

2012 års uppföljning av RUFS 2010

2012-09-17

Innehållsförteckning

Sammanfattande bild av läget	5
Regionen i ett europeiskt perspektiv	5
Läget i regionen	6
Frigör livschanser	7
Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn.....	9
Inledning	13
Stockholmsregionen i en internationell jämförelse	14
Internationella indikatorer 2012.....	14
Övergripande mål: En resurseffektiv region	15
Övergripande mål: En ledande tillväxtregion	15
Övergripande mål: En öppen och tillgänglig region	17
Övergripande mål: En region med god livsmiljö.....	18
Läget i regionen	20
Arbetsmarknad	20
Miljö och klimat	22
Tätortsnära natur.....	23
Bostäder och bebyggelseutveckling	23
Resvanor	25
Trivsel och trygghet	26
Två strategier – 15 åtaganden	28
Strategi 1: Frigör livschanser	28
Strategi 2: Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn.....	38

Sammanfattande bild av läget

Denna rapport är en uppföljning av Stockholmsregionens utveckling och genomförandet av den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFS 2010. Uppföljningen söker svara på om regionen utvecklas i riktning mot målen i utvecklingsplanen. Uppföljningen baseras på en rad statistiska indikatorer samt en genomgång av vad olika aktörer i regionen gör för att genomföra två av de sex strategier som lades fast i RUFS 2010. De två strategier som följts upp år 2012 är "Frigör livschanser" samt "Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn". Till dessa strategier hör femton åtaganden som styrt uppföljningen. En utförlig redovisning av indikatorer och uppföljning finns på TMR:s hemsida www.tmr.sll.se.

Regionen i ett europeiskt perspektiv

Stockholmsregionen står i en internationell jämförelse relativt stark. I denna uppföljning görs jämförelser med åtta storstadsregioner i Europa (Amsterdam, Barcelona, Berlin, Dublin, Helsingfors, Köpenhamn, München och Oslo). Genomgående placerar sig Stockholmsregionen högt eller i mitten för de statistiska indikatorerna. Statistiken ska dock tolkas med viss försiktighet eftersom det finns en stor eftersläpning i internationell statistik och det emellanåt är problem med jämförbarhet.

I den internationella jämförelsen ligger Stockholmsregionen bäst till vad det gäller CO₂-utsläpp (mätt på nationell nivå) och arbetskraftens produktivitet vilket är mycket positivt. Stockholm presterar också bra vad gäller FoU som andel av BNP, sysselsättningsgrad och andel högskoleutbildade.

Utvecklingen inom några områden är dock oroande. Stockholmsregionen har i jämförelsen den tredje högsta ungdomsarbetslösheten, vilket är allvarligt för den långsiktiga konkurrenskraften. Antalet internationella konferenser och antalet internationella direktförbindelser med flyg har också minskat vilket är negativt i förhållande till den internationella attraktiviteten. Slutligen har FoU som andel av BNP minskat (om än från en hög nivå) vilket är oroande om det är tecken på en nedåtgående trend.

Sammanfattningsvis kan sägas att läget är fortsatt bra i en internationell jämförelse men att det behövs ansträngningar inom främst ungdomsarbetslöshet, flygförbindelser och FoU för att uppnå visionen "Europas mest attraktiva storstadsregion".

Läget i regionen

Vad gäller de indikatorer som beskriver *arbetsmarknaden* är läget relativt gott. Regionen har en välutbildad arbetskraft och attraherar personer med hög utbildning att flytta hit. Ungdomarna går i hög utsträckning vidare till högre studier och övergångarna har ökat under de senaste åren, Stockholms län har en övergångsfrekvens till högre studier på 51 procent medan motsvarande siffra för riket som helhet är 44 procent. Det bör dock i sammanhanget påpekas att skillnader mellan kommuner är stor och att betydligt fler kvinnor än män går vidare till högre studier.

I näringslivet växer de kunskapsintensiva branscherna och entreprenörskulturen är stark där antalet nystartade företag fortsätter att öka. Förvärvsfrekvensen är hög och har ökat sedan förra mätningen, 83,5 procent, vilket också är högre än i riket som helhet.

Vad gäller *miljö och klimat* är läget också relativt bra och utvecklingen går i rätt riktning. Till stor del beror detta på att en tät storstadsregion är resurseffektiv. Trots detta behövs ytterligare ansträngningar på en rad områden om de mål som sattes upp i RUFSS 2010 ska kunna nås. *Utsläppen* av växthusgaser fortsätter att minska och är idag 4,3 ton/capita vilket dock inte motsvarar den takt som krävs för att nå de långsiktiga utsläppsmålen. Sett till olika sektorer är det noterbart att industrisektorn och transportsektorn ökar sina utsläpp. Utsläppen av kvävedioxider och partiklar är för hög på många platser i förhållande till miljö kvalitetsnormerna.

Energianvändningen minskar också men inte heller den i den takt som behövs för att nå målen. Hushållsavfallet fortsätter att minska och insamlingen av matavfall ökar, vilket är positivt.

Utvecklingen inom området *bostäder och bebyggelseutveckling* är inte tillräcklig för att nå de mål som ställts upp i RUFSS 2010. Bostadsbyggandet och tillskottet av bostäder är alldeles för lågt i förhållande till befolkningsutvecklingen och behoven. Befolkningen har de senaste åren vuxit betydligt snabbare än vad som förutskickades i RUFSS samtidigt som bostadsbyggandet legat på en lägre nivå än det tidigare prognostiserade behovet. Även vad gäller tillgången på bostäder för olika hushållstyper går utvecklingen i fel riktning.

Utvecklingen av bebyggelse tätheten går i stort rätt riktning och har under perioden 1980 – 2010 ökat i de redan täta delarna medan den minskat i de glesa. Önskvärd utveckling med utgångspunkt i RUFSS 2010 är dock att befolkningstillskottet i än högre grad koncentreras till regionens täta delar.

Det totala *resandet* i länet har sedan 70-talet ökat snabbare än befolkningstillväxten. Främst är det bilresorna som ökat sedan 70-talet. Kollektivtrafikresandet har också ökat under samma period men inte lika snabbt som bilresandet vilket inneburit att kollektivtrafikresandeandelen varit sjunkande. Efter trängselskattens införande 2005 har dock kollektivtrafikandelen för resor in mot regionens centrala delar ökat och den nedåtgående trenden för kollektivtrafikresandeandelen verkar ha planat ut. För till exempel resor in mot innerstaden har kollektivtrafikandelen ökat från 61 procent 2005 till 69 procent 2011 vilket är en väsentlig ökning och en tydlig skillnad mot utvecklingen i länet som helhet.

Antalet bilresor till innerstaden har också minskat sedan trängselskattens införande. Kollektivtrafikresandet har inte ökat i motsvarande mängd vilket kan bero på att några har ändrat sin målpunkt i samband med trängselskattens införande. Utvecklingen kan också vara en följd av att fler ställer bilen och går eller cyklar istället.

Inom området *trivsel och trygghet* har regionen haft en positiv utveckling. Andelen av befolkningen med försörjningsstöd har minskat och ohälsotalet för befolkningen har nu sjunkit under 1997 års nivå.

Sammantaget kan konstateras att läget i regionen är relativt bra och att utvecklingen går i rätt riktning. Inom några områden är dock inte utvecklingen i linje med vad den borde vara:

- Utsläppen av växthusgaser minskar inte tillräckligt snabbt.
- Energianvändningen minskar inte i den takt som krävs för att nå målen.
- Bostadsbyggandet är för lågt i förhållande till befolkningsutvecklingen.
- Ytterligare insatser behövs för att öka kollektivtrafikresandeandelen. Trängselskatterna har påverkat utvecklingen i positiv riktning vilket tyder på att incitament och styrmedel för trafiken kan fortsätta utvecklas.

Frigör livschanser

Vad görs för att genomföra strategin "*frigör livschanser*"? Strategin fokuserar framförallt på samhällets roll att stärka invånarna och på de hinder som regionen måste undanröja för att livsmiljön ska vara god och för att mänskliga resurser ska kunna tas tillvara.

Det pågår ett antal aktiviteter som har bäring på åtagandet "*Samverka på strategisk nivå för att förnya och bredda integrationspolitiken*". 2010 trädde en ny reform i kraft för att

påskynda nyanlända invandrares etablering i arbets- och samhällslivet. Reformen innebär bland annat att staten tar ett större ansvar för nyanländas etablering genom att Arbetsförmedlingen får ett samordnande ansvar för etableringsinsatserna. Det kommunala arbetet inom politikområdet handlar framförallt om introduktion av nyanlända, och utformningen av den kommunala integrationspolitiken varierar stort i regionen. Genom *samverkansöverenskommelsen introduktion nyanlända* samverkar kommunerna för att Stockholms län ska bli ett föredöme när det gäller introduktion av flyktingar och asylsökande.

Ett antal gemensamma projekt och satsningar pågår eller planeras, bland dessa kan nämnas att Welcome House, Bazaren och Anställ kompetensen.

Enligt RUFS 2010 bör arbetet i regionen organiseras enligt ett program som tagits fram av den internationella koalitionen av städer mot rasism på initiativ av UNESCO. Denna internationella koalition arbetar utifrån en tiopunktsplan mot rasism, diskriminering och främlingsfientlighet. Denna plan behöver anpassas till arbetet i regionen.

Bland aktiviteter som genomförs för att nå åtagandet *"Anta en policy mot diskriminering"* kan nämnas att Sveriges Kommuner och Landsting sedan 2008 driver ett svenskt nätverk mot rasism och diskriminering där utgångspunkten för arbetet är den tiopunktsplan som lanserats av UNESCO. Deltagande Stockholmskommuner är idag Botkyrka, Huddinge, Sundbyberg, och Södertälje. Botkyrka kommun har också tagit initiativ till att starta ett regionalt UNESCO-kontor i Botkyrka. En förstudie genomförs.

Att *"göra organisationerna mångfaldsorienterade"* är ett åtagande som har bäring på tanken att Stockholmsregionen ska bli mer attraktiv, konkurrenskraftig och effektiv genom att regionens aktörer tar till vara all befintlig kompetens hos invånarna i form av utbildning, yrkeserfarenheter, språkkunskaper och kultur. Här genomförs insatser av bland andra Landstinget, Södertörnskommunerna, Stockholms universitet och Arbetsförmedlingen. Det finns även ett antal aktiva utvecklingspartnerskap i Stockholmsregionen, finansierade genom EU:s gemenskapsinitiativ Equal (inom Socialfonden, ESF).

Att *"följa upp integration och utanförskap i hela regionen"* behövs för att regionens aktörer ska ha samma underlag för åtgärder. Men det finns många olika definitioner av integration och utanförskap, och olika typer av undersökningar. Det gör det svårt att sammanställa och jämföra information. SCB fick år 2009 uppdraget att redovisa registerstatistik för att belysa utvecklingen av

integration på nationell och lokal nivå. Redovisning ska ske för hela riket, länen och kommunerna, för de stadsdelar som omfattades av lokala utvecklingsavtal (LUA) och de stadsdelar som omfattas av urbant utvecklingsarbete (URB) från och med 2012. Ett arbete med syfte att utveckla regionala indikatorer och mått på utsatthet och integration har pågått under en längre tid och tidigare använts av TMR och Stockholms stad.

För att invånarna i en storstad ska kunna utnyttja dess fördelar är det viktigt att *"undandröja hinder för att alla människor tryggt ska kunna vistas och resa i regionen"*. Ett antal insatser pågår. Tillsammans med Boverket har Länsstyrelsen arbetat med verksamheten "Tryggt och jämt". Totalt har 17 projekt genomförts i Stockholms län med stöd av medel från Boverket. Tillgänglighetsprojektet Stockholms stad har under åren 1999-2010 arbetat med att göra Stockholm tillgängligt för personer med funktionsnedsättning. Hösten 2010 antogs SL:s långsiktiga handlingsplan för tillgänglighet 2011-2021. Planen omfattar också trygghetsarbete.

Sammanfattningsvis kan konstateras att en lång rad insatser och projekt är startade som har bäring på genomförandet av strategin. Integration är ett politikområde som varit i snabb förändring de senaste åren och bedömningen är att attityderna kring mångfald successivt utvecklas i positiv riktning men att mycket återstår för att åstadkomma verklig förändring på arbetsplatserna och i samhället. Området präglas också av en lång rad enskilda initiativ och insatser och en högre grad av strategisk samordning skulle troligtvis gynna utvecklingen.

Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn

Strategin *"Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn"* kan kortfattat beskrivas vara inriktad på att förvalta och utveckla befintliga resurser i regionen och förbättra kapacitet och kvalitet. Behoven av åtgärder inom dessa områden är särskilt stort och har bäring på hela regionens attraktionskraft.

För att *"säkra en utbildning med hög kvalitet i hela regionen"* genomförs dels nationella insatser av bl.a. Skolverket, Högskoleverket och Sveriges Kommuner och Landsting, SKL. Vid sidan av det nationella systemet med öppna jämförelser har vissa kommuner, som Stockholms stad, via sina hemsidor utvecklat egna möjligheter för medborgarna att göra kvalitetsjämförelser kring olika utbildningar.

Genom en bred uppgörelse 2011 kan alla elever nu söka och antas på lika villkor till samtliga nationella gymnasieprogram inom länet. Kommunerna i Stockholms län har också beslutat att skapa en gemensam vuxenutbildningsregion. Insatser görs också kring mottagandet av internationella studenter och att utveckla det regionala samarbetet mellan akademi och företag.

Åtagandet: *"Anpassa yrkesutbildningen till arbetsmarknadens och individernas efterfrågan"* handlar om behovet av att skapa en struktur för att säkra ett brett utbud av både utbildning och praktikplatser. Utbudet av yrkesutbildning finns på flera nivåer och med olika huvudmän. Vilket ställer krav på samordning och långsiktigt ansvarstagande. Flera statliga myndigheter, med Myndigheten för yrkeshögskolan som sammankallande, avslutade våren 2012 ett regeringsuppdrag för att på nationell nivå öka samordning inom kompetensförsörjningsområdet. På regional nivå arbetar bl.a. Arbetsförmedlingens branschråd, Länsstyrelsen och KSL med frågan.

För att klara kompetensförsörjningen och arbetsgivarnas krav behöver den högre utbildningen byggas ut och studentgenomströmningen öka. Flera insatser görs inom åtagandet att *"bygga ut och effektivisera den högre utbildningen i regionen"*. Bland de större kan nämnas etableringen av campusområden på flera ställen i regionen, förutom i centrumkärnan och i Flemingsberg. Campus Telge (Södertälje) engagerar det regionala näringslivet, kommunen och flera lärosäten. Campus Roslagen i Norrtälje erbjuder både högre utbildning och vuxenutbildning.

Fler verksamheter och projekt bedrivs för att skapa goda miljöer för utbildning och forskning och därmed bidra till att fullfölja Åtagandet att *"understödja universitet och högskolor för att uppnå hög kvalitet"*. Bland insatserna kan Albano, SciLifeLab och Stiftelsen Vetenskapsstadens (Stockholm Science City Foundation, SSCi) uppdrag att attrahera företag och akademi till området på gränsen mellan Stockholm och Solna.

För behovet av bostäder är det viktigt att *"anpassa byggandet i alla kommuner till den långsiktiga efterfrågan"*. En mängd utredningar och analyser har genomförts för att analysera orsakerna till att det byggs för få nya bostäder. Som exempel kan nämnas regeringens uppdrag till alla kommuner i Stockholms län att redovisa hur de arbetar med bostadsförsörjningen. Bostadsministern har också tagit initiativ till ett antal lagändringar och utredningar för att stimulera bostadsbyggandet.

