Från:	kommunstyrelsen@taby.se
Till:	RLK Funk Registrator
Ärende:	[KS 2024/137-02] Ny regional utvecklingsplan (RUFS)
Datum:	den 25 oktober 2025 07:29:40
Bilagor:	Kommunstyrelsens beslut 152 Svar på remiss Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen granskningsförslag.pdf Yttrande över ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen granskningsförslag .pdf Bilaga 2 Stockholm Nordost yttrande 250918.pdf

---

Hej,

Bifogar beslut från kommunstyrelsen i Täby kommun i tillhörande rubricerat ärende.
Expedierat enligt protokollsutdraget.

Vänliga hälsningar,

Registrator

Täby kommun
Kommunledningskontoret
Avdelningen för verksamhetsstöd och utveckling
Kanslienheten

Postadress: 183 80 Täby
Besöksadress: Esplanaden 3
www.taby.se

När du skickar e-post till Täby kommun innebär det att vi behandlar dina personuppgifter. Läs mer på taby.se/personuppgifter

Dnr KS 2024/137-02

§ 152 Svar på remiss: Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, granskningsförslag

Kommunstyrelsens beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att överlämna Täby kommuns yttrande daterat den 3 september 2025 till Region Stockholm som sitt svar gällande granskningsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.
2. Kommunstyrelsen beslutar att överlämna Stockholm Nordosts yttrande daterat den 18 september till Region Stockholm som gemensamt svar gällande granskningsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har tagit fram ett granskningsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2060. Förslaget innehåller mål som underlag för dialog och genomförande samt en rumslig inriktning med bland annat en övergripande strukturbild samt en plankarta med tillhörande förhållningssätt.

Täby kommun anser att förslaget till RUFS 2060 sedan samrådet har utvecklats till att genom målen nu fånga upp flera av de verkligt regionala utvecklingsfrågorna. Täby kommun ser också fortsatt positivt på initiativet om en strukturerad samverkans- och genomförandeprocess. Förslaget behöver dock tydligare synliggöra var de största bristerna och behoven i transportsystemet finns och vilka de är. Detta för att planen ska kunna ligga till grund för såväl kommande länsplaneprocesser som Region Stockholms investeringsplanering och kollektivtrafikutveckling. Täby kommun anser också att förslaget fortfarande redovisar en alltför detaljerad plankarta och beskriver förhållningssätt som redan styrs genom lagstiftning eller är frågor som kommunerna redan har kunskap om och hanterar inom ramen för det kommunala planmonopolet och självstyret. Däremot håller de fem rumsliga principerna och strukturbilden en lämplig regional nivå.

Kommunstyrelsens utskott för stadsbyggnad, fastigheter och klimat har behandlat ärendet vid sitt sammanträde den 16 oktober 2025, § 50.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 11 september 2025.

Expedieras:

Region Stockholm registrator.rlk@regionstockholm.se

Handläggare Marie Broberg

UTSKOTTET FÖR
STADSBYGGNAD, FASTIGHETER
OCH KLIMAT

Region Stockholm
registrator.rlk@regionstockholm.se

Yttrande över ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, granskningsförslag

Sammanfattning

Täby kommun anser att granskningsförslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2060, sedan samrådet har utvecklats till att genom målen nu fånga upp flera av de verkligt regionala utvecklingsfrågorna. Täby kommun ser också fortsatt positivt på initiativet om en strukturerad samverkans- och genomförandeprocess, genom bland annat ett regionalt politiskt forum och dialogplattform. RUFS 2060 behöver dock tydligare synliggöra var de största bristerna och behoven i transportsystemet finns och vilka de är. Detta för att planen ska kunna ligga till grund för såväl kommande länsplaneprocesser som Region Stockholms investeringsplanering och kollektivtrafikutveckling. Täby kommun anser det finns stora brister och behov i de statliga vägarna E4, E18 och Norrortsleden samt i kollektivtrafiken mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik och mellan Täby centrum-Arninge och Arlanda-Märsta. Det är positivt att Arlanda lyfts särskilt, men Arlandas funktion och förutsättning för sysselsättning, attraktionskraft och tillgänglighet kan fortfarande förtydligas ytterligare.

