UPPLANDS-BRO KOMMUN

Samhällsbyggnadskontoet

[redacted]
Översiksplanerare
[redacted]

Datum 2024-10-10 | Vår beteckning KS 24/0268 | Er beteckning RS 2024–0344

Region Stockholm

Regionledningskontoret
Utveckling och regionplanering

Yttrande avseende samrådsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2060

Kommunstyrelsens beslut § 120 den 10 oktober 2024

Upplands-Bro kommun har av region Stockholm mottagit samrådsförslag till ny regional utvecklingsplan, *RUFS 2060*. Huvudspåret i RUFS 2060 är att Stockholmsregionen ska bli den storstadsregion som är mest hållbar och attraktiv i Europa. Genom detta yttrande vill Upplands-Bro kommun uppmärksamma synpunkter för att denna ambition ska stärkas ytterligare.

Yttrandets upplägg styrs av de rubriker och frågor som regionen angett i samrådsmissivet. Yttrandet har vidare kompletterats med relevanta underrubriker från RUFS 2060, i de frågor det funnits behov av mer djupgående kommentarer. Rubrikerna i yttrandet motsvarar också de kapitel i RUFS 2060 som frågeställningarna är kopplade till, med kapitelnummer angivna i rubrikerna.

Upplands-Bro kommun i regionen

Upplands-Bro kommun präglas av omfattande natur- och kulturvärden samt areella näringar som är viktiga aspekter i kommunens landskap. Kommunikationsleder som E18 och Mälarbanan är också vitala och integrerar kommunen med både Stockholmsregionen och östra Mellansverige. Detta är avgörande för arbetsmarknadens utveckling och kommunens attraktionskraft för olika verksamheter.

Sammanfattande synpunkter

Upplands-Bro kommun stödjer i huvudsak inriktningen i samrådsförslaget till den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2060. Kommunen ser det som positivt att visionen från tidigare, om att vara Europas mest attraktiva storstadsregion, även gäller i RUFS 2060. Det är vidare positivt att hållbarhetsperspektivet har kompletterats och fått en mer framträdande roll jämfört med tidigare. Detta speglar en stark koppling till de regionala,

UBK1000, v1.1, 2017-03-16

nationella och globala hållbarhetsagendorna. Kommunen stödjer också inriktningen om att planens genomförande ska präglas av ett delat regionalt ledarskap. Att lyfta fram samverkan och samförstånd bland regionens olika aktörer kan bidra till att stärka genomförandet av planen – att alla aktörer drar åt samma håll.

Det är positivt att RUFS 2060 fortsatt anammar idén om en flerkärnig region. Upplands-Bro kommun stödjer tanken om en flerkärnig region, där flera centra utanför Stockholms innerstad ges möjlighet att växa och utvecklas. Kungsängen och Bro, med stor potential att fungera som nav för både bostads- och näringslivsutveckling genom närheten till regionkärnorna, kan med rätt insatser bidra till en mer balanserad tillväxt i regionen. Trots detta ser vi ett behov av vissa justeringar, särskilt av representationen av vår kommun när det gäller den rumsliga utvecklingen.

Styrkor och utmaningar (Kap. 2)

- *Har ni synpunkter på de styrkor och långsiktiga utmaningar som beskrivs?*

Utvecklingsplanen lyfter fram flera styrkor och utmaningar som är relevanta även för Upplands-Bro kommun. Samtliga utmaningar är långsiktiga och sådana som Upplands-Bro kommun står bakom.

Bland styrkorna som regionen identifierat återfinns aspekter som Upplands-Bro kommun arbetar aktivt för och kvaliteter som kommunen innehar som sådana. Upplands-Bro kommun präglas av natur- och vattenområden samt en gedigen kulturmiljö. Dessa värden är något som kommunen arbetar aktivt med att värna om. Upplands-Bro kommuns demografi är varierad, våra invånare har olika bakgrunder vilket skapar en bredd i perspektiv, erfarenheter och intressen. Våra kopplingar till omgivningen är vidare en styrka, vilket bidrar till närheten mellan natur och stad men även till arbetsmarknaden – flödet av människor både in och ut ur kommunen skapar utbyten så som möjligheten att ta del av olika utbud och livslångt lärande.

Utmaningarna beskriver likaså en rad av kommunens egna utmaningar som har uppmärksammats i projekt- och strategiarbeten. Upplands-Bro kommun har under de senaste åren haft en kraftig tillväxt, vilket föranleder ett tryck på allt det som krävs för en väl fungerande livsmiljö för samtliga invånare; bostäder, infrastruktur, kollektivtrafik samt service. Det skapar också utmaningar i att växa på ett hållbart sätt, med målkonflikter som uppstår när fler funktioner måste samsas på mindre ytor och när kapaciteten för kommunens infrastruktursystem måste stärkas. För att hantera dessa utmaningar måste kommunens resiliens och robusthet stärkas, särskilt med tanke på klimatförändringar, kriser och konflikter.