Att *"anpassa bostadsmarknadens funktionssätt för att nå hög kapacitet och kvalitet i byggprocessen"* är ett åtagande som bl.a.

handlar om att se över incitament, villkor, regler och styrmedel för bostadsbyggande. På nationell nivå har ett flertal initiativ tagits för att stimulera byggande och snabba på byggprocesserna. På regional nivå har studentbostadsfrågan uppmärksammats genom handlingsprogram Kunskapsregion Stockholm. Arbeten pågår också hos Länsstyrelsen för att snabba på planprocessen vid överklaganden av bygglov och detaljplaner, planer som innehåller bostäder ska gå före andra planer. TMR arbetar med studier om betalningsvilja för att belysa marknadsvärdet/marknadsförutsättningen av bland annat infrastruktur för att bygga bostäder och kontor.

Åtagandet att *"utveckla en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla"* omfattar trafiken såväl till lands som till sjöss. Ett antal studier och projekt pågår. Bland insatserna kan nämnas ett förslag till en Spårvägs- och stomnåtsstrategi för den centrala delen av Stockholmsregionen som har tagits fram gemensamt av SL och Stockholms stad och som har följs av Solna, Lidingö och Nacka. Nu pågår arbetet med en andra etapp av stomnåtsstrategin som omfattar hela länet med samtliga kommuner. Sedan RUFSS 2010 antogs har såväl planarbete som flera utbyggnader påbörjats. Utbyggnaden av Tvärbanan har fortsatt med Solnagrenen. För Tvärbanans förlängning från Ulvsunda till Kista, pågår arbetet med en fördjupad förstudie till Helenelund. För trafiken till sjöss så utreds försök med nya pendelbåtslinjer på de inre vattenvägarna. För utvecklingen av bastrafik i skärgården så beräknas standarden för trafik till kärnöar vara fullt utbyggd till år 2020.

Åtagandet *"Öka vägkapaciteten i kritiska avsnitt, samt styr och begränsa efterfrågan"* är kopplat till det faktum att trängseln i vägnätet i Stockholmsregionen leder till långa restider och ineffektiva transporter, och i många fall även hindrar busstrafiken. Ett antal åtgärder är på gång för att öka vägkapaciteten, som Förbifart Stockholm, en åtgärdsvalsstudie för en Östlig förbindelse, byggandet av Södertörnsleden och Norrortsleden. Stockholm stad har bedömt att det inte går att bygga bort trängseln i de kritiska snitten och därför tagit fram en framkomlighetsstrategi för att styra och begränsa efterfrågan. Staden vill där prioritera kollektivtrafik. Utvecklingen av resandet (se ovan) ger stöd för att trängselavgifterna påverkat kollektivtrafikresandandelen i positiv riktning vad gäller regionens centrala delar.

Att *"utveckla förbindelser inom och utom landet"* är viktigt för landets och regionens utveckling. Åtagandet omfattar såväl Arlanda som järnvägar och hamnar. Ett antal projekt har startats för att öka tillgängligheten till Arlanda. Trafikverket studerar tillsammans med övriga regionala aktörer och representanter för näringslivet

förutsättningarna för godstrafiken. I ett projekt kartläggs godsflödet in, ut och inom länet och en metod för att öka kunskapen tas fram.

Med nuvarande investeringsnivåer kommer kapacitetsbristen i regionen att förvärras och hämma den ekonomiska utvecklingen. Åtagandet *"att stärka förmågan att genomföra investeringar i infrastrukturen"* är därför viktigt. För att förbättra kostnadskontrollen under hela planeringsprocessen sker en kontinuerlig uppföljning av kostnaderna varje tertiäl för de objekt som ligger inom den Nationella planen och inom Länsplanen. Projektet Verktøy för effektiva planeringsprocesser, som drevs av Länsstyrelsen i samarbete med övriga regionala parter har bland annat tagit fram effektiva arbetsätt som spar både tid och pengar i planeringen av pågående och framtida infrastrukturprojekt. Staten studerar hur trängselskatten kan utvecklas genom indexuppräknig. Som underlag för att samordna planprocesserna för bostadsbyggande och infrastruktur inventerar Länsstyrelsen, tillsammans med TMR och Trafikverket, planer för bostäder och infrastruktur samt gör en bedömning av utbyggnadsbehovet för infrastrukturen.

Som helhet kan konstateras att det pågår en stor mängd insatser med bäring på att genomföra strategin och att intensiteten i insatserna ökat de senaste åren.

Genomförandet av en gemensam gymnasierregion är en stor framgång och arbetet med att förverkliga en gemensam vuxenutbildningsregion kommer att bli ett viktigt nästa steg för att stärka kapaciteten. Vad gäller den högre utbildningen är insatserna för att förverkliga Hagastaden och Albano viktiga, liksom etableringen av SciLifeLab. Utvecklingen av kunskapsmiljön kring Flemingsberg är betydelsefull för kunskapsregionen och för tillgången till högre utbildning.

Bostadsbyggandet är för lågt i förhållande till befolkningsutvecklingen. En rad värdefulla initiativ har tagits för att påverka bostadsbyggandet men hittills har det inte resulterat i ett byggande som motsvarar efterfrågan.

Flera satsningar görs också på infrastruktur och kollektivtrafiken och ambitionsnivån har höjts. Kollektivtrafikandelen för resor in mot regioncentrum har ökat sedan trängselskatten införande. Mot bakgrund av detta och den trängsel som råder i vägnätet behövs ytterligare ansträngningar för att utveckla styrmedel i linje med åtagandet *"Öka vägkapaciteten i kritiska avsnitt, samt styr och begränsa efterfrågan"*.

Inledning

Våren 2010 antogs den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010, av landstingsfullmäktige. Sedan dess pågår arbetet med att genomföra planen. Genomförandet sker bland annat genom ett antal särskilda handlingsprogram som fokuserar kring vissa av planens åtaganden. Den allra största delen av genomförandet sker dock genom andra verksamheter, projekt och aktiviteter som opererar mer fristående från RUFS 2010 – men med samma målsättning och vision som utvecklingsplanen – och bidrar på så sätt till att genomföra planen.

Syftet med denna årliga uppföljning är att få en bild av hur långt genomförandet kommit. Uppföljningen sker genom ett antal statistiska indikatorer samt genom att kartlägga vad olika intressenter gjort för att förverkliga åtagandena. Ett urval av indikatorerna presenteras i denna rapport och kartläggningen av aktiviteter är inte heltäckande. Sammantaget utgör de ett underlag för att diskutera genomförandet av RUFS 2010.

Uppföljningen inleds med en internationell jämförelse av Stockholmsregionen i förhållande till andra storstadsregioner. Denna jämförelse visar utgångsläget för Stockholmsregionen i en europeisk kontext.

Detta är den andra uppföljningen som genomförs och vissa statistiska mått har tagits bort, ändrats eller tillkommit. Uppföljningsrapporten utgör en sammanfattning av uppföljningsarbetet och en mer detaljerad redovisning av indikatorer och aktiviteter återfinns på TMR:s hemsida, www.tmr.sll.se.

¹ Tillväxt, miljö och regionplanering, TMR, Stockholms läns landsting

Stockholmsregionen i en internationell jämförelse

Internationella indikatorer 2012

Visionen är att Stockholm ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Det finns flera värden och egenskaper som gör Stockholmsregionen attraktiv. Fyra mål uttrycker sammantaget de värden som ska känneteckna regionen. Dessa mål är:

- en resurseffektiv region
- en ledande tillväxtregion
- en öppen och tillgänglig region
- en region med god livsmiljö

För att se hur väl Stockholm står sig inom de olika målen har ett antal indikatorer tagits fram där Stockholm jämförs med åtta andra storstadsregioner i Europa. Dessa är Amsterdam, Barcelona, Berlin, Dublin, Helsingfors, Köpenhamn, München och Oslo. De valda regionernas struktur och egenskaper liknar Stockholmsregionens. Tillgången till data har också varit avgörande för valet av jämförelseregioner.

På grund av eftersläpning i statistiken ska den internationella jämförelsen läsas med viss försiktighet. Det är också svårt att hitta jämförbar internationell statistik. Inom vissa indikatorer saknas därför siffror för Osloregionen. Det finns också en viss skillnad mot tidigare siffror i materialet på grund av revideringar av statistiken bakåt i tiden.

I denna internationella jämförelse (våren 2012) kan vi konstatera att Stockholmsregionen ligger bäst till vad det gäller CO₂-utsläpp (mätt på nationell nivå) och arbetskraftens produktivitet. Stockholmsregionen har dock den tredje högsta ungdomsarbetslösheten, vilket är allvarligt.

Inom några indikatorer har Stockholmsregionen försämrats jämfört med förra årets mätning. I och med att det är en eftersläpning av statistiken innebär det inte att vi med säkerhet kan veta om minskningen består, men mellan mättillfällena minskade FoU som andel av BNP, arbetskraftens produktivitet, sysselsättningsgraden samt antalet internationella konferenser. Den internationella jämförelsen visar att det finns flera områden där Stockholmsregionen kan utvecklas och bli bättre.

Övergripande mål: En resurseffektiv region

Utsläpp av växthusgaser

I RUFSS 2010 finns målet att i Stockholmsregionen minska CO₂-utsläpp med 40-50 procent till år 2030 och med 80-90 procent till år 2050. De siffror som finns tillgängliga är emellertid framtagna per land och inte per region. Vid jämförelse med de övriga länderna hade Sverige lägst CO₂-utsläpp 2009 med 5 ton per år och invånare medan Finland hade högst med 10,4 ton per år och invånare. Trots att Sverige och Stockholmsregionen har förhållandevis låga utsläpp krävs ett fortsatt arbete för att nå de uppsatta målen.

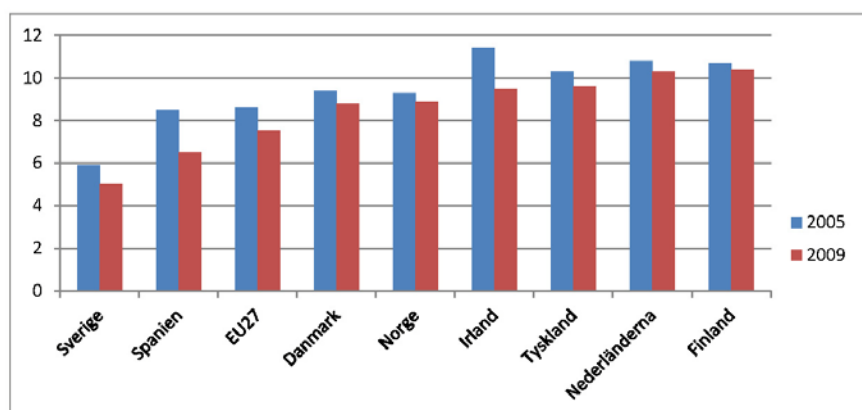


Diagram 1: Koldioxidutsläpp (CO₂) i ton per invånare 2005 och 2009. Källa: Eurostat (SCB)

Övergripande mål: En ledande tillväxtregion

BRP per capita

Indexet BRP per capita är beräknat utifrån ett EU27-genomsnitt på 100. De olika regionernas BRP per capita presenteras i relation till detta genomsnitt. Indexet är köpkraftsjusterat för att få en mer rättvisande bild. Stockholmsregionens BRP per capita befinner sig i mitten av de jämförda regionerna med München i topp och Berlin i botten. Skillnaden mellan den region som har högst BRP per capita och den som har lägst är relativt stor. Alla de jämförda regionerna ligger högre än EU27-genomsnittet men Berlin utmärker sig i jämförelsen med en BRP per capita som ligger i närheten av genomsnittet. Siffror saknas för Barcelona och Oslo.

FoU som andel av BNP

Stockholmsregionen ligger fortfarande på tredje plats vad gäller FoU som andel av BNP (2009) med 3,88 procent. Siffran innebär en viss minskning jämfört med tidigare år, 4,03 procent år 2007 och 4,25 procent år 2003. Om minskningen är tecken på en nedåtgående trend är det oroväckande. Stockholm är en kunskapsregion och

behöver som sådan ha en hög och stigande FoU-investeringsgrad, både i relativa och absoluta tal.

De regioner som investerar störst andel av sin BNP i FoU är Köpenhamn och München med 5,27 respektive 4,63 procent. Dublin och Barcelona är de regioner som investerar minst, båda har en investeringsandel på 1,7 procent.

Vad gäller internationell ranking av universitet och högskolor finns Stockholmsregionen representerad på två av de mest respekterade listorna över världens 100 bästa lärosäten. På The Times Higher Education ranking återfinns Karolinska institutet på plats 32 och på Shanghai Jiao Tong University ranking finns Karolinska institutet på 44:e plats och Stockholms Universitet på plats 81. Uppsala Universitet kvalar också in på båda listorna. I sammanhanget är detta bra placeringar för en så pass liten region som Stockholm.

Arbetskraftens produktivitet

Stockholmsregionen har den högsta produktiviteten (2009) av de jämförda regionerna. Detta visar att Stockholmsregionen har en hög andel av företag högt upp i förädlingskedjan. Arbetskraftens produktivitet har minskat från föregående år för alla de jämförda regionerna utom Barcelona.

Sysselsättningsgrad

Sysselsättningsgraden i Stockholmsregionen har legat ganska konstant runt 75 procent de senaste åren, år 2010 låg siffran på 75,9 procent. I jämförelse med de övriga regionerna ligger Stockholm på fjärde plats, men Oslo som ligger högst har en sysselsättningsgrad på 76,8 procent. Det är alltså tätt mellan regionerna i toppen. Om man jämför med år 1999 så har flera regioner minskat sin sysselsättningsgrad, däribland Stockholm och Oslo. Alla regioner utom Berlin har också minskat sin sysselsättningsgrad mellan 2009 och 2010. I Stockholm och Oslo kan man också se att sysselsättningsgraden bland kvinnor minskat även om den totala skillnaden mellan män och kvinnor är mindre i dessa regioner än i många andra. Exempelvis är skillnaden mellan män och kvinnor i Stockholm ca tre procentenheter (män 77,8 procent och kvinnor 74,1 procent) medan den i München är 11 procentenheter (män 81,1 procent och kvinnor 70,1 procent).

Ungdomsarbetslöshet

Stockholmsregionen har en hög arbetslöshet bland 15 till 24 åringar. År 2010 hade Stockholmsregionen den tredje högsta ungdomsarbetslösheten av jämförelseregionerna med 21,5 procent, bara Barcelona (39,5 procent) och Dublin (26,9 procent) hade en högre ungdomsarbetslöshet. Jämfört med 2009 har

ungdomsarbetslösheten minskat något (från 22,1 procent). München hade den lägsta ungdomsarbetslösheten (5,1 procent).

I vissa regioner såsom Barcelona och Dublin är det en stor skillnad mellan män och kvinnor. Det bör i sammanhanget påpekas att statistiken varit föremål för debatt där det ifrågasatts om alla regioner mäter på samma sätt och om även heltidsstuderande inkluderas i siffrorna. Oavsett jämförbarheten i siffrorna är det viktigt att ungdomsarbetslösheten minskar om Stockholmsregionen ska fortsätta vara en attraktiv inflyttningsregion.

