

Handläggare
Anders Hallberg
08-508 264 01**Till**
Exploateringsnämnden
2016-08-25

Samråd om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050 och ÖMS 2050 – samverkan och planering i Östra Mellansverige. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden besvarar remissen i enlighet med utlåtandet.
2. Exploateringsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Håkan Falk
FörvaltningschefAnn-Charlotte Bergqvist
Avdelningschef

Sammanfattning

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen är regionens gemensamma kontrakt och pekar ut riktningen för Stockholmsregionen. Nu finns ett samrådsförslag framme som i stora delar utgår från den nuvarande planen, RUFS 2010.

Till samrådsförslaget hör också en bilaga om de storregionala perspektiven, ”Samråd om ÖMS 2050 – samverkan och planering i Östra Mellansverige”, som Stockholms läns landsting tagit fram tillsammans med planeringsorganen i Östra Mellansverige.

RUFS 2050 ska sträva mot att bli mer genomförandeenriktad än tidigare regionala utvecklingsplaner för Stockholmsregionen. Huvudprinciperna i RUFS 2010 ligger fast.

Exploateringskontoret
Administrativa avdelningenFleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 264 01
Växel 08-508 276 00
anders.hallberg@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se/exploateringskontoret

Ambitionen för det storregionala samarbetet i östra Mellansverige är att skapa samsyn för en samordnad planering, där de storregionala utgångspunkterna för de regionala utvecklingsprocesserna och annan rumslig planering är desamma för hela ÖMS.

Exploateringskontoret anser att den regionala utvecklingsplanen fyller en viktig funktion i att synliggöra regionala intressen och prioriteringar och att det är rätt åtgärder som beskrivs i RUFS 2050.

Inom transportområdet och i angelägna infrastrukturprojekt är behovet av regional prioritering och samordning särskilt viktigt.

För att planen ska fungera som utgångspunkt för det övergripande arbetet bör den regionala utvecklingsplanen i tillämpliga delar arbetas in i den nya versionen av stadens översiktsplan.

Remissen

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen är regionens gemensamma kontrakt och pekar ut riktningen för Stockholmsregionen. 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 framme som i stora delar utgår från den nuvarande planen, RUFS 2010. Men en föränderlig omvärld, ny kunskap och behov av större tydlighet, prioritering och kraftfullare genomförande innebär ändå en hel del förändringar.

Till samrådsförslaget hör också en bilaga om de storregionala perspektiven, ”Samråd om ÖMS 2050 – samverkan och planering i Östra Mellansverige”, som Stockholms läns landsting tagit fram tillsammans med planeringsorganen 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.

RUFS 2050

RUFS 2050 ska sträva mot att bli mer genomförandeinriktad än tidigare regionala utvecklingsplaner för Stockholmsregionen. Huvudprinciperna i RUFS 2010 ligger fast. Under aktualitetsarbetet har det framkommit att det finns behov av förtydliganden och uppdateringar samt att det behövs en tydligare prioritering av vilka åtgärder som ska genomföras och vilken riktning den kommande utvecklingsplanen ska peka ut.

Visionen om att vara Europas mest attraktiva storstadsregion ligger fast. För den rumsliga strukturen och för de övergripande målen har målåret flyttats fram från 2030 till 2050.

Den regionala utvecklingsplanen gäller formellt för Stockholms län.

Resiliens är ett centralt förhållningssätt i RUFS 2050. Resiliens är ett systems långsiktiga förmåga att stå emot eller hantera olika störningar och förändringar, återuppbygga viktiga funktioner och vidareutvecklas.

Utifrån Stockholmsregionens förutsättningar har sex utmaningar för Stockholmsregionen identifierats.

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

I samrådsförslaget beskrivs fyra övergripande och långsiktiga mål för regionen, vilka siktar mot år 2050. För att styra arbetet mot de övergripande målen finns också mätbara delmål att uppnå fram till 2030.

De fyra övergripande mål som ytterligare definierar regionens attraktivitet är:

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

De övergripande målen återknyter till RUFS 2010 men har reviderats för att stärka inriktningen mot hållbarhet med människan i fokus.