Upplands-Bro kommun har vidare en variation i socioekonomiska förhållanden. Att möta upp och skapa likvärdiga möjligheter för alla invånare, minska skillnaderna i livsvillkor och stärka individers förutsättningar bland annat när det gäller tillgång till utbildning, arbetsmarknadsdeltagande och gemenskap, är utmaningar som kommunen också står inför.

- *Hanterar samrådsförslaget de utmaningar vi står inför, däribland klimatförändringar och det förändrade omvärldsläget och dess tänkbara konsekvenser? Vad kan utvecklas?*

Samrådsförslaget adresserar de utmaningar vi står inför, inklusive klimatförändringar och förändringar i omvärldsläget. Vi önskar dock att regionen kompletterar med en djupare analys av livsmedelsförsörjningen i regionen i förhållande till exploatering av jordbruksmark. Stockholmsregionen har inte en hög grad av självförsörjning när det gäller livsmedel, samtidigt förändras både klimatet och omvärldsläget och antalet invånare i regionen ökar. Det vore värdefullt med ett avsnitt om livsmedelsförsörjning, beredskap och bevarandet av jordbruksmark där målkonflikten gällande vilka markområden som i stället bör användas för ny bebyggelse och infrastrukturprojekt beskrivs.

I utmaningen *Hur kan vi möta klimatmålen och skapa en motståndskraftig och robust region?* (sid. 15) skulle klimatperspektivet kunna kompletteras utifrån risken att klimatförändringarna utlöser globala kriser, som även skulle kunna påverka regionen. Exempel är en minskad global livsmedelsproduktion på grund av extremväder samt ökade konflikter, globala orättvisor och ökad migration till följd av konkurrens om resurser.

Upplands-Bro kommun vill också understryka behovet av att förtydliga utmaningen att minska skillnaderna i livsvillkor och öka tryggheten (sid. 15). Det vore värdefullt att tydligare framhålla att en ökad upplevelse av otrygghet också påverkar människors möjligheter att leva fullgoda liv och inte enbart inverkar på regionens attraktivitet och näringslivsklimat.

Vision, mål och prioriteringar (Kap. 3)

- *Visar vision och mål regionens vilja? Fångar prioriteringarna åtgärder som leder till att vi kan hantera de gemensamma utmaningarna och vidareutveckla regionens styrkor?*

Upplands-Bro kommun ställer sig positiv till visionen. Det är bra att hållbarhetsperspektivet har inkorporerats redan i visionen jämfört med tidigare. De tre övergripande målen är tydliga och välformulerade. Det är också positivt

att de övergripande målen har minskats från fyra till tre, vilket underlättar att se dess koppling till social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Prioriteringarna fångar upp mål och övergripande mål väl. De är dock relativt många och varje prioritering har därtill flera åtgärder. För styrningens och genomförandets skull vore det bra om vissa prioriteringar kunde slås samman för att skapa en större tydlighet, specifikt när det gäller prioriteringarna under det övergripande målet *En ledande tillväxt- och kunskapsregion* (sid. 19).

Det övergripande målet *En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp* (sid. 35) skulle tydligare kunna kopplas till tillgänglighet ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Genom att inkludera aspekter så som jämlikhet i tillgången till kollektivtrafik, skulle målet få en bredare och mer inkluderande betydelse för hela regionen.

Det hade även varit önskvärt att tydliggöra vilka aktörer som har ansvar för åtgärderna. Det finns en risk att inte alla aktörer känner ett ansvar när det finns så många prioriteringar utan utpekat ansvar. En aktörskartläggning skulle kunna förtydliga detta.

Det finns många målkonflikter och potentiella målkonflikter som också bör lyftas fram tydligare. Planens olika prioriteringar står ibland i motsats till varandra. Exempel på detta är konkurrens om utrymme och resurser, där utveckling av infrastruktur, bostäder och samhällsservice ställs mot bevarandet av viktiga natur- och kulturmiljöer samt areella näringar. Ett annat exempel är utvecklandet av en hållbar kollektivtrafik samtidigt som Arlanda ska kunna konkurrera med flygplatser i Norden genom bland annat etablering av strategiska flyglinjer (sid. 29). Dessa typer av avvägningar bör förtydligas och målkonflikterna tydligare framhållas för att göra det lättare att navigera i de utmaningar som kan uppstå vid planens genomförande.

- *Hur kan prioriteringarna utvecklas? Är någon prioritering viktigare än andra och varför? Bör någon prioritering utgå och varför?*

Upplands-Bro kommun redovisar nedan ett urval av prioriteringar som bör utvecklas och därefter sådana som saknas.

En fungerande bostadsförsörjning (sid. 20)
Upplands-Bro kommun växer och utvecklas. Enligt bilagan *Beräkning av demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen* (sid. 9) är vi en av de få kommuner som beräknas uppnå (och överskrida) det årliga behovet enligt RUFS 2050. Kommunen konstaterar att detta föranleder ett större tryck på en väl fungerande kollektivtrafik med hög punktlighet, god turtäthet och tillförlitlighet, för att säkerställa en hållbar tillväxt och en välfungerande vardag för invånarna. Det kräver också en ändamålsenlig infrastruktur och god tillgänglighet till samhällsservice av olika slag. Uppfylls inte detta kan det vara svårt att säkerställa det regionala behovet av tillkommande bostäder.