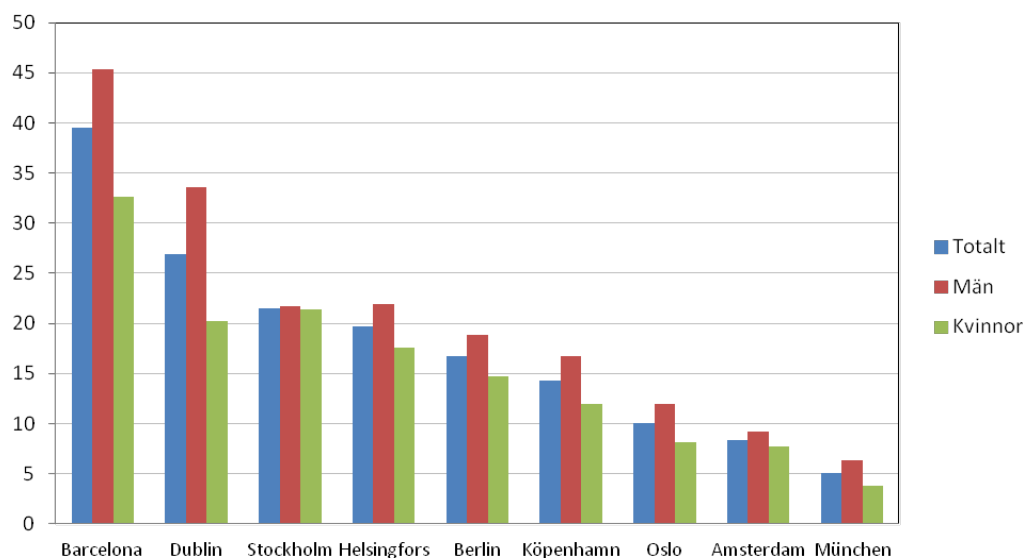


Diagram 2: Ungdomsarbetslöshet 15-24 år uppdelat kvinnor och män 2010.

Källa: Eurostat

Övergripande mål: En öppen och tillgänglig region

Andel högskoleutbildade

En hög andel högskoleutbildade ökar en regions attraktionskraft och är en viktig förutsättning för att företag och organisationer ska stanna kvar i eller välja att etablera sig i en region. I Stockholmsregionen var 42,5 procent av 25- till 64-åringarna högutbildade år 2010. Bara två regioner, Oslo och Köpenhamn, har en högre andel högskoleutbildade invånare. Andelen högutbildade kvinnor i regionen är högre än andelen högutbildade män, en skillnad som ökar över tid.

Internationella konferenser

Stockholmsregionen har gått tillbaka från en nionde plats (2009), till en 17:e plats (2011) när det gäller att arrangera internationella konferenser. Innan 2009 ökade antalet konferenser varje år i Stockholmsregionen. År 2011 arrangerades 93 konferenser och 2009 arrangerades 111 konferenser i Stockholmsregionen. Av de jämförda

regionerna var det år 2011 fyra regioner som arrangerade fler konferenser: Barcelona (150 stycken), Berlin (147 stycken), Amsterdam (114 stycken) och Köpenhamn (98 stycken).

Immigration

Siffror för immigration finns endast redovisat per land, inte per region. Antal immigranter ökar eller minskar olika år beroende på vad som händer i omvärlden. Här visas andel immigranter av den totala befolkningen per land 2009. I jämförelsen kan konstateras att Sverige har en relativt hög andel utlandsfödda och att immigranterna i stor utsträckning är födda utanför EU.

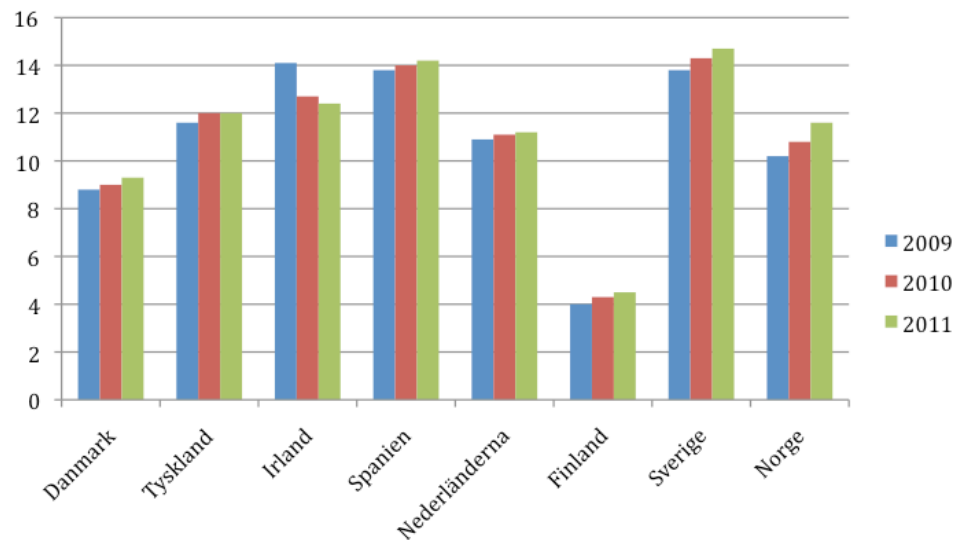


Diagram 3: *Andel utlandsfödda av befolkningen, 2009-2011.* Källa Eurostat

Internationell tillgänglighet

I ett globalt perspektiv är Stockholm en liten och perifert belägen region. Det är därför mycket viktigt att det finns möjlighet att lätt och snabbt ta sig till och från regionen, särskilt för näringslivet är internationella direktförbindelser viktigt. I jämförelsen med de andra regionerna ligger Stockholm på sjätte plats vad gäller reguljära direktdestinationer, bara Oslo och Helsingfors har färre.

Övergripande mål: En region med god livsmiljö

Förväntad medellivslängd vid födseln

Medellivslängden har under en längre tid blivit allt högre vilket är ett generellt tecken på välstånd och utveckling. Stockholmsregionen hade den näst högsta förväntade medellivslängden (förväntad livslängd för ettåringar år 2010) av de jämförda regionerna, 82 år. Barcelona hade den högsta på 83 år och Köpenhamn den lägsta på 79 år.

Urban Audit Perception Survey (UAPS)

Urban Audit Perception Survey är en intervjuundersökning där man försöker att fånga invånarnas egen uppfattning om livskvalitet i sina respektive städer. Även om undersökningen är mycket begränsad vad gäller antalet intervjuade personer, är det intressant att redovisa några indikatorer då de ger en jämförande bild av situationen i städerna.

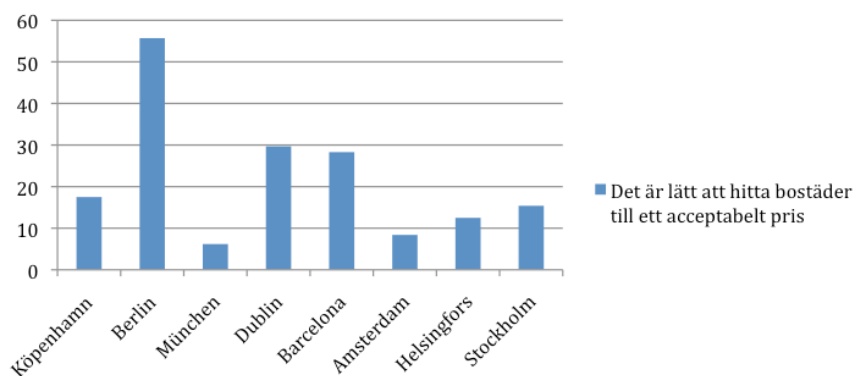


Diagram 4: Andel som instämmer med påståendet: Det är lätt att hitta bra bostäder till ett acceptabelt pris. Källa: Intervjuundersökning UAPS 2009

I Stockholm är det 15 procent som instämmer i påståendet att "Det är lätt att hitta bra bostäder till ett acceptabelt pris". I Berlin instämmer flest i påståendet: ca 56 procent, medan München ligger sämst till med ca 6 procent som instämmer.

Vad gäller påståendet att "Utrikesfödda är välintegrerade" ligger Stockholm på femte plats, med ca 43 procent som instämmer. I Dublin är det flest som instämmer i påståendet, ca 64 procent och i Berlin minst, ca 31 procent.

Läget i regionen

Uppföljning av indikatorer är kopplade till de planeringsmål som lagts fast i RUFS 2010. Indikatorerna ger en statistisk bild av utvecklingen i regionen i förhållande till planeringsmålen. Planeringsmålen är många och indikatorerna är valda för att fånga utvecklingen inom ett område som kopplar till planeringsmålen. Indikatorerna redovisas under följande rubriker:

- Arbetsmarknad
- Miljö och klimat
- Tätortsnära natur
- Bostäder och bebyggelseutveckling
- Resvanor
- Trivsel och trygghet

Indikatorerna ger självklart inte hela bilden av utvecklingen och läget inom ett område men ger en indikation på i vilken riktning utvecklingen i regionen går.

Arbetsmarknad

Statistiken indikerar att Stockholmsregionen är attraktiv för personer med högre utbildning. Fler högutbildade flyttar hit än härifrån – flyttningsnettot är positivt. Inflyttning av högutbildade i kombination med att regionens befolkning utbildar sig är viktigt för kompetensförsörjningen till regionens arbetsmarknad.

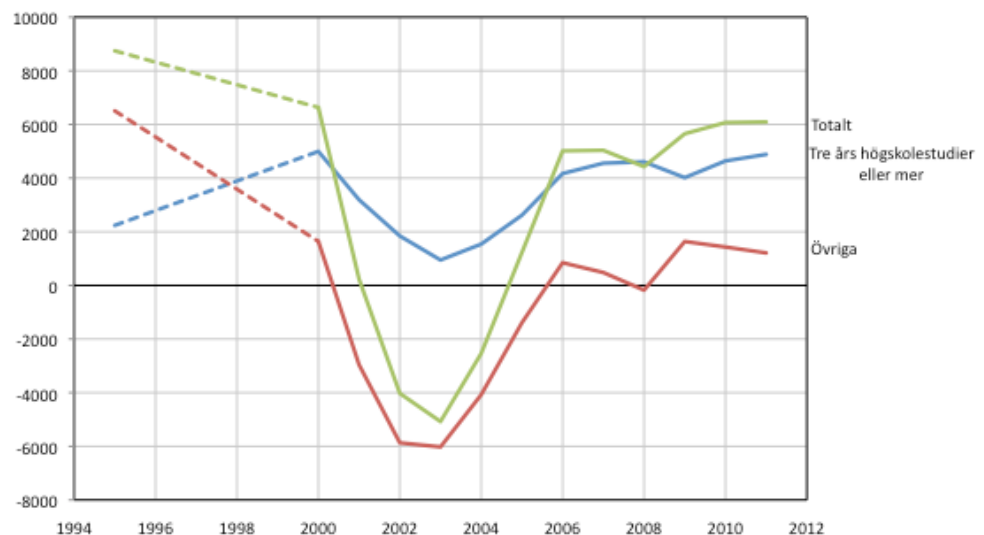


Diagram 5: Inrikes flyttnetto för olika utbildningskategorier. Källa SCB

Fler ungdomar i Stockholms län *går vidare till högre studier* jämfört med genomsnittet för riket. Det är dock färre män än kvinnor som studerar vidare och skillnaden har inte minskat under det senaste decenniet. Läsåret 2010/2011 var andelen ungdomar som påbörjat högre utbildning inom tre år efter slutförd gymnasieutbildning 51 procent i Stockholms län medan motsvarande siffra för riket var 44 procent. Jämfört med riket har Stockholms län haft en konstant högre övergångsfrekvens sedan år 2000. Under den senaste tio åren har också andelen gymnasieungdomar som går vidare till högre studier ökat något. Inom länet finns dock betydande skillnader. Till exempel var det läsåret 2010/11 i Norrtälje endast 32 procent som gick vidare till högre studier inom tre år från avslutad gymnasieutbildning samtidigt som motsvarande siffra i Danderyd var 75 procent.

Antalet nystartade företag per 1000 invånare fortsätter att öka och ökningen i länet är större och snabbare än i övriga landet. Nyföretagandet verkar inte ha påverkats nämnvärt av den finansiella turbulensen internationellt, vilket tyder på ett dynamiskt näringsliv och en god framtidstro. Andelen kvinnliga företagare och företag startade av invånare med utländsk bakgrund ligger i Stockholm högre än i riket.

I näringslivet så *växer de kunskapsintensiva branscherna*, medan tillverkningsindustrin under de senaste 20 åren får en relativt sett allt mindre betydelse för sysselsättningen. Idag är företagstjänster den bransch som vuxit överlägset mest sedan 1990-talet, drygt 100 000 fler sysselsätts idag inom företagstjänster. Särskilt är det sektorn kunskapsintensiva företagstjänster som växt. Företagstjänster är också i absoluta tal den bransch som sysselsätter flest personer (ca 250 000 sysselsatta), följd av handel (ca 150 000 sysselsatta), bygg och transport (ca 140 000 sysselsatta) och vård och omsorg (ca 130 000 sysselsatta). Tillverkningsindustrin har minskat som sektor. Det har också skett en geografisk förändring av arbetsplasternas lokalisering, där branscher som kräver stor yta för sin verksamhet (som tillverkningsindustrin) har flyttat från centrum till mer perifera lägen, medan läget är det motsatta för kontaktintensiva och möteskrävande branscher (som företagstjänster).

Förvärvsfrekvensen är högre i regionen än i riket som helhet, 83,5 procent jämfört med 80,8 procent år 2010. Det finns dock inom regionen betydande skillnader i förvärvsfrekvens mellan kommuner, mellan könen och mellan etniska grupper. Som exempel kan nämnas Södertälje där förvärvsfrekvensen bland utlandsfödda kvinnor endast är 49,2 procent medan den för män födda i Sverige är 81,4 procent.

År 2011 hade Stockholm 9,8 miljoner kommersiella övernattningar. Det innebär en ökning på nästan 3 miljoner eller drygt 40 procent sen 2004. Stockholms läns andelar av det totala antalet övernattningar hade 2011 jämfört med 2004 ökat marginellt från 25,5procent till 28,7procent.

Miljö och klimat

Utsläpp mätt som *koldioxid*ekvivalenter per capita minskar, men inte i tillräckligt hög takt för att nå målen i RUFSS 2010. De flesta kommuner i Stockholms län har ett väl utbyggt fjärrvärmenät med till största delen bibränslen som energikälla. Kollektivtrafiken är också en orsak till att Stockholm har låga utsläpp jämfört med riket, samt att en stor andel av befolkningen bor i flerbostadshus. Att regionen har en liten industrisektor och stor tjänstesektor som är mindre energikrävande har också betydelse.

Växthusgasutsläppen har minskat med ca 0,2 ton per capita eller 5,2 procent mellan åren 2006 och 2009. Ett huvudskäl till denna minskning är den kraftiga befolkningsökningen i regionen, vi är helt enkelt fler som utnyttjar samma energisystem. Minskningen är dock inte tillräcklig för att nå klimatmålen för år 2020 i en jämn takt, då hade en minskning om 0,33 ton behövts.

Sett till olika sektorer minskar bebyggelsesektorn fortfarande utsläppen till följd av övergång från fossila bränslen till el- och fjärrvärme samt träbränslen, industrisektorn ökar sina utsläpp på grund av att användningen av eldningsolja tredubblats och fjärrvärmeanvändningen minskat, transportsektorns utsläpp ökar också, eventuellt på grund av att dieselanvändningen ökat kraftigt på bekostnad av fossilfria bränslen.