Täby kommun anser att förslaget till RUFS 2060 fortfarande redovisar en alltför detaljerad plankarta och beskriver förhållningssätt som redan styrs genom lagstiftning eller är frågor som kommunerna redan har kunskap om och hanterar inom ramen för det kommunala planmonopolet och självstyret. Däremot håller de fem rumsliga principerna och strukturbilden en lämplig regional nivå som skapar förutsättningar för efterlevnad och kan utgöra utgångspunkt för dialog mellan stat, region, kommuner och andra berörda aktörer. Strukturbilden bör kompletteras med inriktning om förbättrad tillgänglighet mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Arlanda-Märsta, såsom det illustreras i RUFS 2050.

Synpunkter

Mål och genomförande

Täby kommun anser att granskningsförslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2060, sedan samrådet har utvecklats till att genom målen nu fånga upp flera av de verkligt regionala utvecklingsfrågorna som regionens aktörer måste arbeta med tillsammans. Planen presenteras i en mer renodlad och stringent målstruktur än i samrådsförslaget. De övergripande målen konkretiserar visionen på ett tydligare sätt och resultatmålen har förutsättningar att utgöra bra underlag för genomförandeprocessen och dialog mellan regionens aktörer. Även styrkor och utmaningar har bearbetats så att de på ett tydligare sätt lyfter vad som är unikt för Stockholmsregionen respektive fångar de verkligt regionala frågorna som förutsätter samverkan. Styrkor och utmaningar är nu dessutom tydligare kopplade till målen.

Täby kommun ser fortsatt positivt på initiativet om en strukturerad samverkans- och genomförandeprocess, genom bland annat ett regionalt politiskt forum och dialogplattform. Granskningsförslaget lyfter särskilt fram behovet av att utveckla samverkan mellan Region Stockholm och kommunerna. Täby kommun vill poängtera att det är av stor betydelse att samverkan även inkluderar länsstyrelsen och andra berörda statliga myndigheter, inte minst Trafikverket. Det är ett krav i Lag (2010:630) om regionalt tillväxtansvar och bör genomsyra RUFS 2060 och hela det regionala utvecklingsarbetet. Många utvecklingsfrågor förutsätter också samverkan med organisationer, andra infrastrukturägare och akademi, vilket också kan tydliggöras.

Tillgänglighet i transportsystemet

RUFS 2060 har potential att utgöra underlag för ett utvecklat samarbete mellan Trafikverket, Region Stockholm och berörda kommuner, med syfte att tillsammans angripa utmaningar och verka för att lösa frågor på ett trafikslagsövergripande sätt, i stället för sektorsvis. Nuvarande förslag behöver emellertid utvecklas för att möjliggöra detta.

Täby kommun bedömer att förslaget till RUFS 2060 tydligare behöver synliggöra var de största bristerna och behoven finns och vilka de är, till exempel trängseln i det statliga och kommunala vägnätet och kollektivtrafikens möjlighet att avlasta befintlig infrastruktur i såväl väg- som spårsystemet. Detta för att planen ska kunna ligga till grund för såväl kommande länsplaneprocesser som Region Stockholms investeringsplanering och kollektivtrafikutveckling. Trafikverket

arbetar redan systematiskt med brister och behov i transportsystemet och behoven i kollektivtrafiken lyfts i Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050, men beskrivs inte tillräckligt i förslaget. Täby kommun vill lyfta att stora brister och behov finns i de statliga vägarna E4, E18 och Norrortsleden samt i kollektivtrafiken mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik och mellan Täby centrum-Arninge och Arlanda-Märsta. Dessa brister och behov behöver åtgärdas, då de är avgörande för att klara tillgängligheten i transportsystemet och i sin tur kan lägga grunden till en funktionell och växande arbetsmarknadsregion som bidrar till tillväxt genom god kompetensförsörjning och ökad sysselsättning.