Utveckla attraktiva livsmiljöer och nyttja lägen med god kollektivtrafik (sid. 21)
En sammanhållen bebyggelsestruktur kan variera betydligt mellan olika kommuner, beroende på deras geografiska och demografiska förutsättningar. För kranskommuner kan detta innebära en lägre byggnadstäthet och en större andel grönområden jämfört med mer centralt belägna kommuner. Det är därför viktigt att nyansera denna prioritering för att säkerställa att riktlinjerna i planen är relevanta och applicerbara över hela regionen.

I skrivningen om att ny bebyggelse framför allt ska planeras till "områden där kollektivtrafiken är god" (sid. 21) bör det också framgå att detta inte enbart handlar om dagens situation utan även om framtida potential. Därför kan texten med fördel kompletteras med formuleringen ”… eller kan utvecklas på ett effektivt sätt”. Detta tillägg skulle understryka kranskommunernas specifika utmaningar och möjligheter, där kollektivtrafiken oftast inte är fullt utbyggd idag men har stor potential att förbättras och effektiviseras med rätt investeringar och planeringsinsatser.

Verka för ökad trygghet och framtidstro (sid. 23)
Trygghet är en grundläggande förutsättning för att regionen ska vara attraktiv för invånare, företag och investerare. Genom att inkludera en tydligare problembeskrivning av hur ökad brottslighet i Stockholmsregionen påverkar den sociala sammanhållningen samt föreslå åtgärder för att motverka denna utveckling, skulle prioriteringen kunna bli ännu tydligare.

Kraftsamling för jämlik folkhälsa (sid. 23)
De åtta folkhälsopolitiska målområdena har en stark relevans för innehållet i RUFS och kopplingen till den nationella folkhälsopolitiken bör därför förtydligas. Genom att tydligare integrera dessa målområden i den regionala utvecklingsplanen kan vi understryka hälsans roll som en central drivkraft för en hållbar samhällsutveckling. Detta skulle inte bara synliggöra hälsans betydelse för individens välbefinnande, utan också förstärka folkhälsoperspektivets roll i att uppnå andra viktiga samhällsmål.

Genom att lyfta fram god hälsa som en grundläggande resurs för både individens och samhällets utveckling, stärker vi argumenten för att folkhälsa inte bara är en fråga för hälso- och sjukvårdssektorn, utan en tvärsektoriell angelägenhet. Vidare skulle detta resonemang kunna kopplas tydligare till områden med sociala utmaningar, där hälsoperspektivet är särskilt viktigt.

Främja en levande landsbygd och skärgård (sid. 26)
Det är positivt att värnandet av värdefulla naturområden och jordbruksmark lyfts fram som en viktig åtgärd under denna prioritering. Kommunen vill dock påpeka att skrivningar om skogsbruk, som likt jordbruksmark har ett starkt lagstöd när det gäller avvägningar vid exploatering, saknas i dokumentet. Skogsbruk har en viktig roll i den hållbara utvecklingen. För att bättre spegla denna helhet föreslår kommunen att begreppet "areella näringar" används, vilket skulle omfatta både jordbruk och skogsbruk, och därmed ge en mer

komplett bild av hur dessa näringar kan integreras och bevaras i regionens långsiktiga utveckling.

Stärk regionens vatten- och grönområden (sid. 26)
Under åtgärderna vill kommunen belysa frågan om det verkligen räcker att "lyfta fram grön- och blåstrukturen som en viktig resurs" eller om det snarare handlar om att aktivt värna dessa resurser. Ett förtydligande kring denna punkt vore önskvärt. Dessutom konstaterar vi att biologisk mångfald inte lyfts fram tillräckligt i de nuvarande åtgärderna, som tenderar att vara relativt människocentrerade och fokuserar på våra livsmiljöer. Det skulle vara positivt att inkludera skrivningar som understryker vikten av biologisk mångfald för både djur- och växtlivet.

Stärk Stockholmsregionens attraktionskraft (sid. 28)
I åtgärderna nämns att Stockholmsregionens aktörer ska ”stärka vår position ytterligare.” Kommunen ställer sig frågan hur detta ska uppnås, eftersom det inte framgår tydligt i den nuvarande texten. Ett förtydligande kring vilka andra konkreta insatser utöver ”marknadsföring” som föreslås, skulle vara önskvärt för att bättre förstå hur regionens position ska stärkas.

Öka Stockholmsregionens internationella tillgänglighet (sid. 29)
Vi konstaterar att det föreslagna stärkandet av järnvägsförbindelserna mellan Stockholm och Oslo potentiellt kan ha en påverkan på kommunerna längs med Mälarbanan. Det är viktigt att noga överväga hur dessa förändringar kan påverka både den lokala infrastrukturen och utvecklingsplanerna för dessa kommuner. Ett tydligare resonemang kring dessa potentiella effekter och hur de ska hanteras vore därför önskvärt.