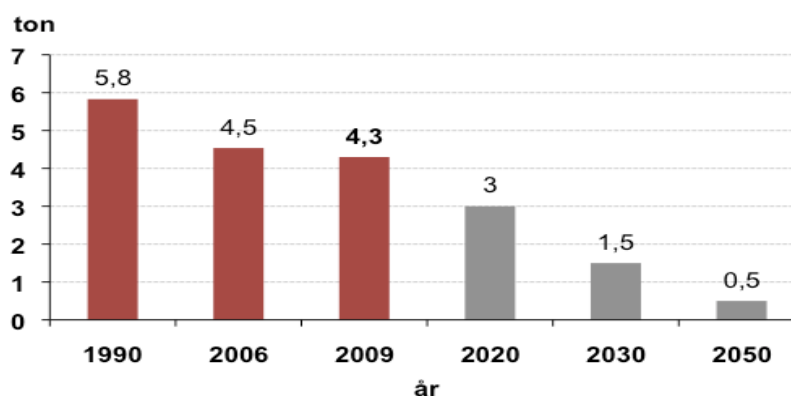


Diagram 6: Koldioxidutsläpp (CO₂) per capita i förhållande till målen i RUFSS 2010
Uppföljning av länets klimatmål enligt RUFSS 2010, läge 2009. Källa: SCB och TMR

Utsläpp kvävedioxider (NOx) och partiklar (PM10) beror i hög grad på vägtrafiken. Kväveoxider kommer främst från fordonens avgaser och utsläppen är idag för stora för att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid ska klaras i Stockholms län. För utsläpp av kvävedioxider har också en ökning skett de senaste åren. PM10 består i huvudsak av uppvirvlade partiklar som bildas genom slitage av vägbeläggning, sand, däck och bromsar. Utsläppen av partiklar minskar, men inte så mycket som skulle behövas för att nå miljökvalitetsnormerna på flera ställen i regionen. Minskningen har också avtagit något.

Energianvändningen minskar men inte i den takt som behövs för att nå målen i RUFSS 2010. Det nationellt vägledande målet för effektivare energianvändning per BNP-enhet ska minska med 20 procent till år 2020, jämfört med nivåerna år 2008. En ökad energieffektivitet kräver dels att mindre energi används, dels att energieffektiviseringsåtgärder vidtas i produktionssystem, verksamheter och bebyggelsebestånd.

De senaste åren har det skett en minskning i mängden *hushållsavfall* per länsinvånare. Det mesta av avfallet i länet går till förbränning. Önskvärt vore att mer av länets biologiska avfall behandlades för att skapa förnyelsebara bränslen. En ökning av matavfallsinsamlingen har skett och trenden är att allt mer matavfall samlas in vilket gör att biogasproduktionen kan öka. År 2009 samlades 248 kg hushållsavfall in per länsinvånare vilket var en minskning med 10 kg jämfört med året innan.

Tätortsnära natur

Människor i regionen ska ha god tillgång till tätortsnära natur av hög kvalitet. Statistiskt sett är tillgången till gröna kilar per invånare ungefär densamma år 2005 och 2011. Sett ur detta perspektiv kan alltså konstateras att regionen än så länge kan växa samtidigt som befolkningens relativt goda tillgång till gröna kilar bibehålls. Idag (2010) har varannan invånare (48 procent) i länet mindre än 1 000 meter till en grön kil och var fjärde invånare (23 procent) har mindre än 500 meter till grön kil. Det bör dock understrykas att uppföljningen koncentrerats till gröna kilar och den inte tagit hänsyn till utveckling eller inskränkning av parker och lokala grönområden.

Bostäder och bebyggelseutveckling

Bostadsbyggandet ligger förhållandevis lågt i förhållande till de långsiktiga bedömningar som gjordes i RUFSS 2010 och det färdigställs för få bostäder i förhållande till den långsiktiga efterfrågan. Särskilt angeläget är det att höja takten på bostadsbyggandet mot bakgrund av den mycket kraftiga befolkningsökningen. Befolkningsökningen är idag högre än det alternativ Hög som presenterades i den regionala utvecklingsplanen.

Befolkningsprognoserna har därför reviderats och nya behovsanalyser av bostadstillskottet tas fram för perioden fram till 2030 under hösten 2012.

Det är också viktigt att det finns bostäder för olika hushållstyper och i olika prislägen. Andelen hyresrätter har mellan åren 1990 och 2010 minskat kraftigt i regionen till förmån för framförallt bostadsrätter. Idag är 37 procent av bostadsbeståndet i länet hyresrätter mot tidigare 60 procent. Andelen bostadsrätter är 38 procent och äganderätter 25 procent.



Diagram 7: Tillskottet av bostäder och befolkningsökningen i Stockholms län 1975-2011.
Källa: SCB och Länsstyrelsen

Befolkningen har ökat i de regionala stadskärnorna (från 28 procent av befolkningsandelen 1985 till 30 procent år 2010). Av befolkningstillskottet från 2005 till 2011 (totalt 201.528 personer) har 36 procent tillkommit i de regionala stadskärnorna, 43 procent i regional stadsbygd med utvecklingspotential, 18 procent i övrig regional stadsbygd och 3 procent i övriga länet. Sammanlagt har 79 procent av befolkningstillskottet skett i områden med hög tillgänglighet och utvecklingen bedöms därmed gå i rätt riktning.

Utvecklingen av *bebyggelseättheten* följer i stort befolkningsutvecklingen och har under perioden 1980 – 2010 ökat i de redan täta delarna medan den minskat något i de glesare delarna. Bebyggelseättheten mäts som kvm våningsyta (BTA) per hektar bebyggd mark.

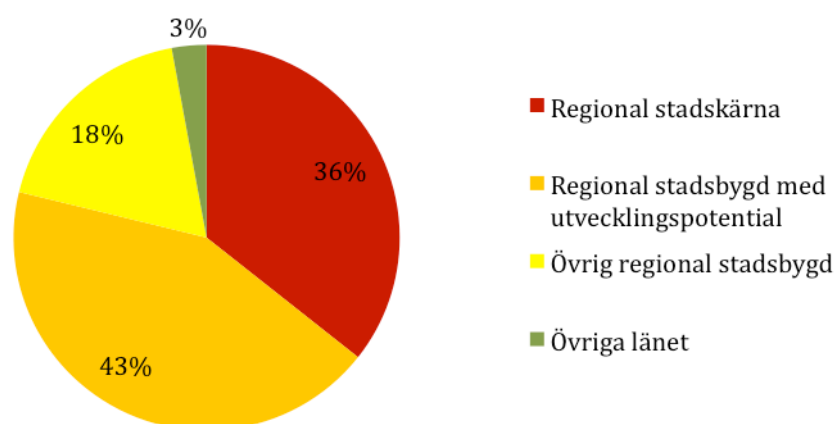


Diagram 8: *Fördelning av befolkningstillskott år 2005-2011 på olika delar av bebyggelsestrukturen enligt RUF5 2010, plankarta för Stockholms län 2030. Källa: TMR*

Resvanor

Stockholms län har haft en långsiktig trend som innebär ett ökat resande med både bil och kollektivtrafik. Bilresandet har dock ökat i en betydligt snabbare takt än kollektivresandet och kollektivtrafikandelen totalt i länet har minskat över tid. Efter trängselskattens införande 2005 ökade kollektivtrafikandelen däremot för resor in mot Stockholms innerstad och för resor över Saltsjö-Mälarsnittet. Sedan dess har kollektivtrafikandelen fortsatt öka i regionens centrala delar. För till exempel resor in mot innerstaden har kollektivtrafikandelen ökat från 61 procent 2005 till 69 procent 2011 vilket är en väsentlig ökning och en tydlig skillnad mot utvecklingen i länet som helhet.

Antalet bilresor till innerstaden har minskat med 13 procent sen 2005, under samma period har bilresorna över Saltsjö-Mälarsnittet minskat med 6 procent och bilresorna över regioncentrumsnittet har ökat med 2 procent samtidigt som befolkningen ökat med 7 procent.

En slutsats är att persontransporter med bil har minskat i de centrala delarna av regionen under de senaste åren. Kollektivtrafikresandet har inte ökat i motsvarande mängd vilket kan bero på att några har ändrat sin målpunkt i samband med trängselskattens införande. Det minskade bilresandet kan vara en följd av att fler ställer bilen och går eller cyklar istället.

Andelen nöjda SL-resenärer har ökat från 56 procent år 2000 till 74 procent år 2010. Under 2010 bröts den positiva trenden och 2011 sjönk kundnöjdheten ytterligare något. Andelen nöjda totalt i SL-trafiken är nu 72 procent. Det är framförallt resenärer på pendeltåg och tunnelbana som är mindre nöjda nu än för några år sedan. De senaste årens kraftiga befolkningsökning med ökad trängsel som följd och de senaste årens kalla och snörika vintrar som orsakat stora

problem är troligtvis de främsta orsakerna till att kundnöjdheten gått ner. De många parallella avstängningarna som sker i trafiken på grund av upprustningar och nybyggnationer är troligtvis också en bidragande orsak.

Bilnehavet minskar i länet: antalet personbilar per 1000 invånare år 2011 var 391, något färre än år 2000, vilket innebär att biltätheten minskat under de senaste årens kraftiga befolkningstillväxt.

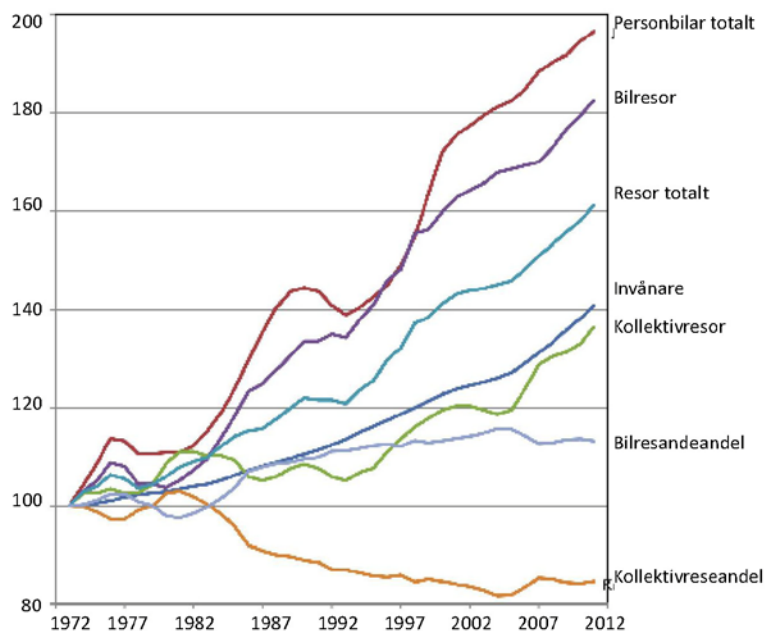


Diagram 9: Utveckling av befolkning och resande sedan år 1973 i Stockholms län. Källa: SL, SCB och TMR

Diagram 9 visar hur befolkning, antalet personbilar, bil- och kollektivtrafikresor samt kollektivreseandelen har utvecklats sedan år 1973. Antalet personbilar i trafik, bilresor och resbehovet har ökat i snabb takt. Kollektivtrafikresorna har utvecklats i stort sett i samma takt som befolkningen. Kollektivreseandelen har en minskande tendens under perioden. Eventuellt kan ett trendbrott ha skett i samband med trängselskattens införande.

Trivsel och trygghet

Stockholms län har en lägre andel av befolkningen med försörjningsstöd än riket som helhet. Andel av befolkningens nettoinkomst som består av någon form av försörjningsstöd/ersättning har minskat under perioden 2009 – 2010 och befinner sig nu på 2008 års värde. Det finns dock stora inomregionala skillnader när länets kommuner jämförs med varandra.

Ohälsotalet² i länet är betydligt lägre än riket i genomsnitt. Den nedåtgående trenden fortsätter och ohälsotalet har under 2010 sjunkit under 1997 års nivå. Det är dock fortfarande stor skillnad

² Ohälsotalet består av antalet ersättningsdagar (sjukpenning mm) i relation till befolkningen.

mellan män och kvinnor, där kvinnor har ett högre ohälsotal. Positivt i sammanhanget är att ohälsotalet för kvinnor minskar i snabbare takt jämfört med män.

Hur tryggt ett område uppfattas kan mätas i *antal anmälda brott* per 100 000 invånare för brottskoden stöld-, rån- och häleribrott/bilbrott/skadegörelse. Antal skadegörelser, stöld och bilbrott har minskat i Stockholms län men ligger dock fortfarande över riksgenomsnittet. Jämfört med 1997 har antal anmälda brott av den typen minskat från ca 17 500 till ca 12 000 per 100 000 invånare, vilket är en minskning på 30,5 procent.

Två strategier – 15 åtaganden

RUFS 2010 innehåller sex strategier. Varje år följs två av strategierna upp. För 2012 har strategierna "Frigör livschanser" och "Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transportererna och bostadssektorn" prioriterats. För strategin "Frigör livschanser" följs fem åtaganden upp och för strategin "Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transportererna och bostadssektorn" följs 10 åtaganden upp.

Det sker en stor mängd insatser hos många aktörer och det skulle inte vara möjligt att redovisa alla pågående insatser inom respektive strategi. Nedan följer därför ett urval av insatser som görs för att genomföra åtagandena. Sammanfattningen är inte heltäckande utan ska ses som nedslag hos några av de viktigaste aktörerna.

Strategi 1: Frigör livschanser

Fem åtaganden hör till denna strategi. Åtagandena behandlar vad som behöver göras för att nå de båda planeringsmålen, "Hela regionen präglas av delaktighet och integration" och "Alla invånare oavsett bakgrund använder sin kompetens på en väl fungerande offentlig och privat arbetsmarknad" som är kopplade till strategin.

Åtagandena är:

1. Samverka på strategisk nivå för att förnya och bredda integrationspolitiken
2. Anta en policy mot diskriminering
3. Göra organisationerna mångfaldsorienterade
4. Följa upp integration och utanförskap i hela regionen
5. Undanröja hinder för att alla människor tryggt ska kunna vistas och resa i regionen

Åtagande 1: Samverka på strategisk nivå för att förnya och bredda integrationspolitiken

Bakgrund

RUFS 2010 anger att integrationspolitiken är koppad till samtliga fyra mål för regionens utveckling: en öppen och tillgänglig region, en ledande tillväxtregion, en region med god livsmiljö och en resurseffektiv region. RUFS betonar att hela det sociala systemet ska utvecklas, och integration/mångfald bör ses som en strategisk fråga för hela regionen.

En regional identitet behöver vara inkluderande för invånare och inflyttare, och attraktiv för besökare. En grundförutsättning för lyckad integration för individen är ett snabbt inträde på arbetsmarknaden. Kraftfulla satsningar på detta är avgörande för hela integrationspolitiken. I en resurseffektiv region blir ingen

diskriminerad på arbetsmarknaden. Segregation och utsatthet bland barn kan minskas om föräldrarna kommer in på arbetsmarknaden.

Vad görs?

På nationell nivå inriktas politiken i huvudsak på generella åtgärder som minskar utanförskapet i samhället. 2010 trädde en ny reform i kraft för att påskynda nyanlända invandrares etablering i arbets- och samhällslivet. Reformen innebär bland annat att staten tar ett större ansvar för nyanländas etablering genom att Arbetsförmedlingen får ett samordnande ansvar för etableringsinsatserna. Under hösten 2011 hölls ett nationellt rådslag om integration i Stockholm med fler än 250 deltagare från den offentliga, ideella och privata sektorn i. Rådslaget var ett led i regeringens arbete mot en ny integrationspolitisk strategi.

Det kommunala arbetet inom politikområdet handlar framförallt om introduktion av nyanlända, och utformningen av den kommunala integrationspolitiken varierar stort i regionen. Genom *samverkansöverenskommelsen introduktion nyanlända* samverkar kommunerna för att Stockholms län ska bli ett föredöme när det gäller introduktion av flyktingar och asylsökande. Särskilda insatser ska riktas mot de vuxna i arbetsför ålder så att de snabbt kan komma i arbete och försörja sig själva och sin familj.

