle”.

Detaljeringsgraden riskerar det regionala kontraktet

Utställningsförslaget har blivit väsentligt mer omfattande än samrådsförslaget och också mer detaljerat. Det gäller särskilt avsnitten om Regional struktur och Tematiska frågor som under rubrikerna Regionala förhållningssätt och Centrala ställningstaganden ger ytterligare anvisningar om vad bland andra kommunerna ska förhålla sig till. Det gäller till viss del också den detaljerade plankartan.

Huvuddelen av tilläggen är okontroversiella genom att överlappande lyfta fram inriktningar från lagstiftning och andra anvisningar från staten eller andra redan fungerande planer och strategier. Det kan gälla skrivningar som ”Den regionala cykelplanen ska användas som utgångspunkt för utbyggnad av regionala cykelstråk” eller ”Kommunerna ska samverka regionalt i VA-frågor”.

Men det finns också konkreta tillägg med mer direkt påverkan. Ett exempel är plankartan som pekar ut sjön Yngern i Nykvarns kommun som regional dricksvattentäkt. Det är ingen tvekan om att den regionala dricksvattenförsörjningen är av största vikt för hela Stockholmsregionen, särskilt med beaktande av den snabba befolkningsutvecklingen. Frågan om regionala reservvattentäkter utreds för närvarande av Länsstyrelsen, men utredningen är inte klar. Det är därför mycket förvånande att SLL föregår utredningen genom RUFS plankarta. Ett annat exempel kan vara Hemfosa i Haninge kommun samt Segersång och Ösmo i Nynäshamns kommun, tre platser med god tillgång till kollektivtrafik där regeringens utredare för stora samlade exploateringar räknar med runt 20 000 nya bostäder. Utställningsförslaget markerar platserna som sekundära bebyggelselägen.

Den ökade detaljnivån i utställningsförslaget riskerar att leda till både övertolkningar och feltolkningar och därigenom urholka utvecklingsplanens funktion som regionalt kontrakt. Landstinget behöver överväga ytterligare vad i RUFS 2050 som bör läggas fast i ett antagandebeslut och vad som ska utgöra planeringsunderlag.

RUFS 2050 behövs som regionens gemensamma kontrakt

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

Utställningsförslaget med sina regionala prioriteringar, kompletterat med tydligare arbetsformer förankrade hos nyckelaktörer har bättre förutsättningar att mobilisera regionens aktörer för ett kraftfullare samarbete kring den regionala utvecklingen.

Det är fortsatt viktigt att RUFS inte uppfattas som ett ”kontrakt” enbart mellan landstinget och kommunerna. Förväntningarna på statens medverkan i frågor om infrastruktur, bostadsutveckling högre utbildning med mera, kan inte uttryckas nog tydligt. I de regionala prioriteringarna redovisas statliga verk och myndigheter som tydliga aktörer. Södertörnskommunerna uppfattar att det fortsatta regionala utvecklingsarbetet också på något sätt behöver fånga in statens bredare roll som part i kontraktet för att utveckla huvudstadsregionen.

Vi har en gemensam plan – och behöver tala om det

Processerna för att förverkliga RUFS intentioner är synnerligen väsentliga. Det krävs ett ständigt pågående förankrings- och mobiliseringsarbete för att inte tappa mål och struktur ur sikte, det vill säga en ständig kommunikation kring planen.

För Södertörnskommunerna:

Daniel Dronjak
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Boel Godner
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Lennart Kalderén
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Patrik Isestad
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö

Meeri Wasberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Bob Wållberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Ebba Östlin
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Stockholm, juni 2017

Utställning av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050

Den regionala utvecklingsplanen uttrycker Stockholmsregionens samlade vilja, ger vägledning och pekar ut den långsiktiga riktningen för vår region. Den ligger till grund för den fysiska planeringen och är en utgångspunkt för tillväxtarbetet i regionen de kommande åtta åren.

Förra året var planen på samråd och vi fick en del tydliga besked från er. Vi har tagit till oss synpunkterna när vi tagit fram den här planen som vi nu ställer ut. Utställningen är den sista fasen i arbetet, då vi ska kvalitetssäkra planens innehåll men också diskutera hur vi ska arbeta för att uppnå målen. För det behöver vi era inspel.

Landstingets tillväxt- och regionplanenämnd beslutade den 8 juni att ställa ut planförslaget under perioden 27 juni–3 november 2017.

RUFS-rummet

Under början av hösten kan du besöka RUFS-rummet, där flera intressanta temamöten kopplade till RUFS 2050 och regionens utveckling kommer anordnas. RUFS-rummet finns på OpenLab vid KTH, Valhallavägen 79 i Stockholm. Du anmäler dig till mötena via www.rufs.se.