Underlätta företagande och stärk små och medelstora företag (sid. 30)
Vi reagerar på att endast *staden* omnämns när det gäller att ”underlätta för besöksnäringen och de kreativa och kulturella branscherna så att de kan utöka sitt tjänsteutbud”. *Staden* skulle kunna bytas ut mot *regionen* för att få en helhet i åtgärden.

Investera för ett transporteffektivt samhälle (sid. 42)
Kommunen håller med om beskrivningen av och förslagen till åtgärder för denna prioritering. Vi vill understryka vikten av att det här står att det krävs fortsatta satsningar på kollektivtrafik och väginfrastruktur utöver redan beslutade projekt. Detta eftersom RUFS-dokumentet i stort sett inte redovisar några andra konkreta behov och åtgärder än de redan beslutade. Formuleringen av själva prioriteringen skulle dock kunna utvecklas genom att lägga till ”…och utvecklad kollektivtrafik”.

Skapa ett pålitligt transportsystem genom att prioritera underhåll och återinvestering (sid. 42)
Även denna prioritering håller kommunen med om. Det är inte endast helt ny infrastruktur som behövs, utan även kapacitetshöjande åtgärder i redan

befintlig sådan. Upplands-Bro som är helt beroende av en väl fungerande pendeltågstrafik påverkas till exempel ständigt av de omfattande störningarna i trafiken. Och i Bro, och även Bålsta, som idag endast har halvtimmestrafik är kapacitetsbrist ett hinder för att få kvartstrafik för pendeltågen. Den kvartstrafik som skulle underlätta vardagslivet för många resenärer och göra Bro bättre integrerat i regionen.

Prioritera hållbart resande i transportplaneringen (sid. 43)
I åtgärderna bör erbjudandet av resor som möter människors behov kompletteras med skola, eftersom enbart fritid och arbete nämns i nuvarande formulering. Genom att inkludera skola i skrivningen täcks en större del av invånarnas dagliga liv och behov.

Prioriteringar som saknas

Upplands-Bro är uttalat en äldrevänlig kommun och vi önskar att äldreperspektivet lyfts fram tydligare än det gör idag. Det är bra att det finns ett fokus på barn och unga samt deras livsvillkor, och det är positivt att det finns en tydlig prioritering att förbättra tillgängligheten till välfärdstjänster, service, bostäder, rekreation och kollektivtrafik. Dessa åtgärder kommer också att gynna äldre, utöver barn och unga, men det saknas ett större fokus på äldre som invånare i regionen och deras specifika behov och livsvillkor. Äldres behov kan lyftas mer genom att exempelvis diskutera vad en åldrande befolkning kräver för att kunna delta fullt ut i den fysiska miljön och på arbetsmarknaden.

Över lag vore det positivt om barn- och ungdomsperspektivet, samt äldreperspektivet stärks ytterligare genom att koppla samman dessa gruppers delaktighet, innovations- och kreationsförmåga till andra centrala områden, såsom bostadsutveckling, utbildning eller arbetsmarknad genom ett större fokus på hur dessa grupper ska inkluderas i beslutsprocesserna.

Kopplingen mellan kulturmiljöer och beredskapsperspektivet skulle kunna tydliggöras. Kulturmiljöer är sårbara och kräver både skydd och beredskap för att bevaras och fortsätta bidra till samhället. Vid en kris eller katastrof kan förlusten av kulturmiljöer resultera i långvariga negativa effekter på regionens sociala sammanhållning, historiska arv, turism och lokala identitet.

I det övergripande målet *En tillgänglig och robust region* (sid. 35) nämns giftfrihet i begränsad omfattning. Naturresurserna ska brukas ansvarsfullt, vilket bidrar till bland annat näringsrik mat, koldioxidupptag och en vacker natur med rik biologisk mångfald. Vattnet ska vara rent och luften frisk att andas. För att göra dessa aspekter till en tydligare prioritering, skulle det vara fördelaktigt att särskilt lyfta fram främjandet av en giftfri miljö för att betona giftfrihetens betydelse för regionens biologiska mångfald och invånarnas hälsa.

Rumslig utveckling och plankarta (Kap 4.)

- *Saknar ni information eller förhållningssätt gällande den rumsliga utvecklingen?*

Kommunen anser att det inte är självklart vad som skiljer *strategiska centrumlägen* från *strategiska bebyggelselägen*. Det hade varit positivt med en tydligare beskrivning över hur regionen avgjort vilka områden som ska tillhöra respektive bebyggelsekategori. Vi anser att 2060-perspektivet inte alltid framgår tydligt, framför allt inte när det gäller bebyggelseutvecklingen och transportsystemet. De redovisade regionala prioriteringarna för bebyggelsestruktur och transportsystem är begränsade och stämmer delvis inte överens med kommunens planer och behov.