En *gemensam vuxenutbildningsregion* i Stockholms län är ett projekt som kommer att drivas av länets samtliga kommuner tillsammans med KSL (Kommunförbundet Stockholms län) och Länsstyrelsen. Syftet med en vuxenutbildningsregion är att de prioriterade målgrupperna skall ha tillgång till ett brett och välutvecklat utbildningsutbud.

Ett annat exempel på en regional och lokal insats är *Svenska för yrkesutbildade*, Sfx. Svenska för yrkesutbildade innebär svenskundervisning med fokus på yrkesspråket, med utökade möjligheter att lära sig om arbetsmarknaden och sitt yrke i Sverige. I dagsläget finns kurser för yrkesområdena bussförare, företagare, hantverkare, ingenjörer, lastbilschaufförer, medicinsk personal, pedagoger, jurister, ekonomer och samhällsvetare.

De senaste 10 åren har Länsstyrelsen tillsammans med fler regionala aktörer (t.ex. Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan och Bolagsverket) anordnat en årlig rekryteringsbasar i Stockholms län. *Bazaren* är ett samarbete mellan privat och offentlig sektor samt den akademiska världen för att skapa nya mötesplatser mellan arbetsgivare och framtida arbetstagare.

Welcome house är ett initiativ från Länsstyrelsen att skapa en mötesplats där alla nyinflyttade till Stockholms län, såväl inrikes-

som utrikesfödda, ska få information om hur man ska kunna få igång sitt liv, en länsövergripande mottagning för nyinflyttade i länet som behöver information för sin etablering. Welcome house planeras starta under 2012.

Länsstyrelsen i Stockholms län arbetade i aktionen *Anställ kompetensen* under januari-juli 2011 tillsammans med flera aktörer i länet för att synliggöra den kompetensresurs och de initiativ som genomförs för att matcha utbud med efterfrågan på arbetsmarknaden.

Centrala medel har avsatts för särskilda stödinsatser till *vårdpersonal med examen från land utanför EU/EES-området* för att stimulera det framtida personal- och kompetensförsörjningsbehovet inom vård- och omsorgsbranschen.

Koordination Norrort är ett projekt som avser att tydliggöra norrortskommunernas ansvar för flyktingmottagandet i förhållande till Arbetsförmedlingen och andra berörda myndigheter och aktörer. En kartläggning ska lägga en grund för framtida gemensamma strategier och samverkan samt i förlängningen utveckla flyktingmottagandet i kommunerna.

Etablering Södertörn är ett samverkansorgan där kommuner och arbetsförmedling tillsammans utvecklar och säkerställer en likvärdig etablering för alla nyanlända.

Transkulturellt Centrum (TC) är Stockholms läns landstings kunskapscentrum i transkulturell psykiatri, asyl- och flyktingsjukvård samt tandvård för asylsökande och "papperslösa". Från 1 januari 2012 rymmer TC också en grupp hälsokommunikatörer, som har ett uppdrag att informera och vägleda invandrare och flyktingar kring bl.a. vägar i vården, migration och hälsa.

Det nya integrationsperspektivet i RUFSS 2010 omfattar utvecklingsområden som inte traditionellt betraktas som integrationspolitiska: tillgänglighet och stadsplanering som tar hänsyn till både sociala och ekonomiska faktorer. *Järvalyftet* är en långsiktig investering för att förbättra levnadsvillkoren i stadsdelarna kring Järfältet: Akalla, Hjulsta, Husby, Kista, Rinkeby och Tensta. Arbetet är organiserat i fyra huvudområden: Bra boende och mer varierad stadsmiljö, trygghet i vardagen, stärkt utbildning och bättre språkkunskaper, samt fler jobb och ökat företagande.

Sedan 2007 äger och förvaltar det kommunala bostadsbolaget *Telge Hovsjö* majoriteten av de 2200 lägenheterna i Hovsjö i Södertälje,

ett bostadsområde uppfört under miljonprogramsåren på 1970-talet. Telge Hovsjös uppdrag är att tillsammans med Hovsjöborna, det lokala föreningslivet, intresseorganisationer och myndigheter utveckla stadsdelen och göra den till en attraktiv och integrerad del av Södertälje. Det gör man genom att låta renoveringen av fastigheterna gå hand i hand med att rusta människorna som bor i området.

Det finns även ett flertal relevanta *strukturfondsfinansierade* projekt som drivs i regionen, främst genom Europeiska Socialfonden (ESF), men även genom Europeiska Regionalfonden (ERUF). T.ex. har de åtta Södertörnskommunerna enats om att gemensamt ta krafttag för en ökad tillväxt i Storstockholms södra delar. Som ett inslag i det arbetet initierades det ESF- och ERUF-finansierade projektet *Matchning Södertörn*.

Tema Nyanlända är ett annat exempel på ett regionalt tematiskt projekt inom området nyanlända flyktingars etablering som finansieras av både Europeiska Socialfonden (ESF) och Europeiska Flyktingfonden (ERF). Tema Nyanlända arbetar framförallt utifrån tre strategier – samverkan, uppföljning och tematisering. Samverkansarbetet bygger på att skapa förutsättningar för kunskapsspridning och erfarenhetsutbyte utifrån gemensamma arenor/mötesplatser. Genom dialog och nätverk med projektledare följs verksamheterna upp och sammanställs.

Projektet *Feedback* är ett ESF-finansierat samarbetsprojekt mellan Stockholms läns 26 kommuner med medfinansiering av Arbetsförmedlingen. Projektet syftar till att pröva en processmodell som säkerställer att arbetssökanden får återkoppling från arbetsgivare. Genom feedback från arbetsgivare som ger avslag på en arbetsansökan kan det bli en positiv upplevelse istället för nedslående.

Åtagande 2: Anta en policy mot diskriminering

Bakgrund

Enligt RUFS 2010 bör arbetet i regionen organiseras enligt ett program som tagits fram av den internationella koalitionen av städer mot rasism på initiativ av UNESCO. Denna internationella koalition arbetar utifrån en tiopunktsplan mot rasism, diskriminering och främlingsfientlighet, som har många dimensioner och integrerar flera områden, exempelvis utbildning, boende, arbete, kultur och fritid. Alla kommuner i Stockholmsregionen kvalificerar sig för medlemskap i UNESCO:s koalition, men medlemskap är inte ett krav för att arbeta enligt policyn. UNESCO:s tiopunktsplan har tydligt fokus på etnisk diskriminering. Denna plan behöver anpassas till arbetet i regionen, användas som stöd för utveckling av regionens arbete med andra typer av diskriminering och fastslås som policy

som täcker alla delar av diskrimineringslagstiftningen – något som ännu inte har gjorts.

Vad görs?

Nationellt driver regeringen insatser för att nå målet om ett samhälle fritt från diskriminering. Den nya svenska diskrimineringslagen, som trädde i kraft 2009, har vidgat diskrimineringsförbudet till att omfatta fler samhällsområden och inom arbetslivet gäller diskrimineringslagen även personer som söker arbete, praktikanter och personer som utför arbete som inhyrd eller inlånad arbetskraft. Sveriges Kommuner och Landsting driver sedan 2008 ett svenskt nätverk mot rasism och diskriminering där utgångspunkten för arbetet är den tiopunktsplan som lanserats av UNESCO. Deltagande Stockholmskommuner är idag Botkyrka, Huddinge, Sundbyberg, och Södertälje. Dessutom deltar Diskrimineringsombudsmannen (DO) i nätverket.

Botkyrka kommun har som nämnts åtagit sig att arbeta med UNESCO:s tiopunktsplan. Botkyrka kommun tog därmed initiativ till att starta ett regionalt UNESCO-kontor i Botkyrka. En förstudie genomförs, och Botkyrka kommun kommer att få stöd i arbetet av Unesco.

Ytterligare ett exempel på en verksamhet som arbetar mot diskriminering är *Antidiskriminering i Alby* som är ett samarbete mellan Botkyrka kommun och antidiskrimineringsbyrån i Alby. Samarbetet går ut på att använda lokala föreningar i arbetet mot diskriminering i kommunen.

Åtagande 3: Göra organisationerna mångfaldsorienterade

Bakgrund

I RUFSS 2010 står att Stockholmsregionen ska bli mer attraktiv, konkurrenskraftig och effektiv genom att regionens aktörer tar till vara all befintlig kompetens hos invånarna i form av utbildning, yrkeserfarenheter, språkkunskaper och kultur. Det behövs en större mångfald i alla organisationer och i alla samhällssektorer. Offentlig sektor har som arbetsgivare ett särskilt ansvar att mångfaldsorientera sina verksamheter, eftersom det ökar förutsättningarna för alla i befolkningen – oavsett vilken grupp de tillhör – att känna förtroende för verksamheten och kunna ta del av service på lika villkor.

Även näringslivets och den sociala ekonomins organisationer bör bli mer mångfaldsorienterade.

Vad görs?

Det nationella integrations- och mångfaldsarbetet syftar främst till insatser inriktade mot utlandsfödda, för att stärka deras

konkurrenskraft på arbetsmarknaden. Som nämnts under Åtagande 1 så hölls under 2011 ett nationellt rådslag om integration i Stockholm med deltagare från den offentliga, ideella och privata sektorn.

Landstinget i Stockholms län har tagit initiativ till ett *handlingsprogram för mångfaldsorientering* som syftar till att göra organisationer i regionen mer mångfaldsorienterade. SLL TMR har tagit fram rapporter som kartlägger en rad områden kopplade till mångfald på arbetsmarknaden. Kartlägningsarbetet resulterade i slutsatsen att ett regionalt arbete med integrationsfrågor i högre grad bör fokuseras på ett arbetsgivarperspektiv och skapa förutsättningar för en regional kunskapsarena för integrationsarbetet. Inom ramen för handlingsprogrammet har landstinget tagit initiativ till förstudien *samverkan för mångfaldsorientering*. Landstinget samarbetar med sex andra arbetsgivare i länet för att gemensamt analysera utvecklingsbehoven och ta reda på hur man på bästa sätt kan arbeta strategiskt med mångfaldsorientering i sin egen organisation och i regional samverkan.

Inom det delregionala samarbetet bland Södertörnskommunerna har man t.ex. enats om att följa upp *mångfald i personalboksluten*, en modell som kan anpassas och användas av hela regionen. Som arbetsgivare och utbildare har kommuner och landsting ett betydande handlingsutrymme och bör föregå med gott exempel. Ett antal kompetensutvecklingsprojekt pågår också i samarbete med arbetsgivare. Flertalet av dessa projekt är finansierade via ESF. Ett sådant är projektet *Nationell Matchning*, som till en början var ett lokalt samarbete mellan Arbetsförmedlingen och Södertälje kommun. Syftet är att kunna tillvarata den yrkeskompetens som finns hos utlandsfödda akademiker och matcha den med de behov som finns på arbetsmarknaden. Sedan november 2011 är Nationell Matchning ett ESF-finansierat projekt i syfte att vidareutveckla det metod- och matchningsarbete som påbörjats lokalt i Södertälje. Projektet har nu etablerat matchningsteam i de tre storstadsregionerna Malmö, Göteborg och Södertälje/Stockholm.

Korta vägen är ett projekt som riktar sig till akademiker med utländsk bakgrund som har studerat på utländska universitet eller högskolor i minst tre år och har varit i Sverige i mindre än tre år. Projektet är ett samarbete mellan Stockholms universitet och Arbetsförmedlingen. Syftet är att ta tillvara kompetens och förkorta vägen till den svenska arbetsmarknaden.

Diversity Charter in Sweden är ett nationellt nätverk för företag och organisationer som visar hur man framgångsrikt kan arbeta med

mångfald. De anslutna företagen och organisationerna förbinder sig att aktivt arbeta med mångfald i den egna organisationen.

Realise – making the most of our human capital by 2020 är ett samarbetsprojekt finansierat av Europeiska integrationsfonden (ESF). Under ett drygt år ska Mångkulturellt centrum i Botkyrka tillsammans med åtta andra organisationer inom EU kartlägga och analysera överkvalificering bland utrikesfödda från länder utanför EU och på vilket sätt kvalificerade utrikesfödda exkluderas från arbetsmarknaden med utgångspunkt i den lokala situationen i Botkyrka kommun.

Det finns även ett antal aktiva utvecklingspartnerskap i Stockholmsregionen, finansierade genom EU:s gemenskapsinitiativ Equal (inom Socialfonden, ESF). Exempel på partnerskap är:

- *Paraplyprojektet* har som syfte att öka intresset och kunskapen om mångfald på arbetsplatsen och skapa opinion mot all diskriminering. Genom kanaler som en webbtidning, böcker och seminarier vill man informera och påverka beslutsfattare och media.
- Stockholms läns utvecklingspartnerskap för social ekonomi *Slup.se* har bildats för att stärka föreningar, stiftelser, kooperativ och liknande. Syftet är bl.a. att underlätta för dessa att hitta resurser, men även sprida sitt eget erbjudande.
- Homo- och bisexuella i omsorgen var ett utvecklingspartnerskap som arbetade för att alla ska kunna vara öppna med sin sexuella läggning och på sin arbetsplats genom information och diskussion. Utvecklingspartnerskapet ledde till att projektet *Fritt Fram* skapades från vilket man än i dag kan beställa utbildningsmaterial via RFSU.

Åtagande 4: Följa upp integration och utanförskap i hela regionen

Bakgrund

RUFS 2010 anger att integration och utanförskap ska följas upp gemensamt för att regionens aktörer ska ha samma underlag för åtgärder. Men det finns många olika definitioner av integration och utanförskap, och olika typer av undersökningar. Det gör det svårt att sammanställa och jämföra information.

Stockholmsregionen är en integrerad bostads- och arbetsmarknad, och segregation och utanförskap bör därför mätas på regional nivå. Samtidigt ligger ansvaret för data som gäller sociala förhållanden på vissa statliga myndigheter och på kommunerna. Ett framgångsrikt och fokuserat regionalt utvecklingsarbete kräver ett systematiskt och tillförlitligt sätt att mäta utvecklingen och följa upp insatser.

Vad görs?

SCB fick år 2009 uppdraget att redovisa registerstatistik för att belysa utvecklingen av integration på nationell och lokal nivå. I uppdraget ingår att redovisa variabler och nyckeltal inom områdena arbetsmarknad, demografi, transfereringar, inkomst, boende, flyttmönster, utbildning, hälsa samt val och valda. Redovisning ska ske för hela riket, länen och kommunerna, för de stadsdelar som omfattades av lokala utvecklingsavtal (LUA) och de stadsdelar som omfattas av urbant utvecklingsarbete (URB) från och med 2012.

Från och med 2012 går regeringens urbana utvecklingsarbete in i en ny fas (i och med att förordningarna om urbant utvecklingsarbete och de lokala utvecklingsavtalen har upphört vid årsskiftet) och utvecklingsarbetet inriktas främst på utvärdering, kunskapsinhämtning, kunskapsutbyte och kunskapsspridning. Regeringskansliet har också bildat en arbetsgrupp för en kommande integrationsstrategi.

Den socioekonomiska segregationen är en av regionens största utmaningar. Ett konkret sätt att närma sig problemet är att systematiskt mäta och följa upp integrationen och utanförskapet i hela Stockholmsregionen. För det krävs *gemensamma definitioner* och standardiserade metoder. Ett arbete med syfte att utveckla regionala indikatorer och mått på utsatthet och integration har pågått under en längre tid och tidigare använts TMR och Stockholms stad.

I samverkan med Länsstyrelsen har TMR tagit fram en beskrivning av hur *mångfald ser ut på arbetsställen* i Stockholms län i rapporten "Hur ser det ut?". Denna rapport blev den första sammanställningen i Sverige som beskriver etnisk mångfald på fysiska arbetsställen i ett regionalt perspektiv. Solna stad har genomfört en kartläggning över arbetsmarknadsdeltagandet bland kommunens invånare med utländsk bakgrund med hjälp av samma metod.