Det är positivt att Arlanda lyfts särskilt i förslaget till RUFS 2060. Täby kommun anser dock att Arlandas funktion och förutsättning för sysselsättning, attraktionskraft och tillgänglighet kan förtydligas ytterligare. RUFS behöver synliggöra hur regionens aktörer kan kraftsamla kring utveckling av flygplatsen samt som målpunkt för arbetspendling. Eftersom Arlanda har potential att utvecklas som nod för tillgänglighet, tillväxt och beredskap, med betydelse för hela Stockholmsregionens och Sveriges konkurrenskraft, är det anmärkningsvärt att förbättrad tillgänglighet och behov av utveckling av transportsystemet till och från Arlanda inte lyfts fram tydligare. En förbättrad kollektivtrafikförsörjning till flygplatsen och mellan Arlanda-Märsta och andra regionala stadskärnor bidrar även till möjligheten att arbetskraftförsörja de företag som finns och kommer att finnas kopplade till flygverksamheten.

Bostadsförsörjning

Det demografiskt beräknade bostadsbehovet, formulerat som ”planberedskap kommunerna bör ha för tillkommande bostäder för att möta det regionala bostadsbehovet” som presenteras för Täby kommun om mellan 500–700 bostäder per år till år 2040 stämmer fortsatt någorlunda överens med kommunens egna mål för bostadsutveckling till år 2050 samt med kommunens bostadsåtagande enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Ombyggnation och behov av att utveckla det befintliga beståndet är något som länsstyrelsen lyfter som viktiga aspekter i frågan och som lagstiftningen för kommunernas bostadsförsörjningsansvar ställer krav på kommunerna att arbeta med inom ramen för sin handlingsplan. Frågan nämns inom mål 5 *Bostadsförsörjning i Stockholmsregionen är hållbar och möter invånarnas behov och förutsättningar*. I bilagan *Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060* framgår det dock inte tydligt om behovet avser

såväl planberedskap för nyproduktion som ombyggnation i det befintliga beståndet. Täby kommun anser också att förslaget saknar ett resonemang kring hur behovet av bostäder förhåller sig till att det idag finns exempel på fler nyproducerade hyresrätter än vad marknaden kan svälja, bland annat på grund av efterfrågan på större lägenheter inte matchar med det nytillkomna utbudet av mindre lägenheter samt på grund av höga hyror till följd av höga kostnader.

Ytterligare bostadsutveckling, där förslaget till RUFS 2060 anger ett behov av 400–700 nya bostäder per år i Täby kommun mellan åren 2041 och 2060, behöver understödjas av och samordnas med en långsiktig inriktning för transportinfrastrukturen.

Flerkärnighet och utveckling av regionala stadskärnor

Flerkärnig rumslig utveckling förutsätter att de regionala stadskärnorna kan fungera som funktionella målpunkter och noder i ett tvärgående transportsystem som kan avlasta det radiella transportsystemet. Täby kommun anser fortsatt att förslaget till RUFS 2060 har för stort fokus på bebyggelseutvecklingen i de regionala stadskärnorna, när frågan behöver hantera många fler aspekter och många fler aktörer än kommuner och byggaktörer. Förslaget saknar till exempel fortfarande en tydlighet kring hur Region Stockholm ska rikta sina egna investeringar och satsningar till de regionala stadskärnorna. Täby kommun utgår från att detta kommer att konkretiseras i de kommande handlingsplanerna för regionala stadskärnor. Täby kommun vill i sammanhanget påpeka att det i en plan som RUFS 2060 inte bör formuleras som att handlingsplanerna ska *styra* arbetet med de regionala stadskärnorna. Det huvudsakliga syftet bör vara att dessa ska kunna ligga till grund för samverkan och samsyn. Det är därför viktigt att fler aktörer än Region Stockholm och berörda kommuner är delaktiga i framtagandet och genomförandet av dessa.

Rumslig inriktning

Den rumsliga inriktningen i RUFS 2060, genom strukturbild, plankarta och förhållningssätt för de fysiska strukturerna, bör hållas på en nivå så att den bidrar till förutsägbarhet och långsiktiga planeringsförutsättningar för regionens aktörer och en samordnad utveckling av bebyggelse, infrastruktur, service och arbetsplatser.