- *Hur ser ni på plankartans utformning och tillhörande förhållningssätt?*

Plankartans utformning bidrar till viss oklarhet i hur områden är kategoriserade, särskilt när det gäller gränsdragningar mellan olika bebyggelsestrukturer. Exempelvis varierar representationen mellan strategiska lägen, där vissa områden markeras med cirklar och andra med oregelbundna former, vilket skapar förvirring. Varför är vissa områden schematiskt representerade medan andra inte är det? Kommunen ser ett behov av en tydligare och mer konsekvent presentation i plankartan för att säkerställa att samtliga områden av betydelse, inklusive de i Upplands-Bro kommun, är korrekt representerade och avgränsade.

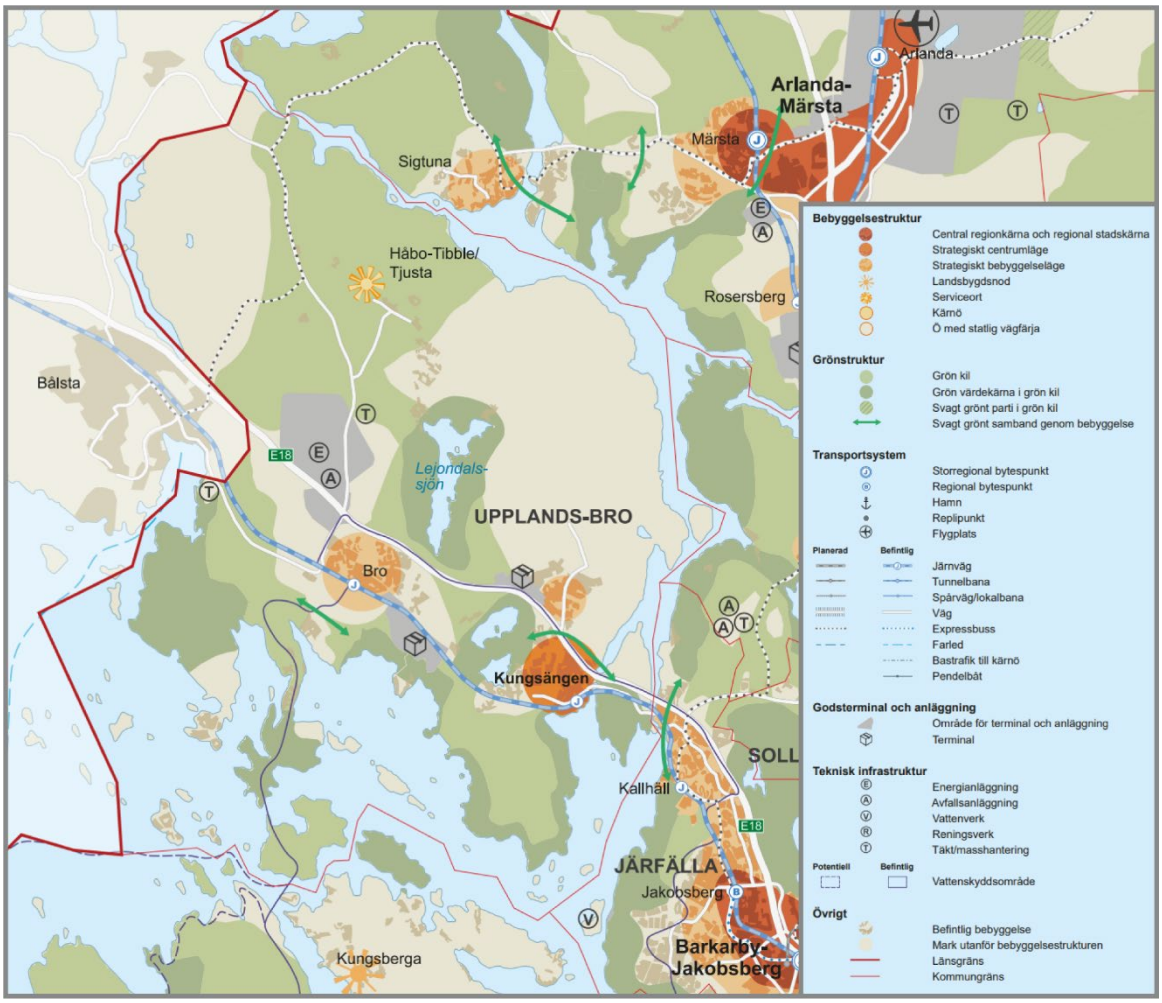
- *Är utgångspunkterna för bebyggelsestrukturens avgränsning tydliga?*

Utgångspunkterna för avgränsningen av bebyggelsestrukturen är inte tillräckligt tydliga. Det finns oklarheter i hur vissa områden kategoriserats, vilket kommer beskrivas närmare under efterföljande rubriker.