Nyckeltalsinstitutet AB har tillsammans med Volvo Personvagnar och Stockholms stad tagit fram *nyckeltal*, som kartlägger utländsk bakgrund i företag/organisationer. Landstinget har med hjälp av samma företag tagit fram ett antal olika nyckeltal för utländsk bakgrund. Resultatet kommer att ligga till grund för inriktningen av det fortsatta personalstrategiska arbetet inom området.

Åtagande 5: Undanröja hinder för att alla människor tryggt ska kunna vistas och resa i regionen

Bakgrund

För att invånarna i en storstad ska kunna utnyttja dess fördelar måste det finnas goda möjligheter att röra sig i regionens alla delar. Alla ska känna sig tillräckligt trygga när de vistas i det offentliga rummet eller reser kollektivt i regionen. Känslan av otrygghet begränsar en människas livsrum och livschanser. Den fysiska miljön ska upplevas som trygg och försvåra brottslighet. Miljön ska dessutom vara tillgänglig även för funktionshindrade. Det är viktigt att många människor vistas ute på gator, torg och andra allmänna platser, eftersom det ökar känslan av trygghet för alla.

Vad görs?

År 2008 gav regeringen Boverket i uppdrag att leda ett projekt för att stärka tryggheten i Sveriges stads- och tätortsmiljöer ur ett jämställdhetsperspektiv, en del i detta arbete är verksamheten "*Tryggt och jämt*".

Fördubblingsprojektet syftar till att uppnå det gemensamma målet inom kollektivtrafikbranschen att *fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel*. För att kunna nå målet krävs bland annat att kollektivtrafiken kännetecknas av hög tillgänglighet, kvalitet och effektivitet samt att både resenärer och personal kan känna sig trygga. Med anledning av det har stiftelsen Tryggare Sverige fått i uppdrag av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik att se över hur man kan öka tryggheten i kollektivtrafiken. Ett branschgemensamt program för trygghet, säkerhet samt tillgänglighet för personer med funktionshinder ska tas fram.

Länsstyrelsen har arbetat tillsammans med Boverket i den ovan nämnda verksamheten "*Tryggt och jämt*". Totalt har 17 projekt genomförts i Stockholms län med stöd av medel från Boverket. Bland dem kan nämnas:

- Tunnelstrategi i Täby gick ut på att en inventering av kommunens cirka femtio gång- och cykeltunnlar har utförts ur ett trygghetsperspektiv.
- Ökad trygghet och minskad utsatthet i Fisksätra har genomfört en medborgardialog genom dörrknackning, trygghetsvandringar, medborgarmöten samt intervjuer med nyckelpersoner med fokus på kvinnors uppfattning av otrygghet.
- Projektet Belysningsprogram för Österåkers kommun syftade till att skapa tydliga riktlinjer för hur utomhusbelysningen i kommunen ska utformas. Fokus har legat på ökad trygghet, tillgänglighet och säkerhet för dem som rör sig utomhus när mörkret har fallit.

- Projektet Ny belysning i Albyparken gick ut på att ta fram ny utomhusbelysning i parken. Albyparken hade tidigare pekats ut som en av Botkyrka kommuns mer otrygga platser på grund av dålig belysning samtidigt som parken även varit en viktig social knutpunkt i kommunen.

Södertälje polismästar distrikt och Södertälje kommun har gemensamt tagit fram och infört en samverkansmodell - *Effektiv samverkan Södertälje*, ESS. Denna modell möjliggör en effektivare lokal samverkan med bra handlingsberedskap och långsiktigt effektivt förebyggande arbete med bl.a. fokus på ungdomsproblematiken. Kommunstyrelsen har fastställt Effektiv Samverkan i Södertälje som kommunens generella samverkansmodell för att upprätthålla tryggheten.

Tillgänglighetsprojektet Stockholms stad har under åren 1999-2010 arbetat med att göra Stockholm tillgängligt för personer med funktionsnedsättning. 100 mnkr har årligen avsatts för att göra Stockholm till "världens mest tillgängliga huvudstad". Projektet har arbetat för att öka kunskapen kring tillgänglighetsfrågorna och synliggöra tillgänglighetsperspektivet. Tillgänglighetsprojektets arbete avslutades den 31 december 2010. Arbetet med att göra Stockholm tillgängligt har gått från att vara ett projekt till att bli en integrerad del av verksamheten hos stadens nämnder och bolag. Staden har också tillsatt ett borgarråd med ansvar för tillgänglighetsfrågorna.

Hösten 2010 antogs *SL:s långsiktiga handlingsplan för tillgänglighet 2011-2021*. SL:s mål med tillgänglighetsarbetet under dessa år är att "SL:s allmänna kollektivtrafik ska upplevas som det mest attraktiva resealternativet för resenärer med funktionsnedsättning". SL arbetar också med att göra resandet tryggare. Bland annat har man inrättat *Trygghetscentralen* som samordnar resurserna i kollektivtrafiken. Övervakningskameror på stationer och i fordon är ett annat exempel. Mycket kraft läggs också på förebyggande åtgärder där SL t.ex. samarbetar med Lugna gatan och andra frivilligorganisationer.

Strategi 2: Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn

Totalt hör 10 åtaganden till denna strategi: fyra för utbildning respektive transporter och två för bostadssektorn. Åtagandena behandlar vad som behöver göras för att nå planeringsmålen som är kopplade till strategin. Planeringsmålen är:

- "Utbildningssystemet är väldimensionerat, tillgängligt och av högsta kvalitet",
- "Bostadsbyggandet sker i en takt så att utbudet långsiktigt motsvarar efterfrågan",
- "Bostäderna har hög kvalitet och är väl underhållna",
- "Transportsystemet bidrar till en ökad regional tillgänglighet" och
- "Kvaliteten i resor och transporter är generellt god och särskilt hög till och inom regioncentrum och till övriga regionala stadskärnor."

De tio åtagandena är:

Inom utbildningssystemet

1. Säkra en utbildning med hög kvalitet i hela regionen.
2. Anpassa yrkesutbildningen till arbetsmarknadens och individernas efterfrågan.
3. Bygga ut och effektivisera den högre utbildningen i regionen.
4. Understödja universitet och högskolor för att uppnå hög kvalitet.

Inom bostadsförsörjningen

5. Anpassa byggandet i alla kommuner till den långsiktiga efterfrågan.
6. Anpassa bostadsmarknadens funktionssätt för att nå hög kapacitet och kvalitet i byggprocessen.

Inom transportsystemet

7. Utveckla en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla
8. Öka vägkapaciteten i kritiska avsnitt, samt styr och begränsa efterfrågan
9. Utveckla förbindelser inom och utom landet
10. Stärka förmågan att genomföra investeringar i infrastrukturen

Åtagande 1: Säkra en utbildning med hög kvalitet i hela regionen

Bakgrund

Sverige satsar betydande resurser på utbildning – drygt 6 procent av BNP, vilket placerar oss högt bland OECD-länderna. Men mer behöver göras för att ta vara på huvudstadsregionens utvecklingspotential. Inte minst krävs insatser för att få hög kvalitet i utbildningen för barn, unga och vuxna. Ett viktigt steg är att huvudmännen måste kvalitetssäkra innehåll, måluppfyllelse och resultat i syfte att utveckla verksamheten. Jämförelser mellan huvudmän och utbildningssamordnare är också viktiga som incitament till förbättring.

Stockholmsregionens storlek ger goda förutsättningar för ett brett utbud av utbildningar och specialisering genom samarbeten. Vuxenutbildningen, inkl. utbildning i arbetslivet, bör bli mer effektiv, tillgänglig och flexibel, vilket minskar risken för bland annat arbetslöshet, sjukfrånvaro och segregation. För att utländska experter ska vilja verka här behövs internationella skolor för deras barn.

Vad görs?

Högskoleverket arbetar bland annat med en ny typ av system för *utvärdering och kvalitetssäkring* när det gäller högre utbildning. Cirka 400 bedömare från nordiska lärosäten, studenter och arbetsliv har arbetat med bedömningar av en stor mängd utbildningar. Myndigheten har utvecklat en webbfunktion som enkelt och tydligt åskådliggör resultaten av kvalitetsutvärderingarna, inkl. omdömen om de olika utbildningarna.

Det finns möjlighet att göra jämförelser på flera olika sätt, både för huvudmännen och för individen. Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, arbetar med s.k. *Öppna jämförelser för grund- och gymnasieskola*. Syftet är att stimulera landsting och kommuner att analysera sin verksamhet, lära av varandra, förbättra kvaliteten och effektivisera verksamheten.

Skolverket sammanställer statistik och databaser och därmed erbjuder kommuner och regioner möjligheter att *jämföra resultat och verksamheter*. Dessutom kan nämnas att Svenskt Näringsliv intressebevakar utbildning och forskning och driver flera frågor på nationell nivå.

Vid sidan av det nationella systemet med öppna jämförelser har vissa kommuner via sina hemsidor utvecklat egna möjligheter för medborgarna att göra *kvalitetsjämförelser* kring olika utbildningar

– liksom om vissa andra verksamhetsområden. Detta gäller t ex Stockholms stad som har cirka 240 grundskolor.

Med stöd av Kommunförbundet Stockholms län, KSL, har kommunerna i länet länge arbetat för att skapa en *gemensam gymnasierregion*. Genom en bred uppgörelse 2011 kan alla elever nu söka och antas på lika villkor till samtliga nationella gymnasieprogram inom länet.

I arbetet med att säkra en tillräcklig och kvalitativ utbildning ingår också att få fler ungdomar att utnyttja sin potential och studera vidare. Stockholms län har ovanligt många ungdomar som avbryter sina gymnasiestudier. Efter initiativ av KSL har ett en verksamhet startats med syfte att bilda en *ungdoms- och elevdatabas* för att ha uppsikt över samtliga ca 80 000 gymnasieelever. På så sätt kan man fånga upp och stödja elever som av olika anledningar har valt att avbryta sina studier.

Utöver den gemensamma gymnasierregionen har kommunerna i Stockholms län också beslutat att skapa en gemensam *vuxenutbildningsregion*. Hösten 2011 antogs en handlingsplan för arbetet.

Internationella skolor i olika delar av Stockholmsregionen har betydelse för att locka utländsk expertis till regionen. *Etableringen av engelskspråkiga skolor* har ökat i Stockholmsregionen under senare år.

Kunskapslotsen etapp 2 är ett projekt som utvecklar det *regionala samarbetet mellan akademi och företag*. Man vill skapa system och strukturer som utvecklar högskolornas sätt att samverka med och utnyttja kunskap hos regionens små och medelstora företag. Projektet är ett samarbete mellan Karolinska Institutet, Kungliga Tekniska Högskolan och Stockholms Akademiska Forum (StAF) och är delfinansierat från Europeiska regionala utvecklingsfonden.

Stockholms Akademiska Forum kommer också under 2012 att tillsammans med bland annat högskolorna och Stockholms stad att arbeta med en regional handlingsplan för Stockholm som internationell studiedestination.

Åtagande 2: Anpassa yrkesutbildningen till arbetsmarknadens och individernas efterfrågan

Bakgrund

Utbudet av yrkesutbildning finns på flera nivåer och med olika huvudmän. Yrkehögskolan ger förutsättningar för en effektivare yrkesutbildning. Samordning och långsiktigt ansvarstagande krävs

inte minst från regionala aktörer. En gemensam struktur behöver skapas för att säkra ett brett utbud av både utbildning och praktikplatser. Uppgiften vilar på kommuner, utbildningsanordnare, Arbetsförmedlingen och olika arbetsgivare.

Gymnasial och eftergymnasial yrkesutbildning bör lokaliseras utifrån arbetsmarknadens behov och de inomregionala förutsättningarna. I de regionala stadskärnorna finns goda förutsättningar för att erbjuda olika typer av lokalt anpassade yrkesutbildningar. Det kan stärka ett områdes profil och ge det lokala och regionala näringslivet kraft att utvecklas.

Vad görs?

Regeringen anger i regleringsbrev till Skolverket för 2012 att myndigheten ska redovisa verksamheten vid *Nationellt referenscentrum för yrkesutbildning*. Uppdraget gäller bland annat hur Skolverket har arbetat med information om yrkesutbildning och yrkeskvalifikationer i Sverige och Europa, och dessutom deltagandet i internationellt samarbete om yrkesutbildningens utveckling med avseende på mobilitet och kvalitet liksom europeiskt samarbete kring dokumentation och analys av svensk yrkesutbildning.

Arbetsförmedlingens branschråd finns sedan ett antal år på både nationell och regional nivå. Syftet är att öka myndighetens kunskaper om de olika branscherna och deras behov och uppnå en effektivare matchning.

Det kan också nämnas att ett antal statliga myndigheter, med Myndigheten för yrkeshögskolan som sammankallande, våren 2012 avslutade ett regeringsuppdrag för att på nationell nivå öka *samordning inom kompetensförsörjningsområdet*. Myndighetsgruppen förordar att en nationell myndighet får ansvaret att säkra långsiktig samverkan inom kompetensförsörjningsområdet, att staten utreder förutsättningarna för att tillhandahålla regionala baspaket samt att nationella myndigheter bör tillhandahålla kompetensutveckling i olika former.

Länsstyrelsen har identifierat fem utmaningar för regionen, bland annat Arbetsmarknad och kompetensförsörjning. Inom denna samt utmaningen för Innovationskraft ingår insatser inom ramen för regeringsuppdraget att *etablera en regional kompetensplattform*. Kompetensplattformarnas grundläggande uppgift är att åstadkomma samverkan inom kompetensförsörjning och utbildningsplanering på kort och lång sikt.

KSL arbetar med *regionala programråd*, en ny arena för samtal kring gymnasieutbildning. Dessa råd ska samla företrädare för dels respektive bransch, dels länets samtliga gymnasieskolor och

vuxenutbildare som erbjuder det aktuella utbildningsprogrammet. Syftet är att arbeta gemensamt med kvalitet och utbud på programmet och därmed kunna matcha framtidens utbud och efterfrågan på arbetskraft, skapa kontakter mellan arbetsliv och utbildning och därigenom förbättra kvaliteten på yrkesutbildningarna.

College är en företeelse som växer snabbt i hela landet. Det kan sägas vara dels en certifiering, dels ett sätt att marknadsföra en utbildningssatsning. En tanke är att inriktningen av vissa gymnasieskolor ska kunna anpassas efter behoven i enskilda näringsgrenar och branscher. Ofta finns Vård- och omsorgscollege i de olika länen liksom Besöksnäringcollege samt IT- och mer industriellt inriktade college.

Det kan också nämnas att en nybildad ideell förening arbetar för att synliggöra och samordna frågor om yrkeshögskolorna i länet. Företrädare för denna förening, "Yrkeshögskoleanordnare i Stockholm län", deltar också i landshövdingens arbetsmarknadspolitiska råd.

Åtagande 3: Bygga ut och effektivisera den högre utbildningen i regionen.

Bakgrund

Den högre utbildningen behöver byggas ut och studentgenomströmningen måste öka för att klara kompetensförsörjningen och arbetsgivarnas krav. Inte minst behöver fler ungdomar gå vidare till högre utbildning, vilket kräver fortsatta insatser från samhällets sida. Parallellt med att utbildningen expanderar behövs förutsättningarna för studenterna att fullfölja utbildningen förbättras.

Gymnasieutbildningen behöver ha sådan kvalitet att rekryteringen till den högre utbildningen tillgodoses.

Vad görs?