Täby kommun anser att förslaget till RUFS 2060 fortfarande redovisar en alltför detaljerad plankarta och beskriver förhållningssätt som redan styrs genom

lagstiftning eller är frågor som kommunerna redan har kunskap om och hanterar inom ramen för det kommunala planmonopolet och självstyret.

De fem rumsliga principerna och strukturbilden håller däremot en lämplig regional nivå som skapar förutsättningar för efterlevnad och kan utgöra utgångspunkt för dialog mellan stat, region, kommuner och andra berörda aktörer, men även för kommunernas översiktsplanering och efterföljande planprocesser. Strukturbilden saknar dock fortfarande inriktning om förbättrad tillgänglighet mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Arlanda-Märsta. Täby kommun ställer sig frågande till det, då inriktningen är tydlig i strukturbilderna för nu gällande RUFS 2050. Strukturbilden behöver också ses över avseende hur de olika regionala kopplingarna storleksmässigt är illustrerade.

I det fall nuvarande detaljeringsgrad för plankartan bibehålls har Täby kommun följande synpunkter, där flera även kvarstår sedan samrådet:

- Plankartan bygger på principer om bebyggelseutveckling i närhet till kollektivtrafik. Planen redovisar dock enbart bebyggelsestruktur som förhåller sig till nuvarande transportinfrastruktur eller sådan infrastruktur som genomförs eller är planerad. Det ger inte tillräckliga planeringsförutsättningar för den långsiktiga bebyggelseutvecklingen. Täby kommun vill också poängtera att de beslutade och finansierade transportinfrastrukturinvesteringar som redovisas i plankartan kan komma att omprövas. Att redovisa bebyggelseutveckling i nuvarande geografiska detaljeringsgrad bedöms därmed som olämpligt.
- Plankartans avgränsning för de regionala stadskärnorna bör redovisas mer övergripande och symboliskt, med syfte att synliggöra stadskärnornas betydelse som målpunkter i transportsystemet och till vilka satsningar och investeringar bör riktas. I Täby kommun bidrar större stadsutvecklingsprojekt i centrala Täby och utveckling för verksamheter och många nya arbetstillfällen i Arninge-Ullna till utvecklingen av den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge. Intilliggande småhusområden kommer däremot inte att utvecklas som delar av den regionala stadskärnan och bör därför inte redovisas som en del av den.
- Plankartans avgränsning för strategiska bebyggelselägen, men även för den regionala stadskärnan, innefattar många av Täby kommuns befintliga bostadsområden och även de flesta småhusområden. Täby kommun vill uppmärksamma Region Stockholm om att många av dessa områden utgör

attraktiva boendemiljöer, består av kulturhistoriskt värdefulla områden samt innehåller parkområden och bevarad naturmark som bör sparas för rekreation, biologisk mångfald, hållbar vattenhantering och klimatanpassning samt som tätortsnära rofyllda platser. Täby kommun värnar om karaktären och kvaliteterna i småhusområdena samt om befintliga park- och naturområden i befintliga tätortsområden och har ingen inriktning i översiktsplanen om någon omfattande bebyggelseutveckling i dessa lägen.

- Det är positivt att plankartan inte längre redovisar strategiskt bebyggelseläge i stora delar av Stolpaskogen, som Täby kommun avser inrätta som naturreservat och som kommunen informerade om under samrådet. I plankartan finns dock fortfarande områden inom det kommande naturreservatet som redovisas som bebyggelseläge. Det framstår som underligt då kommunen lämnat GIS-underlag för översiktsplanen vid två tillfällen och där avgränsningen för naturreservatet framgår tydligt.
- Expressbuss mellan Täby kommun och Sollentuna kommun, via Bergtorpsvägen och Norrortsleden, är varken beslutad eller finansierad, men är fortfarande markerad som planerad sträcka för expressbuss i plankartan. Bristen och behovet av förbindelsen kvarstår dock.
- Plankartans redovisning av det svaga partiet i en grön kil, där Roslagsbanan korsar Norrortsleden, sammanfaller delvis med ett område som Täby kommuns översiktsplan redovisar för utveckling av verksamheter och som regional bytespunkt för framtida byten mellan Roslagsbanan, expressbuss och lokal busstrafik. Länsstyrelsen Stockholm stödjer i sitt granskningsyttrande över översiktsplanen Täby kommuns ambition om att utreda möjligheten för bebyggelseutveckling i området med syftet att tillskapa ytor för verksamheter och en bytespunkt för kollektivtrafik.