Den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen

Strategiska centrumlägen är en av de inriktningar som pekas ut för utveckling av regionen. I strategiska centrumlägen ligger fokus på centrumfunktioner, goda lokala resmöjligheter med gång, cykel och kollektivtrafik. Vidare ska i dessa områden jämlik tillgång och närhet till olika typer av service i regionen främjas. En bebyggelseutveckling som stärker utbudet av kultur och fritid samt välfärdstjänster och samhällsservice är också aspekter som dessa områden ska

bidra till. (sid. 53) Delar av Kungsängen pekas ut som ett sådant område i plankartan (se nedan).



Utsnitt ur plankarta från RUFS 2060, sid. 57.

Bro däremot pekas ut som ett *strategiskt bebyggelseläge*. Kommunen anser att åtminstone vissa delar av Bro uppnår ambitionerna som beskrivs för *strategiskt centrumläge.* Vidare anser kommunen att området som pekas ut som *strategiskt bebyggelseläge* kan utvidgas. Intentionen från kommunens sida är att stärka de kvaliteter som nämns som viktiga för både strategiska centrumlägen och strategiska bebyggelselägen. Med tanke på 2060-perspektivet och den framtida utveckling som planeras, inklusive utvecklingen av Bro stationsområde och Bro torg samt utbyggnaden som pågår i områdena söder om järnvägen i Bro, bör dessa områden pekas ut på plankartan.

Liknande resonemang gäller för Rankhus i Kungsängen, som till 2060 förväntas utvecklas till ett nytt område för bostäder och service. Även om Rankhus idag saknar beslutade investeringar i kollektivtrafik, har området

potential att stödja och bidra till sådana investeringar i framtiden. Vidare är Rankhus en utvidgning och fortsättning av Kungsängen och ligger i närheten av Brunna. Det handlar alltså inte om någon spridd bebyggelse i periferin. E18 blir förvisso en barriär, men utvecklingen av Rankhus skulle underlätta för kollektivtrafikkopplingar över detta område. Dessutom ligger södra delen av Rankhus relativt nära Kungsängens station. Därför borde Rankhus markeras som ett *strategiskt bebyggelseläge* i plankartan. Det är vidare positivt att Brunna pekas ut strategiskt, liksom att Håbo-Tibble/Tjusta pekas ut som *serviceort*.

Vår stora landsbygdsareal gör att stora delar av kommunens yta ingår i den bebyggelseutveckling som sträcker sig utanför den regionalt prioriterade bebyggelseutvecklingen. ”Gemensamt för områden utanför den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen är att möjligheterna att skapa närhet till service och god tillgänglighet med kollektivtrafik är begränsade.” (sid. 56). Vidare har flera områden som inte uppfyller detta (områden som ligger nära strategiska centrumlägen och bebyggelselägen) markerats med denna kategori, till exempel områdena söder om järnvägen i Bro och Rankhus i Kungsängen, vilket kommunen anser inte är en korrekt representation. Delar av områdena söder om järnvägen i Bro har busstrafik idag; Brogådsstaden har buss varje halvtimme till varje tåg och Bro Mälarstrand timmestrafik, vilket troligen kommer bli tätare när området är färdigutbyggt. Södra delarna av Rankhus har gång- och cykelavstånd till Kungsängens centrum, med möjlig busstrafik inom kommande år. Vad definierar regionen som närhet till service?

Upplands-Bro kommun noterar att RUFS 2060 anger att landsbygdsnoder och serviceorter ska vara fokusområden för bebyggelseutvecklingen på landsbygden. Ny bebyggelse och service ska i första hand lokaliseras till landsbygdsnoder, och en mindre andel av nya bostäder ska lokaliseras till serviceorter (sid. 54–55). Kommunen ställer sig dock frågande till hur denna prioritering ska implementeras i praktiken, särskilt med tanke på att landsbygden ofta inte är detaljplanelagd.

Eftersom många landsbygdsområden saknar detaljplaner, hanteras nybyggnation ofta genom lokaliseringsprövningar via förhandsbesked. Detta kan göra det utmanande att hantera prioriteringarna kring bebyggelseutveckling som anges i RUFS 2060. Antalet landsbygdsnoder och serviceorter är dessutom få, vilket kan komplicera prioriteringsprocessen ytterligare.

Kommunen anser även att Säbyholm borde pekas ut som en serviceort, eftersom området kommer utvecklas ytterligare fram till 2060 i och med den lagakraftvunna detaljplanen för området.

En annan felaktig representation i bebyggelsestrukturen är området mellan järnvägen och Enköpingsvägen, där området pekas ut för verksamheter. Detta är inte korrekt då en detaljplan för skola och bostäder finns här (Detaljplan för

Kockbacka Gärde). Området i fråga är för övrigt numera utpekat för areella näringar enligt kommunens fördjupade översiktsplan för Bro, *FÖP Bro 2040*.

Regional grönstruktur

Kommunen konstaterar att vissa delar av den regionala grönstrukturen har förändrats jämfört med RUFS 2050 (se karta på sid. 61). Det svaga sambandet över Stäksön har förändrats och det svaga sambandet mellan Örnässjön och Lejondalssjön har tagits bort. Även om definitionen gällande de svaga sambanden förändrats jämfört med RUFS 2050, anser kommunen att det fortfarande är viktigt att belysa det svaga sambandet mellan Örnässjön och Lejondalssjön. Inte minst med tanke på att det svaga sambandet blivit svagare i och med att ny bebyggelse har tillkommit i detta parti.