Remissen

Välkommen att skicka in synpunkter på planförslaget. Synpunkterna skickas elektroniskt till registrator.trf@sll.se både i word- och pdf-format. Ange diarienummer TRN 2017-0052.

Synpunkterna ska vara Stockholms läns landsting tillhanda senast den 3 november 2017. Remissvaren kommer att publiceras på www.rufs.se och synpunkter som kommit fram, samt vilka eventuella ändringar som synpunkterna har lett till, kommer att sammanställas i ett särskilt utlåtande.

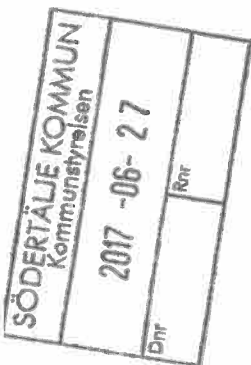
Bilagor

- Bilaga 1: Utställningsförslag; Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050
- Bilaga 2: Plankarta för Stockholms län 2050
- Bilaga 3: Samlad konsekvensbeskrivning av RUFS 2050
- Bilaga 4: Sändlista remissinstanser

Mer information finns på www.rufs.se. Där kan du bland annat hitta mer och fördjupat underlag, ladda ner planförslaget elektroniskt och anmäla dig till de aktiviteter som pågår i RUFS-rummet under utställningen. Där hittar du också kontaktuppgifter till de som arbetat med att ta fram planen.

Med vänliga hälsningar

Hanna Wiik
Förvaltningschef
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Stockholms läns landsting



UTSTÄLLNING
27 JUNI–3 NOVEMBER 2017

Europas mest attraktiva storstadsregion



INLEDNING

RUFS 2050 är en strategisk plan med ett långsiktigt perspektiv som syftar till att hantera Stockholmsregionens långsiktiga utmaningar och stärka regionens potential. Den uttrycker Stockholmsregionens samlade vilja och ligger till grund för bland annat kommunernas och landstingets långsiktiga planering, och är en utgångspunkt för det regionala tillväxtarbetet, regionala strukturfondsprogram och infrastrukturplanering. Ett stort antal aktörer bidrar till innehållet i planen och ansvarar också för genomförandet av den.

Den regionala utvecklingsplanen fyller flera funktioner:

- Visar på regionens samlade vilja.
- Fungerar som en gemensam plattform för regionens aktörer och för samverkan med länen i östra Mellansverige.
- Är vägledande för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser.
- Bidrar till att uppfylla nationella mål, planer och program som har betydelse för en hållbar utveckling i regionen.
- Visar på kopplingar mellan olika systemperspektiv i den regionala utvecklingsplaneringen.
- Är en utgångspunkt för det regionala tillväxtarbetet.
- Anger förhållningssätt för regional samordning av mark- och vattenanvändning och för lokalisering av bebyggelse och anläggningar.
- Är en viktig utgångspunkt för den statliga trafikinfrastrukturplaneringen.

RUFS 2050 regleras genom:

- Plan- och bygglagen (2010:900) kapitel 7 om Regionplanering.
- Lag (1987:47) om regionplanering för kommunerna i Stockholms län anger att Stockholms läns landsting är ansvarigt regionplaneorgan för länets 26 kommuner.
- Landstinget ska enligt plan- och bygglagen (2010:900, 7 kap) bevaka regionala frågor och fortlöpande lämna underlag i sådana frågor för kommunernas och statliga myndigheters planering.
- Landstinget får enligt plan- och bygglagen (2010:900, 7 kap) anta en regionplan för hela regionen eller del av den.
- En regionplan ska enligt plan- och bygglagen (2010:900):
 1. vara vägledande för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser
 2. ange grunddragen för användningen av mark- och vattenområden och riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk om det har betydelse för regionen.
- En regionplan ska enligt miljöbalken (1998:808, 6 kap) och förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar miljöbedömas och konsekvenserna ska beskrivas i en miljökonsekvensbeskrivning.

- Regionplanen är vägledande för alla myndigheter som i sina beslut tillämpar de så kallade hushållningsbestämmelserna i miljöbalken (1998:808, 3–4 kap).
- Förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden anger att myndigheterna ska ange om en prövad verksamhet eller åtgärd går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser, samt med de översiktsplaner, regionplaner och havsplaner som är tillämpliga i ärendet.
- Plan- och bygglagens bestämmelser anger att planläggning ska ske med hänsyn till mellankommunala och regionala förhållanden.