Anna Anderman
Region Stockholm

Dnr RS 2025-0095

STONO 2025-004

Yttrande från Stockholm Nordost avseende Region Stockholms granskningsförslag av regional utvecklingsplan 2060

Sammanfattning av våra synpunkter

- Stockholm Nordost saknar fortsatt den gemensamma inriktningen för transportsystemet. Stockholm Nordost bedömer att RUFS 2060 tydligare behöver synliggöra var de största bristerna och behoven finns och vilka de är, till exempel trängseln i det statliga och kommunala vägnätet och kollektivtrafikens möjlighet att avlasta befintlig infrastruktur i såväl väg- som spårsystemet.
- Stockholm Nordost saknar kopplingar mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge och Märsta – Arlanda.
- Om plankartan ska behålla detaljeringsnivån såsom den presenteras i granskningsförslaget behöver Region Stockholm vara mer lyhörd för kommunernas synpunkter. Det är viktigt att bejaka och beakta kommunernas planer för byggnation i en regional utvecklingsplan samt var och i vilken omfattning planerad byggnation ska ske.
- Det är positivt att det finns en ansats att hantera planens genomförandefrågor. Inför genomförandet av ett regionalt forum är det nödvändigt att prioriteringarna är tydliga och avgränsade. Regionalt forum ska hantera regionala frågor som kräver gemensam kraftsamling

Stockholm Nordost är en frivillig sammanslutning av kommunerna i nordost dvs Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Stockholm Nordosts kommuner har över 271 000 invånare. Samarbetet syftar till att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling i regionen, med stark tillväxt och förbättrade kommunikationer i ett sammanhållet system. Stockholm Nordost har sex prioriterade frågor som den regionala utvecklingsplanen behöver hantera.

- **Roslagsbanan till Arlanda** är en förutsättning för näringslivets fortsatta tillväxt och kompetensförsörjning, både nationellt och regionalt. En utveckling av Roslagsbanan, med förlängning till Arlanda och ny bytespunkt vid Norrortsleden, bidrar till ett mer robust och redundant kollektivtrafiksystem till och från flygplatsen och dess arbetsplatser och skapar förutsättningar för fler hållbara marktransporter samt knyter samman regionala stadskärnor och skapar förutsättningar för en flerkärnig region
- **Bytespunkt Danderyd och förbättrad framkomlighet på E18** – En bättre kollektivtrafiknod med tunnelbana, Roslagsbana och bussar ger framtida

utvecklingsmöjligheter för bytespunkt Danderyd som är en viktig koppling västerut mot Solna, Sundbyberg och Sollentuna. Även åtgärderna på väg 77 behöver genomföras för att kunna avlasta E 18 och Norrortsleden.

- **Bättre framkomlighet på Norrortsleden** behövs för att binda samman regionen. Norrortsleden möjliggör en effektiv kollektivtrafik med buss och knyter ihop regionala stadskärnor. Förbättrad framkomlighet på Norrortsleden kommer att bli nödvändigt när Förbifart Stockholm öppnar och riskerar att ytterligare öka belastningen på en redan ansträngd tvärled.
- **Kapacitetsstark kollektivtrafik** behöver knyta samman de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik och vidare västerut. Idag saknas möjligheten att göra effektiva kollektivtrafikresor mellan dessa målpunkter.
- **Sjötrafik** kan avlasta ansträngd landinfrastruktur och bidra till att utveckla skärgården. Det finns goda möjligheter till utveckling av vattenvägarna både för gods och persontransporter.
- **Regional cykling** och infrastruktur för denna behöver utvecklas som ett komplement till kollektivtrafiken. En viktig del i en utbyggd regional cykelinfrastruktur är att den är trafiksäker och når viktiga mål- och bytespunkter. Då skapas förutsättningar för hållbara val och effektiva resmönster.