Vidare konstaterar vi att grönstrukturen har kompletterats genom att kommunens nordvästra landsbygd har tagits med i den regionala grönstrukturen. Detta är positivt och något vi ställer oss bakom, i enlighet med tidigare yttranden i samband med RUFS 2050. Utvecklingen av Upplands-Broleden som föreslås i kommunens översiktsplan *ÖP 2010*, är inte med i kartan över den regionala grönstrukturen (sid. 61). Kartan bör kompletteras med detta, i ett 2060-perspektiv.

Det regionala transportsystemet

Upplands-Bro kommun har noterat en inkonsekvens i de tidsperspektiv som presenteras i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2060, särskilt vad gäller planeringen av infrastrukturen. Regionens plankarta redovisar den befintliga infrastrukturen samt planerad utveckling fram till år 2040, baserat på redan beslutade investeringar (sid. 62). Den enda förklaringen som här ges till detta är att "bortom år 2040 finns för närvarande inga beslut om finansiering av ytterligare ny infrastruktur". Detta kan skapa en bild av att den regionala viljan att utveckla infrastrukturen minskar efter 2040, vilket väcker frågor om varför. Det vore därför bra att även i beskrivningen till den rumsliga utvecklingen förtydliga att det krävs fortsatta strategiska satsningar på kollektivtrafik och väginfrastruktur utöver de redan beslutade projekten. Detta för att bibehålla transportsystemets funktion, vilket också framgår i texten till prioriteringen om att investera i ett transporteffektivt samhälle (sid. 42).

Eftersom plankartan siktar mot 2060, men endast redovisar investeringar fram till 2040, uppstår en diskrepans mellan de långsiktiga målen och de kortsiktiga besluten. Kommunen efterlyser därför en tydligare redovisning av tidsperspektiven i plankartan, särskilt vad gäller de planerade insatserna för transportsystemet.

Det är positivt att den tvärgående kollektivtrafiken framhävs som en viktig aspekt att stärka (sid. 62). För Upplands-Bro kommun är detta avgörande för att knyta kommunen närmare övriga Stockholmsregionen.

När det gäller spårsystemet påpekar Regionen att det utöver redan beslutade objekt är nödvändigt med ytterligare investeringar för ökad spårkapacitet, såsom nya stambanor (sid. 63). Kommunen vill tillägga att det även finns behov av åtgärder inom det befintliga systemet för att öka kapaciteten regionalt. Detta gäller till exempel för att kunna öka turtätheten till Bro och Bålsta.

Vidare anser kommunen att mark för eventuell utveckling av ytterligare spår i befintlig järnvägssträckning bör inkluderas i skrivningen om mark för utveckling av depåer och uppställningsplatser (sid. 63). Det skulle vara en vägledning för kommunernas planering att redovisa områden där det finns behov av spårreservat, exempelvis Mälarbanan norr om Kallhäll.

Kommunen noterar att det regionala cykelperspektivet inte behandlas särskilt ingående i RUFS 2060, varken i text eller karta. (sid. 64–65) I plankartan redovisas endast befintligt regionalt cykelstråk och stråk under utredning. Kommunen efterlyser en tydligare vision för cykelinfrastrukturens utveckling i ett 2060-perspektiv. Hur ser planen ut för framtida utbyggnad och förbättringar av cykelvägar? Är det önskvärt med fler tvärförbindelser, särskilt med tanke på behovet av att knyta samman olika delar av regionen på ett hållbart sätt? I Upplands-Bro kommuns översiktsplan föreslås till exempel cykelstråk mellan Bro och Sigtuna.

Kommunen vill också framföra att Kallhäll bör pekas ut som en regional bytespunkt, eftersom den är viktig för förbindelsen mellan Mälarbanan och Ostkustbanan.

När det gäller godsterminaler och anläggningar (sid. 66) önskar kommunen en tydligare beskrivning av vad som räknas som en anläggning. I det nuvarande förslaget nämns endast gods- eller terminalområden. En mer detaljerad beskrivning skulle vara till hjälp. I plankartan representeras godsterminal och anläggning i en egen separat nivå i innehållsförteckningen, medan det i den förklarande texten kring dessa anges i samband med rubrikerna om det regionala transportsystemet. Vi undrar varför detta redovisas i samband med transportsystemet, då anläggningar inte enbart berör gods och logistik.

Tekniska försörjningssystem

Till 2060 kommer Klövberga i Bro att utvecklas för logistikändamål, detta område bör därför pekas ut som *Terminal* i plankartan. Terminalen i Nygård bör vidare utgå från kartan. Den verksamhet som bedrivs där idag kommer att flytta i höst.