Målen i den slutliga planen kan uppfyllas på flera olika sätt. Men olika vägval kan göra det lättare eller svårare att nå vissa av målen och kräver dessutom olika åtgärder. För att tydliggöra vilka konsekvenser olika strukturer kan medföra har två rumsliga strukturer tagits fram. De två strukturbilderna kallas A och B. I RUFS 2010 är förtätning i kollektivtrafiknära lägen en strategisk inriktning och det är också fortsatt utgångspunkten för båda strukturbilderna.

Strukturbild A redovisar en utveckling av befolknings- och bebyggelseutveckling i enlighet med RUFS 2010. Strukturbild B bygger på hur den faktiska utvecklingen av befolkningstillväxten de senaste åren har sett ut men ytterligare förstärkt, med en stark koncentration till regionens centrala delar. Den redovisar därför också ett större bebyggelsetillskott i länets mest centrala kommuner.

Fördelningen mellan flerbostadshus och småhus skiljer sig åt mellan strukturbilderna. I strukturbild A används samma antagande som i RUFS 2010. Strukturbild B har däremot antagit en betydligt lägre andel småhus vilket motiveras av att en större andel av bebyggelsetillskottet finns i den centrala regiondelen och i mycket kollektivtrafiknära lägen.

Fram till 2030 är transportsystemet gemensamt för de båda strukturbilderna och bygger på redan fattade politiska beslut. En utbyggnad av vägnätet efter 2030 sker endast i strukturbild A medan strukturbild B inte innehåller några ytterligare åtgärder i det tidsperspektivet. I strukturbild A utgörs flygplatssystemet av Bromma och Arlanda. I strukturbild B förutsätts däremot att Bromma läggs ner och att flygplatssystemet istället utgörs av Arlanda och Skavsta. Analyser har visat att höghastighetsbanan, höghastighetståg mellan Göteborg och Stockholm och mellan

Malmö och Stockholm, har liten betydelse för bebyggelsestrukturens fördelning inom länet.

I strukturbild B ökar andelen aktivt resande genom fler resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik, vilket är en konsekvens av den ökade tätheten i bebyggelsen.

ÖMS 2050

Ambitionen för det storregionala samarbetet i östra Mellansverige är att skapa samsyn för en samordnad planering i östra Mellansverige (ÖMS), där de storregionala utgångspunkterna för de regionala utvecklingsprocesserna och annan rumslig planering är desamma för hela ÖMS.

En annan viktig ledstjärna i samarbetet är att dra nytta av Stockholms befolkningsmässiga, ekonomiska och politisk tyngd som motor i den framtida utvecklingen av regionen som helhet.

I samrådsförslaget förs två alternativa utvecklingsvägar fram som grund för diskussionen, alternativ A och alternativ B. I alternativ A utvecklas det storregionala trafiknätet genom att påbörjade projekt som Ostlänken fullföljs, att bankapaciteten på Ostkustbanan och Mälarbanan stärks och att trafiken mot Stockholm utvecklas. I alternativ B utvecklas även tågtrafiken mot Värmland och Oslo, Mälarbanan och Ostkustbanan kopplas samman samt att andra tvärgående kopplingar i storregionen, såsom mellan Västerås och Eskilstuna och vidare ner mot Nyköping/Skavsta, stärks.

Nära kopplat till detta antas befolkning och sysselsättning, och därmed bebyggelse, i högre grad koncentreras till de storregionala noderna i B än i A. I alternativ A finns en större spridning av framför allt befolkning men även sysselsättning till fler kommuner och orter. I alternativ B förstärks den trend som varit 1990-2010, med en koncentration till de större städerna. Alternativ B förutsätter en högre investeringsnivå i bebyggelsen p.g.a. en större koncentration av utvecklingen till områden med höga fastighetspriser.

Ur regionförstoringssynpunkt kan alternativ B förväntas ge bättre förutsättningar än alternativ A. Även tillgängligheten med kollektivtrafik till internationella flygförbindelser ökar mer i alternativ B än i alternativ A.

En högre grad av koncentration av tillkommande befolkning och sysselsättning till de större städerna kan antas ha gynnsamma effekter på den totala energi- och utsläppseffektiviteten.