Vision, mål och prioriteringar

- ***Stockholm Nordost saknar fortsatt den gemensamma inriktningen för transportsystemet. Stockholm Nordost bedömer att RUFS 2060 tydligare behöver synliggöra var de största bristerna och behoven finns och vilka de är, till exempel trängseln i det statliga och kommunala vägnätet och kollektivtrafikens möjlighet att avlasta befintlig infrastruktur i såväl väg- som spårsystemet.***
- ***Stockholm Nordost saknar kopplingar mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge och Märsta- Arlanda.***

Stockholm Nordost bedömer att målen i väsentligt bidrar till den övergripande visionen att vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Styrkor och utmaningar är nu tydligare kopplade till målen.

RUFS 2060 ska fokusera på frågor kring vilka regionens aktörer behöver kraftsamla och synliggöra dessa frågor för att ge tydliga styrsignaler och möjliggöra ett genomförande i en strukturerad samverkansprocess. Dessa är:

- tillgänglighet i transportsystemet, som grund för en funktionell och växande arbetsmarknadsregion som bidrar till tillväxt genom god kompetensförsörjning och ökad sysselsättning,
- infrastruktur och tekniska försörjningsfrågor som bidrar till att regionen kan vidareutvecklas hållbart och robust samt
- trygghets- och beredskapsfrågor.

Stockholm Nordost saknar fortsatt den gemensamma inriktningen för transportsystemet. Beskrivningen av det regionala transportsystemet saknar fortfarande framtida inriktning i förslaget, medan målbilden för den regionala bebyggelsestrukturen ges relativt stort utrymme. Transportsystemets utveckling och regional tillgänglighet är några av de stora utmaningarna

som regionens aktörer behöver kraftsamla kring. Det gäller såväl framtida investeringar i infrastruktur som åtgärder för att öka tillgängligheten i befintligt system.

Stockholm Nordost bedömer att RUFS 2060 tydligare behöver synliggöra var de största bristerna och behoven finns och vilka de är, till exempel trängseln i det statliga och kommunala vägnätet och kollektivtrafikens möjlighet att avlasta befintlig infrastruktur i såväl väg- som spårsystemet. Detta för att planen ska kunna ligga till grund för såväl kommande länsplaneprocesser som Region Stockholms investeringsplanering och kollektivtrafikutveckling. Trafikverket arbetar redan systematiskt med brister och behov i transportsystemet och de långsiktiga behoven i kollektivtrafiken lyfts i Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050, men beskrivs inte tillräckligt i RUFS 2060. Stockholm Nordost vill lyfta att stora brister och behov finns för de statliga vägarna såsom E18 och Norrortsleden samt i kollektivtrafiken mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik och mellan Täby centrum-Arninge och Arlanda-Märsta. Stockholm Nordost konstaterar även brister i kapacitet vid bytespunkt Danderyd som ska förbinda Stockholm Nordost med Solna-Sundbyberg. Dessa brister och behov behöver åtgärdas, då de är avgörande för att klara tillgängligheten i transportsystemet och i sin tur kan lägga grunden till en funktionell och växande arbetsmarknadsregion och kan därmed bidra till tillväxt genom god kompetensförsörjning och ökad sysselsättning.

Det är positivt att Arlanda lyfts särskilt i förslaget till RUFS 2060. Stockholm Nordost anser dock att Arlandas funktion och förutsättning för sysselsättning, attraktionskraft och tillgänglighet kan förtydligas ytterligare. RUFS behöver synliggöra hur regionens aktörer kan kraftsamla kring utveckling av flygplatsen samt som målpunkt för arbetspendling. Eftersom Arlanda har potential att utvecklas som nod för tillgänglighet, tillväxt och beredskap med betydelse för hela Stockholmsregionens och Sveriges konkurrenskraft är det anmärkningsvärt att förbättrad tillgänglighet och behov av utveckling av transportsystemet till och från Arlanda inte lyfts fram tydligare. En förbättrad kollektivtrafikförsörjning till flygplatsen och mellan Arlanda-Märsta bidrar även till möjligheten att arbetskraftförsörja de företag som finns och som kommer att finnas kopplade till flygverksamheten. Utredningen Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67) visar tydligt på behovet av utvecklad kollektivtrafik inte minst från Stockholm Nordost.