Övriga kartor

Gällande strukturkartan på sida 45 ställer kommunen sig undrande till att befintlig bebyggelse i Bro, Kungsängen och Brunna inte är inritade på samma sätt som många andra delar i regionen. Utbredningen av den befintliga bebyggelsen framgår inte alls. Tätorterna markeras endast med en schematisk punkt. Bro utvecklas till exempel söderut i och med pågående utbyggnad av områden söder om järnvägen och Kungsängen utvecklas med Rankhus - dessa områden bör dessutom vara regionalt prioriterade i ett 2060-perspektiv. I grönstrukturen har det vidare tillkommit ett område i denna schematiska karta som inte finns med i grönstrukturkartan på sida 61.



Bild över jämförelse mellan strukturkartan (sid. 45) och grönstrukturkartan (sid. 61).

Kommunen föreslår att förbindelsen Bålsta-Håtuna-Märsta/Arlanda ritas in i strukturkartan som ett viktigt transportinfrastrukturstråk. Den är en del av den regionalt viktiga förbindelsen på diagonalen mellan Bålsta och Arlanda. Och den är mycket viktig ur ett landsbygdsperspektiv. Bålsta är den närmaste tätorten för många i Upplands-Bros nordvästra landsbygd. Dessutom har regionen redan ritat in expressbusslinjen som följer detta stråk i plankartan.

Kartan på sida 74 i samrådsförslaget visar bland annat var det finns masshanteringsanläggningar i länet. Kartan visar dock inte alla större verksamheter i kommunen som hanterar massor och representerar inte den verksamhet med masshantering som sker. Kartan på sida 74 visar endast tre av sju anläggningar i kommunen, exempelvis finns en återvinningsanläggning på Stäksön som inte redovisas. Denna fråga kan vi diskutera med regionen framgent.

Digitaliseringen av kartan/strategierna/kunskapsbeskrivningarna

Det är positivt att plankartan följer Boverkets struktur (ÖP-modellen). Det bidrar till en enklare hantering av RUFS:en i efterföljande översiktsplanering

eftersom förutsättningar och utvecklingsinriktningar får samma struktur och uppdelning.

Gemensamt ansvar för den regionala utvecklingen och former för samverkan (Kap. 5)

- *Hur ser er organisation på er roll kopplat till den regionala utvecklingen och hur kan er organisation bidra för att vi ska nå planens mål och stärka genomförandet?*
- *Vilka dialog- och samverkansformer bör vi använda eller utveckla för att kunna agera tillsammans för att nå planens mål och stärka genomförandet?*

Upplands-Bro kommun instämmer i att ingen aktör har ensam rådighet när det gäller regionala frågor. Den regionala samverkansstrukturen kan vidare vara ett verktyg för vår egen interna samverkan kring regionala frågor.

Vi vill dock betona att en framgångsrik samverkan bygger på en ömsesidig dialog där både regionens och kommunens perspektiv och behov tas i beaktande. Det är viktigt att RUFS 2060 tydligt specificerar hur denna dialog ska struktureras. Gällande samverkansprocesserna behöver aspekter kring beslutsmandat, gemensamt ansvar, beslutsfattandestrukturer och ansvarsområden förtydligas. Hur fattas beslut inom samverkansprocesserna? Har representanter beslutsmandat, eller krävs det att varje organisation fattar beslut efter rådslag? Hur säkerställs att alla aktörer känner ett gemensamt ansvar för regionens utveckling? Det är viktigt att tydligt definiera detta för att skapa en effektiv och inkluderande samverkan mellan alla inblandade parter. Vidare kan samverkan behöva ske genom integrering av ett tvärsektoriellt perspektiv, där olika sektorer, roller och befattningar beblandas med varandra för att främja ett innovativt och kreativt klimat.

Avslutande del

Som vi redan har framfört i detta yttrande, stödjer vi ambitionen att få fram en mer genomförandeinriktad utvecklingsplan som visar på regionens samlade vilja och som kan föra samman olika aktörer. Planen behöver dock bli tydligare när det gäller vilka aktörer som ska göra vad och hur samarbetet ska gå till i praktiken. Upplands-Bro vill ta och tar del i regionens utveckling. Detta förutsätter dock satsningar i infrastruktur och kollektivtrafik för att säkerställa att vår kommun, liksom hela regionen, kan växa på ett hållbart och balanserat sätt.

Redaktionella synpunkter

För att dokumentet ska kännas mer inkluderande för alla delar av regionen, föreslår vi att språket justeras för att reflektera en större del av regionens perspektiv. Till exempel, kan ordet *parker* kompletteras med *närnatur* för att inkludera de gröna ytor som är typiska för kranskommunerna.

Det kan vara bra att tydligt ange i dokumentet om de kartor som används visar nuläget eller om de speglar ett perspektiv för år 2060. Detta gäller exempelvis kartan över sjukvården på sida 49 samt kartan om regionala cykelstråk på sida 65. Denna information skulle ge läsarna en bättre förståelse för kartornas kontext och hur de relaterar till de framtida scenarier som diskuteras.

UPPLANDS-BRO KOMMUN

[redacted]

Kommunstyrelsens ordförande

[redacted]

Kommundirektör