Alternativ B ger bättre förutsättningar att nå samtliga delmål relaterade till tillgänglighet och marknadspotential till följd av en starkare koncentration av befolknings- och sysselsättnings-tillväxten till de storregionala noderna och goda kollektivtrafik-lägen.

Ärendets beredning

Exploateringsnämnden har fått samrådsförslaget på remiss för yttrande senast den 1 september 2016.

Exploateringskontorets synpunkter

Nedan följer exploateringskontorets synpunkter utifrån de frågeställningar som samrådet förväntas besvara, dels utifrån RUFS 2050 och dels utifrån ÖMS 2050.

RUFS 2050

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

Den regionala utvecklingsplanen fyller en viktig funktion i att synliggöra regionala intressen och prioriteringar. Genom en årlig uppföljning av delmålen blir det dessutom lättare att följa utvecklingen i regionen. Uppföljningen bidrar också till att synliggöra var behovet av åtgärder är som störst.

Den regionala utvecklingsplanen bör främst ses som ett kunskapsunderlag och som inspirationskälla till lokala och regionala aktörer som arbetar med utvecklingsfrågor.

- Anger målen rätt ambitionsnivå?

Generellt anser exploateringskontoret att delmålen i RUFS 2050 är något lågt satta. I planen anges att minst 9 000 och upp till 16 000 bostäder ska färdigställas varje år fram till 2030. Under 2014 färdigställdes 9 050 bostäder, exklusive ombyggnationer och fritidshusomvandlingar. Kontoret ställer sig frågande till om en övre gräns behövs för bostadsbyggandet i regionen.

Att kollektivtrafikandelen ska öka med 5 procentenheter till och med 2030 anser kontoret vara ett alltför försiktigt antagande. Om vi utgår från en utveckling enligt strukturbild B, som kontoret anser vara ett rimligt antagande, torde vi kunna förvänta oss en högre kollektivtrafikandel till och med 2030. Detta mot bakgrund av att bebyggelsen i strukturbild B i större utsträckning än i strukturbild A koncentreras till kollektivtrafiknära lägen.

Att cykelandelen ska öka till 20 procent av samtliga resor är ett högt ställt mål. Exploateringskontoret välkomnar denna ambition.

Minst 70 procent av nya bostäder ska tillkomma inom gångavstånd till kollektivtrafikens stomnät. Om stombussar också räknas till stomnätet borde målet rimligtvis vara betydligt högre.

Minst hälften av regionens invånare ska nå minst 55 procent av länets arbetsmarknad inom 45 minuter med kollektivtrafik. Kontoret efterlyser här ett resonemang kring vad som bör anses som rimligt pendlingsavstånd.

Kontoret anser vidare att delmålen under mål 2 i större utsträckning bör fokusera på social jämlikhet.

- Är det rätt åtgärder som beskrivs?

I sitt remissvar till Landstinget gällande ”RUFS 2010 – underlag för att bedöma aktualitet och användbarhet” skrev bland annat exploateringskontoret att det är viktigt att i vision och mål betona vikten av att stärka den kommunala samverkan, såväl kommuner emellan som regioner emellan, för att klara av de utmaningar regionen står inför.

Vidare framfördes också att större vikt bör läggas vid behovet av nya bostäder och regionens gemensamma ansvar att säkerställa att behovet av nya bostäder kommer till stand.

”Att möta behovet av nya bostäder för att möjliggöra en fortsatt befolkningstillväxt är en av de viktigaste utmaningarna Stockholmsregionen står inför under överskådlig tid.”

Ett antal omvärldsfaktorer lyftes fram, som ansågs behöva beaktas i det fortsatta arbetet med den regionala utvecklingsplanen.

- Globalisering
- Digitalisering
- Urbanisering
- Klimatförändringen

Mot bakgrund av vad som tidigare anförts anser kontoret att det nu är rätt åtgärder som beskrivs i RUFS 2050.

- Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?

Ett område som i någon form behöver utvecklas framöver är vårt gemensamma ansvar för hanteringen av nyanlända. För övrigt har kontoret inga synpunkter.