Behov av samverkan

Stockholm Nordost vill kommentera bilagan om övergripande utgångspunkter och förutsättningar för transportsystemet genom att lyfta följande.

Vad avser underhåll delar vi bilden av vikten av underhåll med vill understryka behovet av utvecklad samverkan. I detta fall berör det Trafikverkets organisation men det underlättar om Regionen delar vår bild av vikten av resurseffektiv planering och genomförande genom samverkan med kommunerna och ökad insyn i Trafikverkets planering.

Att färdigställa det som beslutats framstår i de flesta fall som effektiv användning av våra gemensamma resurser. Ett sätt att öka effektiviteten i genomförandet bedömer Stockholm

Nordost är att säkerställa tidig samverkan med kommunerna för att säkerställa och påskynda genomförandet.

Även under punkten om kapacitetsstärkande åtgärder på spår och vägar och förvalta tillförd kapacitet framstår samverkan med kommunerna som en god åtgärd för att säkra att vi gör rätt prioriteringar utifrån våra kommuninvånares och näringslivs behov. Det är viktigt att använda befintlig infrastruktur effektivt vilket omfattar att bland annat stärka bytespunkterna, elförsörjning, depåer mm för Roslagsbanan. Stockholm Nordost ser gärna fler kapacitetsstärkande åtgärder för att förbättra tvärförbindelserna och för att sammankoppla de regionala stadskärnorna.

Det föreligger ett behov av att prioritera utifrån det framtagna materialet i kollektivtrafikplan 2050 men Stockholm Nordost saknar dialogen om nästa steg. Stockholm Nordost är i färd med att ta fram en delregional kollektivtrafikplan för att kunna stödja arbetet i att ta nästa steg i prioriteringarna av kapacitetsstark kollektivtrafik. Denna plan stärker utvecklingsplanens tankar att fortsätta utveckla de regionala stadskärnorna och tvärförbindelserna.
Utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik i Stockholm Nordost har hög prioritet då flera av rikets snabbast växande kommuner är belägna i norra delarna av Stockholms län och med närhet till Arlanda och Uppsala län.

Vattenburen kollektivtrafik kräver också långsiktiga överenskommelser för att kunna säkra erforderlig infrastruktur. Stockholm Nordost vill understryka betydelsen av dialog och tidig samverkan.

Stockholm Nordost delar bilden av att vår gemensamma kunskap om gods och näringslivets transporter behöver utvecklas.

Stockholm Nordost har även för avsikt att i den delregionala kollektivtrafikplanen belysa vikten av väl fungerande bytespunkter och behovet av att prioritera åtgärder.
I arbetet med att öka andelen cykel lyfts behovet av att genomföra den regionala cykelplanen. Stockholm Nordost ser gärna ett ökat fokus på kombinationsresorna och cykeln möjligheter till att bidra med anslutande resor som inte nödvändigtvis kräver stora åtgärder på det regionala cykelnätet. Det förutsätter dock att regionen tar ett större ansvar för hela resan, likt andra regioner i Sverige gör. Kopplingar mellan kommuncentra, regionala stadskärnor och andra målpunkter kan avsevärt bidra till att öka antalet cykelresor. Stockholm Nordost anser att Region Stockholm behöver ta ett större ansvar för hela resan perspektivet likt andra regioner i Sverige. För att skapa förutsättningar för en hållbar mobilitet behöver hela trafiksystemet fungera mer sömlöst.

Rumslig utveckling och plankarta

- ***Om plankartan ska behålla detaljeringsnivån såsom den presenteras i granskningsförslaget behöver Region Stockholm vara mer lyhörd för kommunernas synpunkter. Det är viktigt att bejaka och beakta kommunernas planer för byggnation i en regional utvecklingsplan samt var och i vilken omfattning planerad byggnation ska ske.***

Det är positivt att RUFS 2060 även fortsatt håller fast vid inriktningen om en flerkärnig regional struktur och vidareutveckling av de regionala stadskärnorna.