Regeringen aviserade i budgetpropositionen hösten 2011 en ökad dimensionering av vissa utbildningar – bland annat läkarutbildning, tandläkarutbildning, sjuksköterskeutbildning och civilingenjörsutbildning. Man planerar att i budgetpropositionen inför 2013 återkomma med en eventuell volymökning av sjuksköterskeutbildningen vid övriga lärosäten.

Handlingsprogram *Kunskapsregion Stockholm* antogs av Tillväxt och regionplaneutskottet i mars 2012. Förslaget till handlingsprogram togs fram av en regional arbetsgrupp och gick på remiss i regionen. I programmet finns målbilder fastslagna för de två

handlingsområdena: ett dynamiskt utbud av högutbildad arbetskraft och den studiesociala situationen – bostäder för studenter. De viktigaste åtgärderna och ansvariga aktörer har identifierats. I länet idag pågår flera projekt och processer som mer direkt eller indirekt kan kopplas till genomförandet av handlingsprogrammet. Några exempel på det är STAFs projekt NOTIS och Stockholms som internationell studiedestination.

Samverkan kring utbildningar sker i många former. Ett exempel är Handelshögskolans Ekonomi kandidatprogrammet i Retail Management, som är förlagt till Norrtälje. Ett annat exempel är Stockholms universitets Mastersprogram i Data- och systemvetenskap, med inriktningen Global Delivery Model – en utbildning som ges i nära samverkan med näringslivet och som svarar mot dagens snabba tekniska utveckling och efterfrågan på spetskompetens inom IT-området.

Med anknytning till högskoleverksamhet sker etablering av *campusområden* på flera ställen i regionen, förutom i centrumkärnan och i Flemingsberg. Campus Telge (Södertälje) engagerar det regionala näringslivet, kommunen och flera lärosäten. Campus Roslagen i Norrtälje som erbjuder både högre utbildning och vuxenutbildning. I Nacka kommun finns den s.k. Kunskapsgallerian i Sickla. Det är en lärmiljö där gymnasium, högskola, näringsliv, forskning och organisationer lever sida vid sida – alltså lärande i samklang med samhället i övrigt.

Det pågår en rad projekt och aktiviteter på kommunal nivå med inriktning mot *arbetsplatsförlagd lärarutbildning*. Ordinarie lärarutbildningar är grunden, och inom den ramen bedrivs olika former av verksamhetsförlagd lärarutbildning, ofta i projektform.

Kompetenskraven för högskolelärare har förändrats under senare år. I både utbildning och forskning och betonas idag samspel med omvärlden och kopplingen till den framtida arbetsmarknaden. NOTIS (naturvetenskap och teknik i samhället) är ett nytt pilotprojekt som ska öka kontakten mellan högskolelärare och det arbetsliv som möter studenterna.

Kapaciteten på vissa högskoleutbildningar behöver ökas. Både Stockholms läns landsting och KSL har med anledning av bristen skrivit till regeringen för att påtala behovet av fler utbildningsplatser för förskolelärare och sjuksköterskor.

Akademiska vårdcentraler startas nu i Stockholmsregionen – bland annat i Jakobsberg, Liljeholmen, Hässelby/Akalla och Gustavsberg. Det är en ny form av samarbete mellan akademi, utbildning och primärvård. Nätverk ska bildas med 12-15

vårdcentraler/husläkarmottagningar i omgivningen och högskolorna knyts närmare verksamheten, med lärarkompetens från högskolorna representerade på respektive "akademisk vårdcentral".

Åtagande 4: Understödja universitet och högskolor för att uppnå hög kvalitet

Bakgrund

Lärosätena är viktiga för att få företag att etablera sig i regionen och för att göra regionen attraktiv. Regionens aktörer bör gemensamt och samordnat understödja lärosätena inom sina respektive ansvarsområden. Goda miljöer för utbildning och forskning kräver ett helhetsperspektiv där kommuner, fastighetsägare, lärosäten och näringsliv samordnar sina strategiska satsningar. Lärosätena själva bör sträva efter att öka samverkan och fokusera på långsiktiga strategiska forsknings- och investeringsmedel liksom studenter och forskare till regionen. Stockholms lärosäten utgör tillsammans med universiteten och högskolorna i övriga östra Mellansverige en mycket viktig resurs för den långsiktiga ekonomiska utvecklingen. Därför bör redan aktiva nätverk mellan regionens lärosäten ytterligare förstärkas och fördjupas.

Vad görs?

När det gäller goda miljöer för utbildning och forskning bedrivs flera verksamheter och projekt. Ett exempel är projektet *Framtidens lärandemiljöer* – ett pilotprojekt inom Karolinska Institutets och Stockholms läns landstings gemensamma storsatsning på upprustning och förbättring av lärandemiljöer.

Sweden Science for Life Laboratory (SciLifeLab) är ett center för bland annat biomedicinsk forskning där man exempelvis kartlägger sjukdomsorsaker samt bidrar till att finna nya behandlingsmetoder och utveckla nya läkemedel. Från och med 2013 blir SciLifeLab ett nationellt forskningsinstitut. SciLifeLab är idag ett samarbetsprojekt mellan fyra universitet (Uppsala universitet, Stockholms universitet, Karolinska institutet och Kungl. Tekniska högskolan). Ambitionerna är att SciLifeLab ska ligga blir ett forskningsinstitut i världsklass.

Första spadtaget för *Kvarteret NOD* i Kista, togs den 29 november 2011. Projektet, det första i sitt slag i Sverige, har ambitionen att bli Sveriges främsta mötesplats för innovation och kreativitet inom IT och är en viktig del i satsningen på det IT-, näringslivs- och forskningskluster som Kista utgör. Syftet med NOD är skapa en helt ny typ av mötesplats för lärande, forskning, näringsliv och kultur med fokus på innovation och kreativitet.

Utvecklingen av Hagastaden och Albano är viktiga delar i regionens utveckling och goda exempel på strategiska satsningar och samverkan mellan den högre utbildningen, näringslivet och andra offentliga aktörer.

Hagastaden är ett stadsutvecklingsprojekt för området mellan Stockholm och Solna. Redan idag bedrivs världsledande utbildning och forskning vid Karolinska Institutet och Karolinska Universitetssjukhuset Solna. Visionen är att skapa en vetenskapsstad i världsklass, där sjukvård, forskning och innovationer utvecklas i nära samspel. Stockholm Life Solna-Stockholm ska utvecklas till en världsledande life science-arena. Hagastaden utvecklas till en attraktiv stadsdel där människor i alla åldrar bor, arbetar och studerar. Området ska vara färdigbyggt 2025, och omfatta 5 000 nya bostäder och 36 000 arbetsplatser.

Albano ligger i skärningspunkten mellan Stockholms universitet, KTH och Karolinska Institutet. Ett viktigt strategiskt läge som gör att området kan bidra till att utveckla Vetenskapsstaden och länka samman universitetet och KTH med Hagastaden, Nya Karolinska Solna och KI. Planer finns för att bygga ca 150 000 kvm universitets- och högskolelokaler, varav cirka 50 000 kvm är avsedda för student och forskarbostäder .

Åtagande 5: Anpassa byggandet i alla kommuner till den långsiktiga efterfrågan

Bakgrund

Antalet hushåll i länet beräknas enligt RUFSS 2010 att öka med mellan 175 000 och 260 000 under åren 2010–2030. De senaste åren har länet haft en mycket kraftig befolkningsökning som överstigit prognoserna i RUFSS. Befolkningsprognoserna i RUFSS motsvarade ett tillskott på mellan 8 700 lägenheter och 13 000 lägenheter per år. RUFSS anger att kommunerna behöver planera för att möjliggöra bostadstillskottet enligt det lägre alternativet och ha beredskap för det högre alternativet.

I östra Mellansverige utanför Stockholms län bedöms cirka 3 000 lägenheter per år behöva tillkomma,

En växande befolkning ställer också ökade krav på lokaler för näringsliv och service. Det behövs beredskap för att tillgodose det långsiktiga lokalbehovet.

Vad görs?

Reviderade framskrivningar har gjorts för att belysa den snabba befolkningstillväxtens effekter i Stockholmsregionen och kopplingen till östra Mellansverige.

En mängd utredningar och analyser har genomförts för att analysera orsakerna till att det byggs för få nya bostäder. Bland dessa kan nämnas:

- Regeringens uppdrag till alla kommuner i Stockholms län att redovisa hur de arbetar med bostadsförsörjningen har sammanställts av Länsstyrelsen och redovisats i februari 2012.
- Regeringen gav också Sören Häggroth i uppdrag att analysera bostadsförsörjningen i Stockholms län, med fokus att bedöma förutsättningarna för att respektive kommun når upp till målsättningen i RUF 2010/RUP. En av slutsatserna i utredningen var att det behövs mer och bättre infrastrukturplanering för att ett högre bostadsbyggande ska komma till stånd.
- Länsstyrelsen har genomfört årlig uppföljning av bostadsförsörjningen i länets kommuner genom bostadsmarknadsenkäten.
- Politiskt uppdrag inom KSL att genomföra utredning om bostadsmarknaden.

Bostadsministern har också tagit initiativ till ett antal lagändringar och utredningar för att stimulera bostadsbyggandet:

- Lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar ska ses över. Regeringsuppdrag har syftet att förtydliga det kommunala ansvaret för bostadsförsörjningen och tydliggöra det regionala perspektivet vid planering av bostadsförsörjningen ur ett hållbart perspektiv.
- Regeringsuppdrag till Stockholms läns landsting att göra en regional bedömning av behovet av nya bostäder i länets kommuner. En nytt beräknat tillskott av bostäder i länet kommer att räknas fram på samma sätt som gjorts i den antagna planen RUF 2010, men med de nya befolkningsframskrivningarna som grund.

Vid sidan av bostadsbyggandet genomför TMR en näringslivsstudie under 2012, liksom en studie av *betalningsvilja för kontor*.

Samverkan sker med regionerna/länen i östra Mellansverige kring bebyggelsefrågor med utgångspunkt i respektive läns regionala utvecklingsstrategier.

Åtagande 6: Anpassa bostadsmarknadens funktionssätt för att nå hög kapacitet och kvalitet i byggprocessen.

Bakgrund

En väl fungerande bostadsmarknad förutsätter att det finns ett utbud av olika typer av bostäder och upplåtelseformer i regionens

olika delar. För att produktionen av lägenheter med olika upplåtelseformer ska komma till stånd behöver de ekonomiska och skattemässiga förutsättningarna vara balanserade. En förändring av incitamentsstrukturen kan behövas för att en tillräcklig produktion av hyresrätter eller bostäder för särskilda grupper, till exempel studentbostäder, ska komma till stånd.

För att det ska byggas så mycket bostäder som krävs för regionens tillväxt måste investeringarna i ny infrastruktur öka. Planeringen av transportinfrastrukturen respektive bostadsbyggandet sker i separata processer och av olika huvudmän med olika tidshorisonter, vilket försvårar samplaneringen. Det är viktigt att kopplingen mellan infrastruktur och bostäder blir tydlig.

De regionala aktörerna bör gemensamt arbeta för att mer systematiskt underlätta olika planprocesser.

Vid förändringar av systemet med allmännyttiga bostadsföretag måste hänsyn tas till svaga gruppers tillgång till bostadsmarknaden. Konkurrensen inom olika delar av byggsektorn behöver öka genom att fler mindre eller utländska företag deltar. Tillgången till yrkeskunnig byggarbetskraft måste öka, eftersom ambitionen är att hålla bostadsbyggandet på en hög nivå samtidigt som ombyggnaderna ökar, nya infrastrukturprojekt kommer igång och byggandet av kontor och köpcentrum fortsätter.

Vad görs?

På nationell nivå har ett flertal initiativ tagits för att stimulera byggande och snabba på byggprocesserna:

- Utredaren Lennart Sjögren har på uppdrag av regeringen kartlagt och analyserat studentbostadssituationen i ett antal studieorter tillsammans med kommunernas planer för studentbostadsbyggandet och har identifierat hinder och lösningar.
- Regeringsuppdrag kring hyresrättens förutsättningar pågår. Utredaren Per Anders Bergendahl ska analysera marknaden för uthyrning av bostäder och lämna underlag för ställningstaganden till hur den kan utvecklas. Redovisas 31 december 2012. En promemoria kom 19 april som ett resultat av ett delbetänkande.
- Ett skatteförslag om ökad tillgång till hyreslägenheter och lägre fastighetsavgift kom i vårbudgeten 2012.
- Utredaren Björn Hedlund ska på uppdrag av regeringen bland annat kartlägga kommunernas tillämpning av bestämmelserna om tekniska egenskapskrav i plan- och bygglagen, plan- och byggförordningen samt Boverkets byggregler. Redovisas i november 2012.

- Regeringsuppdrag "Översyn av bestämmelserna om genomförande av detaljplan, bland annat exploateringsavtalets innebörd". Utredaren Lars Magnusson ska analysera bestämmelserna om plangenomförande och föreslå de förändringar som är nödvändiga för att skapa en tydlig, effektiv och transparent genomförandeprocess. Redovisas senast 31 december 2012.
- Regeringen har gett Statskontoret i uppdrag att beskriva och utvärdera den kommunala markanvisningsprocessen för bostadsbyggande. Redovisas 15 september 2012.
- Boverket ska, på uppdrag av regeringen, redovisa erfarenheter och möjligheter samt sprida information och kunskap om hur en aktiv kommunal planläggning kan bedrivas. Slutredovisas 31 december 2013.
- Regeringen har gett Boverket i uppdrag att analysera konsekvenser och uppnådda effekter av den ändring i plan- och bygglagen (1987:10) som trädde i kraft den 1 januari 2008 och som innebär att en god ekonomisk tillväxt och effektiv konkurrens ska främjas vid kommunernas planläggning. Redovisas 15 april 2013.

På regional nivå har *studentbostadsfrågan* uppmärksammas genom handlingsprogram Kunskapsregion Stockholm och en rapport om bostadssituationen för studenter har tagits fram.

Arbeten pågår också hos Länsstyrelsen för att snabba på planprocessen vid överklaganden av bygglov och detaljplaner, planer som innehåller bostäder ska gå före andra planer.

TMR arbetar med studier om betalningsvilja för att belysa marknadsvärdet/marknadsförutsättningen av bland annat infrastruktur för att bygga bostäder och kontor.

Inför ny infrastrukturplaneringsomgång pågår ett arbete med att ta fram en regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län. Avsikten är att tydliggöra hur transportsystemet utveckling samspelar med bland annat bostadsbyggande, näringslivsutveckling och klimatfrågan och att med den insikten diskutera fram gemensamma utgångspunkter för hur transportsystemet bör utvecklas framåt. Arbetet leds av Trafikverket.

Åtagande 7: Utveckla en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla

Bakgrund

Stockholmsregionen behöver en kollektivtrafik, både på land och till sjöss, som är attraktiv och tillgänglig för alla. Den måste utvecklas för att kunna hantera stora resandeflöden och ta marknadsandelar

från bilen, så att trängseln minskar i vägtrafiken och klimatkraven klaras. Kollektivtrafikens utveckling ska bygga på enkelhet, pålitlighet och helhetssyn. Det förutsätter ett perspektiv där hela resan ingår från dörr till dörr, inklusive vägen till och från kollektivtrafiken. Genom att utgå från barnens, de äldres och funktionshindrades förutsättningar blir kollektivtrafiken tillgänglig för alla.

Spårkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet behöver byggas ut och pendeltågen behöver på sikt få egna spår. Turtätheten behöver öka och det behöver införas en regelbunden tidtabell även i regionaltågstrafiken. Även tunnelbanans kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet måste höjas för att klara framtida resandevolymer. I och med att regionen växer krävs det fler förbindelser i tvär- och diagonalled för att erbjuda alternativ till bilen. I takt med att bebyggelse tillkommer i strandnära lägen, framförallt i Stockholm, Solna, Nacka och Lidingö men också på Ekeröarna, ökar underlaget för pendlingsresor med båt.

Transportsystemet i kust- och skärgårdsområdet har delvis andra förutsättningar än i övriga länet. För att ge förutsättningar för en balanserad befolkningsutveckling och en stabil utveckling av näringsliv och service, behövs en tydligt strukturerad bastrafik året runt baserad på replipunkter och kärnöar. Varje kärnö förutses få allmän trafik året runt genom båtförbindelser till en replipunkt på fastlandet. Denna replipunkt ska vara en väl fungerande knutpunkt för resande och godstransporter. Bastrafiken mellan replipunkt och kärnö ska möjliggöra dagliga arbets- och skolresor samt resor över dagen till och från kommuncentrum året runt under vardagarna.

Vad görs?

En ny kollektivtrafiklag trädde i kraft den 1 januari 2012. Lagen innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKTm) i varje län; i Stockholm är det landstinget. En av myndighetens viktigaste uppgifter är att besluta om ett trafikförsörjningsprogram, som är det nya strategiska dokumentet med långsiktiga mål om regionens framtida kollektivtrafikförsörjning. Ett sådant dokument är nu framtaget.

Förslag till en Spårvägs- och stomnätsstrategi för den centrala delen av Stockholmsregionen har gemensamt tagits fram av SL och Stockholms stad och följts av Solna, Lidingö och Nacka. Nu pågår arbetet med en andra etapp av stomnätsstrategin för hela länet med samtliga kommuner. Parallellt med framtagandet av Spårvägs- och stomnätsstrategi har Stockholm stad tagit fram en strategi för framkomlighet. De båda strategierna har samordnats med varandra.

Under hösten 2011 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att utreda behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet. Trafikverket redovisade i april i år förslag till lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050.

Sedan RUF 2010 antogs har såväl planarbete som flera utbyggnader påbörjats. Utbyggnaden av Tvärbanan har fortsatt med Solnagrenen. För Tvärbanans förlängning från Ulvsunda till Kista, pågår arbetet med en fördjupad förstudie till Helenelund. En förstudie för Spårväg syd är framtagen och remitterad men inga beslut har fattats än.

Planerna för en utbyggnad av Spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten, samt att koppla ihop den med Lidingöbanan löper på. För Spårväg City, mellan Djurgården och Frihamnen, pågår arbetet med järnvägsplan. För upprustningen av Lidingöbanan pågår arbetet med järnvägsplan och systemhandling.

Projektet med dubbelspårsutbyggnad på Roslagsbanan är indelat i två etapper, där den första, som omfattar ett antal delsträckor med dubbelspårsutbyggnader, delvis är genomförd. Utbyggnaden innebär att det finns möjlighet inom kort till jämn 15-minuterstrafik och snabbtåg i rusningstid. För etapp 2 upprättas en järnvägsplan.

I järnvägsnätet fortsätter utbyggnaden av Citybanan. På Nynäsbanan pågår förlängningen av dubbelspåret från Tungelsta till Västerhaninge. Samtidigt planerar Trafikverket en nästa etapp av dubbelspårsutbyggnaden mellan Hemfosa och Tungelsta. Dubbelspårsutbyggnad mellan Södertälje Hamn och Södertälje centrum pågår med trafikstart vid årsskiftet.

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län redovisas en framtidsvision för den länsöverskridande regionala tågtrafiken som innebär att ett likartat utbud, baserat på timestrafik, ska finnas för hela spårsystemet i Stockholm-Mälardalenregionen. Trafikverket förbereder tillsammans med SL och MÅLAB ramavtal för tidtabellägen sex år framåt.

Uppgradering av signalsystemet på tunnelbanans röda linje innebär en viktig kapacitetsförstärkning.

För ostsektorn redovisas i idéstudien "Utbyggd kollektivtrafik i ostsektorn" olika möjligheter att bygga ut tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården till Nacka C. Utredningen tar också hänsyn till möjligheten att rusta upp den nuvarande Saltsjöbanan och till den pågående strategiska utredningen av spårväg i Stockholms innerstad.

För nordost har i SATSA 1 projektet "Buss i Nordostsektorn 2030" analyserat hur nordostsektorn långsiktigt kan trafikförsörjas med buss. Inom SATSA 1 har också olika alternativ studerats för att förbättra kollektivtrafiken till och från Arlanda.

För att öka antalet förbindelser i tvärled och utveckla kompletterande bussnät som samlar busstrafiken i stråk arbetar SL vidare med stornätsstrategin. Möjligheten att koppla SL-kortet till hyrcykelsystemet har diskuterats.

I den gemensamma gruppen för regional framkomlighet och storstadplanering där de regionala aktörerna deltar fortsätter arbetet med att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet med fokus på trimning i vägnätet och med att se över möjligheten till sammanhängande busskörfält.

I framkomlighetsstrategins handlingsplan föreslår Stockholm stad att kollektivtrafiken ska prioriteras på vissa gator även om biltrafikens utrymme därmed minskar. För innerstaden gäller att kollektivtrafikens stomlinjer ska prioriteras vilket innebär fler bussprioriterade signaler och borttagande av parkering.

I ett idéprojekt "Buss de lux", som SL driver, diskuteras att prioritera buss på Essingeleden tillsammans med distributionstransporter.

En långsiktig tillgänglighetsplan med målet att "SL:s allmänna kollektivtrafik ska upplevas som det mest attraktiva resealternativet för resenärer med funktionsnedsättning" beslutades av SL:s styrelse i november 2010.

Vad gäller båttrafiken på Stockholms inre vattenvägar så utreds försök med nya pendelbåtslinjer, SL deltar i flera projekt.

För utvecklingen av bastrafik i skärgården, så anges i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län att standarden för trafik till kärnöar, benämnd RUFSS-trafik, kommer att vara fullt utbyggd till år 2020.

Åtagande 8: Öka vägkapaciteten i kritiska avsnitt, samt styr och begränsa efterfrågan

Bakgrund

Trängseln i vägnätet i Stockholmsregionen leder till långa restider och ineffektiva transporter, och hindrar i många fall även busstrafiken. Den otillräckliga vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet är särskilt allvarlig och försämrar sambanden mellan den norra och södra länsdelen. Den förväntade befolkningsökningen gör att transportbehovet ökar, vilket betyder att det även behöver

byggas avlastande vägtrafikleder. Vägutbyggnader måste dock avvägas mot en kombination av styråtgärder och ökat kollektivtrafikutbud.

Trängselskatten har visat sig vara effektiv för att förbättra framkomligheten i centrum och över tullsnitten. Det behövs utredningar av dels en utveckling av det nuvarande systemet, dels kompletterande avgiftsformer, till exempel kilometerskatt.

Vad görs?

Utbyggnaden av vägobjekt enligt RUFS 2010 fram till år 2020 löper i princip på. Bland annat följande åtgärder är på gång för att öka vägkapaciteten:

- Förbifart Stockholm med byggstart 2014
- En åtgärdsvalsstudie för en Östlig förbindelse påbörjas under 2012 med Trafikverket och berörda kommuner som centrala parter,
- Södertörnsleden med byggstart tidigast 2013,
- Norrortsleden,
- Lv 268 Grana - Hammarby,
- Kapacitetsförstärkningar på E4-infarterna genom trimningsåtgärder med vissa ytterligare körfält och flödesstyrande skyltar,
- Utbyggnad av E18 på sträckan Hjusta – Kista.

Utvecklingen av nya koncept för användning av intelligenta transportsystem (ITS) är för närvarande inte så påtaglig. En fortsatt utveckling av nya ITS-lösningar som föränderliga skyltar och variabla hastighetsgränser är önskvärd eftersom den kan effektivisera systemet.

Stockholm stad har bedömt att det inte går att bygga bort trängseln i de kritiska snitten och därför tagit fram en Framkomlighetstrategi för att styra och begränsa efterfrågan i dessa snitt. För att öka kapaciteten vill staden satsa på kapacitetsstarka trafikslag som buss i stället för bil och därmed prioritera kollektivtrafiken.

I RUFS 2010 förutsätts utvecklade ekonomiska styrmedel för att minska bilresandet, trängseln och koldioxidutsläppen i regionen. Utvecklingsarbetet med nuvarande trängselskattesystem är för närvarande begränsat och diskussionerna handlar mest om vad som kan göras efter att Förbifarten är byggd.

Trafikverket arbetar med att uppdatera och utveckla modeller så att de bättre beskriver trängsel. Inom projektet storstadsplanering studerar man respålitlighet för biltrafiken. Trafikverket håller också på att ta fram hastighetskriterier för att få en mer renodlad vägmiljö

så att trafikanter kan förvänta sig samma standard. För väg- och gatunätet är en hastighetsöversyn på gång.

Inom SATSA 1 har SL i samarbete med övriga regionala aktörer tagit fram ett underlag för kommande samverkansprogram Effektiv Trafik. Arbetet är ett gemensamt projekt mellan de trafikplanerande huvudaktörerna i regionen.

Åtagande 9: Utveckla förbindelser inom och utom landet

Bakgrund?

Arlandas roll som internationellt flygplatsnav är central för regionens och även för landets utveckling. Det behövs fler internationella flyglinjer, särskilt interkontinentala. Flygfrakt har stor betydelse för att finansiera långdistansflyg, och det finns stor potential att stärka Arlandas funktion som flygfrakterminal. Dessutom måste möjligheterna att ta sig till Arlanda med kollektivtrafik förbättras för stora delar av regionen, och flygplatsen måste integreras bättre i det regionala och nationella järnvägssystemet.

De centrala hamnarna har betydelse för hur attraktivt det är att besöka Stockholm. Kryssningsterminalerna bör därför utvecklas, liksom passagerartrafiken med båt till norra Östersjöområdet. Förutsättningarna för snabba tågförbindelser bör förbättras som alternativ till inrikesflyget, vilket också bidrar till att klimatmålen uppnås. Vid utbyggnader av järnvägssystemet bör inriktningen vara att separera snabba tåg från långsamma, för att möjliggöra en ökad och pålitligare trafik.

Från ett miljöperspektiv bör godstransporter i första hand ske via sjöfart och järnväg. En viktig del i varuförsörjningen för regionen är regionens hamnar, som får ökad betydelse med ökande handel i Östersjöområdet. Satsningar behövs också för att öka säkerheten och framkomligheten på regionalt viktiga vägar och på vägsträckor som har särskilt dålig kvalitet.

Vad görs?

För att öka tillgängligheten till Arlanda har ett antal projekt startats. Projektet "Förbättrad kollektivtrafik Stockholm-Arlanda-Uppsala" är ett gemensamt projekt mellan de trafikplanerande huvudaktörerna i regionen. Det har bland annat resulterat i en åtgärdsvalsstudie med ett stort antal förslag på åtgärder främst steg 1-2 åtgärder som aktörerna ska förbinda sig att genomföra. SL utvecklar tillsammans med UL pendeltågstrafik mellan Stockholm och Uppsala via Arlanda med trafikstart 2013. Trafikverket studerar möjligheten att bygga ut nytt spår mellan Skavstaby och Arlanda nedre, som idag är en

getingmidja för att nå Arlanda. MÅLAB planerar genom sitt upplägg med stomtrafik via Arlanda att trafikera flygplatsen varje timme.

I SATSA 2 inom projektet Internationell tillgänglighet är syftet är att förstärka och förbättra Stockholmsregionens internationella tillgänglighet för att främja regionens långsiktiga utveckling - ekonomiskt, socialt och kulturellt.

För att förbättra nordostkommunernas tillgänglighet till Arlanda genomförs en förstudie som bland annat omfattar en förlängning av Roslagsbanan mot Arlanda.

Trafikverket studerar tillsammans med övriga regionala aktörer och representanter för näringslivet förutsättningarna för godstrafiken. I ett projekt kartläggs godsflödet in, ut och inom länet och en metod för att öka kunskapen tas fram.

Åtagande 10: Stärka förmågan att genomföra investeringar i infrastrukturen

Bakgrund

Med nuvarande investeringsnivåer kommer kapacitetsbristen i regionen att förvärras och hämma den ekonomiska utvecklingen. Stockholmsöverenskommelsen, som omfattar prioritering av insatser fram till 2020 och en utblick mot 2030, måste följas av betydligt högre ramar i de statliga investeringsplanerna. Regionen bör även fortsättningsvis ha beredskap för att medverka till att vidga finansieringsbasen för infrastrukturinvesteringar. Om lagstiftningen ändras till förmån för en regionalt beslutad trängselavgift, ökar möjligheterna för regionen att styra användningen av de intäkterna.

Möjligheten att införa mer renodlat finansierande avgifter i delar av systemet bör också undersökas. Öronmärkta avgifter, som exploateringsavgifter och lokal fastighetsskatt, ökar intäkterna genom att de aktörer som tjänar på infrastrukturinvesteringarna betalar en större del av dem. För att effektivisera genomförandet bör aktörerna i högre grad pröva upphandlingsformer med funktionskrav och långsiktiga åtaganden om drift och underhåll. Det kan även bli aktuellt med inslag av privat finansiering. En bättre kostnadskontroll krävs under hela planeringsprocessen. Samhällsekonomiska kalkyler är viktiga beslutsunderlag inom transportsektorn, men de har brister. Bland annat underskattas viktiga samhällsekonomiska nyttor, som minskad osäkerhet kring restider, mer välfungerande arbetsmarknad och bättre exploateringsmöjligheter. Nyttor som är svåra att värdera ekonomiskt bör därför beskrivas i beslutsunderlag.

Vad görs?

Åtgärdsplaneringen har påbörjats och Stockholmsöverenskommelsen förutsätts ligga till grund för planeringsarbetet. I den proposition som kom under våren 2012 kombineras nuvarande åtgärdsplanering som leder till en 10 årig plan med en statlig 6 årig plan. Den föreslagna processen stärker förmågan att arbeta med medfinansiering.

Staten studerar hur trängselskatten kan utvecklas genom indexuppräknning och när Förbifarten öppnas planeras att införa trängselskatt också på Essingenleden. Arbetet med att finna alternativa finansieringslösningar går på sparlåga.

För att förbättra kostnadskontrollen under hela planeringsprocessen sker en kontinuerlig uppföljning av kostnaderna varje tertiäl för de objekt som ligger inom den Nationella planen och inom Länsplanen.

I projektet Verktyg för effektiva planeringsprocesser, som drevs av Länsstyrelsen i samarbete med övriga regionala parter, har en metod utvecklats för att på ett bättre sätt än idag ta hänsyn till effekter av förseningar och trängsel i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser som underlag för prioriteringen inom den statliga investeringsplaneringen. I samma projekt har bland annat tagit fram en idéskrift. Den ska inspirera till effektiva arbetssätt som spar både tid och pengar i planeringen av pågående och framtida infrastrukturprojekt.

I Regeringens proposition som är överlämnad till riksdagen i mars 2012 föreslås ändringar i bl.a. väglagen, lagen om byggande av järnväg, miljöbalken och plan- och bygglagen. Regeringen föreslår även förenklade förfaranden på flera områden i planeringssystemet och att den obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vissa vägar och järnvägar enligt 17 kap. miljöbalken avskaffas. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

Som underlag för att samordna planprocesserna för bostadsbyggande och infrastruktur inventerar Länsstyrelsen planer för bostäder och infrastruktur samt gör en bedömning av utbyggnadsbehovet för infrastrukturen. Arbetet drivs tillsammans med TMR och Trafikverket.