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

Exploateringskontoret förordar en tät och sammanhållen bebyggelse enligt strukturbild B för att nå målen i RUFS 2050 och för att nå målsättningen om en region utan klimatpåverkande utsläpp år 2050.

- Vilken rumslig struktur krävs för en socialt, ekonomiskt och territoriellt sammanhållen region?

Även i detta sammanhang förespråkar exploateringskontoret en rumslig struktur i enlighet med strukturbild B, med en stark koncentration till regionens centrala delar genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen.

Strukturbild B stämmer väl överens med intentionerna i stadens vision och översiktliga planering om att skapa en tätare, sammanhållen, mer mångsidig och levande stadsmiljö.

- Vilka är de viktigaste vägvalen för regionen kopplat till den rumsliga strukturen?

En stor utmaning för regionen är att minska skillnaderna mellan resursstarka och resurssvaga områden. För att vända utvecklingen mot ett mer delat samhälle behöver konkreta åtgärder tas fram.

Att satsa på kollektivtrafiken för att fysiskt knyta ihop regionen är därför ett viktigt vägval.

- Vad krävs för att det som beskrivs i planen ska bli verklighet?

För att det som beskrivs i planen ska bli verklighet krävs en betydande dialog- och förankringsprocess och att den regionala utvecklingsplanen i tillämpliga delar arbetas in i den nya versionen av stadens översiktsplan.

Vi lever i en föränderlig värld. Det krävs därför 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.

- Vad krävs för att planen ska fungera som utgångspunkt för ett övergripande arbete och de beslut som ni ska fatta i er organisation?

För att planen ska fungera som utgångspunkt för det övergripande arbetet bör den regionala utvecklingsplanen i tillämpliga delar arbetas in i den nya versionen av stadens översiktsplan, i likhet med vad som anförts i svaret ovan.

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

Genom att förverkliga intentionerna i stadens översiktsplan kan staden bidra till genomförandet av den kommande planen.

ÖMS 2050

- Hur ser ni på nyttan av gemensamma planeringsförutsättningar och gemensam målbild inom ÖMS?

En av styrkorna med gemensamma planeringsförutsättningar är att det uppmanar till samverkan över sektors- och kommungränser. Arbetet med planen kan ses som en samlande kraft för att kanalisera regionala utvecklingsfrågor. Det fyller också en viktig funktion i att synliggöra regionala intressen och prioriteringar, till exempel inom transportområdet och i angelägna infrastrukturprojekt där behovet av regional prioritering och samordning är särskilt viktigt.

- Vilken storregional strukturbild har bäst förutsättningar att bidra till en positiv utveckling i Östra Mellansverige?

Enligt exploateringskontoret torde alternativ B ha bäst förutsättningar att bidra till en positiv utveckling i Östra Mellansverige, med en koncentration till de större städerna och en regionförstoring.

- Vad krävs för att öka tillgängligheten och samtidigt minska klimatpåverkan?

En högre grad av koncentration av tillkommande befolkning och sysselsättning till de större städerna, vilket sker i större utsträckning mer i alternativ B än i alternativ A, kan på god grund antas ha gynnsamma effekter på den totala energi- och utsläppseffektiviteten.

- 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?

Alternativ B ger grund för starkare ekonomisk utveckling och en regionförstoring som kommer fler individer till del. Kortare restider och avstånd mellan människor innebär att fler kan interagera på daglig bas, hitta nya jobb eller karriärvägar och ta del av service- och handelsutbud.

En väl fungerande matchning på arbetsmarknaden har stor betydelse för regionens produktivitet.

Genom tidiga investeringar i människor under uppväxtåren kan vinster på längre sikt göras. När fler klarar skolan, väljer att utbilda sig vidare, arbetar och försörjer sig själva följer ett ökat välbefinnande och förbättrad hälsa. En sådan socialt hållbar utveckling gynnar såväl individ som samhälle.

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

Kontoret har inga synpunkter.

- Vilka fördjupningsområden bör storregional samverkan prioritera?

Inom transportområdet och i angelägna infrastrukturprojekt är behovet av regional prioritering och samordning särskilt viktigt.

Slut

Bilagor

1. <http://www.rufs.se/rufs-2050/samrad/hit-skickar-du-synpunkter/>