Flerkärnig rumslig utveckling förutsätter att de regionala stadskärnorna kan fungera som funktionella målpunkter och noder i ett tvärgående transportsystem som kan avlasta det radiella transportsystemet. Stockholm Nordost anser fortsatt att RUFS 2060 har för stort fokus på bebyggelseutvecklingen i de regionala stadskärnorna, när frågan behöver hantera många fler aspekter och många fler aktörer än kommuner och byggaktörer.

Strukturbilden med sikte på år 2060 saknar en målbild för transportsystemet i sin helhet och särskilt för hur den regionala flerkärniga utvecklingen ska understödjas genom transportsystemet. Stockholm Nordost konstaterar att Regionens utredning framtida spårförbindelser saknar kopplingen mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Märsta – Arlanda. Det innebär att den regionala stadskärnans roll i det regionala transportsystemet inte fullt ut tillgodoses. Det arbete Stockholm Nordost har tagit del av i Regionens utredning framtida spårförbindelser ger inte tillräckligt stöd till utvecklingen av de regionala stadskärnornas funktion i det regionala transportsystemet.

Om plankartan ska behålla detaljeringsnivån såsom den presenteras i granskningsförslaget behöver Region Stockholm vara mer lyhörd för kommunernas synpunkter. Det är viktigt att bejaka och beakta kommunernas planer för byggnation i en regional utvecklingsplan samt var och i vilken omfattning planerad byggnation ska ske. Utvecklingsplanen bör därför vara mer flexibel och öppen för de vägval som kommunerna gör och inte skapa inlåsningseffekter genom avgränsningar. Ju mer detaljerad en plankarta blir desto mer behöver en sådan återspegla kommunernas översiktsplaner. Det skapar onödiga oklarheter när den regionala kartan inte överensstämmer med kommunens översiktsplan.

Till sammanhanget ska tilläggas att av de tre regioner i landet som ska arbeta med regional fysisk planering är det endast Region Stockholm som använder sig av geografiskt avgränsade ytor för att peka ut de regionalt prioriterade bebyggelselägena. Region Skåne[1] och Region Halland[2] har båda använt sig av noder (punkter) för att redovisa regionalt prioriterade bebyggelselägen i plankartorna. På så sätt anges endast de grunddrag i markanvändningen som är av betydelse ur ett regionalt perspektiv.

Vidare vill Stockholm Nordosts kommuner understryka vikten av att Region Stockholm i både text och kommunikation gentemot andra myndigheter – särskilt Länsstyrelsen – tydligt framhåller att Regionala utvecklingsplanens bebyggelsekategoriseringar är schematiska och vägledande. Det är avgörande att denna princip inte bara framgår av plantexten utan också förmedlas i praktisk tillämpning, då det tidigare förekommit att statliga myndigheter tolkat regionala plankartor alltför bokstavligt i tillsynsärenden. En tydlig kommunikation om den schematiska karaktären är därför viktig för att undvika missförstånd och för att säkerställa en samordnad planeringspraxis.

Stockholm Nordost saknar i kartan kopplingar till övriga regioner. Det finns anledning att peka ut viktiga målpunkter utanför länet såsom exempelvis Uppsala.

[1] Regionplan för Skåne 2022–2040, Region Skåne
[2] Regional fysisk plan Halland, Region Halland

Gemensamt ansvar för regionens utveckling och form för samverkan

Det är positivt att det finns en ansats att hantera planens genomförandefrågor. Inför genomförandet av ett regionalt forum är det nödvändigt att prioriteringarna är tydliga och avgränsade. Regionalt forum ska hantera regionala frågor som kräver gemensam kraftsamling.

För att nå regionens högt uppsatta mål krävs samverkan och beslut om finansiering. Avsaknad av en stark viljeinriktning samt finansieringsbeslut om nödvändig transportinfrastruktur skapar otydlighet och osäkerhet hos både offentliga och privata samhällsaktörer. Ett viktigt första steg är att göra den regionala planen mer framåtsyftande och bjuda in till en gemensam kraftsamling kring genomförandet.

Erik Andersson, Ordförande Stockholm Nordost 2025