REGISTRATOR.RLK@REGIONSTOCKHOLM.SE

Samråd om ny regional utvecklingsplan

Utöver de synpunkter som framförs i gemensamma yttranden från Stockholm nordost respektive Arlandaregionen framför Vallentuna kommun synpunkter i föreliggande yttrande.

Gemensamt har följande sammanfattande synpunkter lämnas:

- Stockholm Arlanda Airports funktion och koppling till sysselsättning, attraktionskraft och tillgänglighet behöver förtydligas
- Den regionala utvecklingsplanen behöver visa på framtidens trafiksystem och ska kunna användas i samtalen med de statliga myndigheterna och övriga aktörerna
- Transportsystemet är strukturerande för utveckling och en utveckling av stom- och spårbunden trafik ger nya möjligheter inom bostads- och arbetsmarknadsutveckling
- Den regionala utvecklingsplanen behöver ta mer hänsyn till kommunernas översiktsplanering
- Det behövs tydligare prioriteringar, målbild och viljeinriktning som begränsas till mellankommunala och regionala frågor i planen.

Sammanfattning

För att den regionala utvecklingsplanen ska vara ett verktyg som ger regionen och kommunen en samsyn om den fysiska utvecklingen behöver större hänsyn tas till kommunens utvecklingsvilja i delregionala sammanhang och Vallentunas översiktsplan.

Det är otillfredsställande att planförslaget inte redovisar det framtida regionala transportsystemet på lång sikt. Det är i allra högsta grad en regional fråga att samlas kring. Att enas om, och redovisa en tydlig övergripande och långsiktig utvecklingsinriktning för transportinfrastrukturen är en förutsättning för att kunna nå planens vision och mål i flera avseenden till exempel genom att vägleda den nationella transportsinfrastrukturplaneringen.

I flertalet rumsliga kategorier fokuserar planförslaget i högre grad än gällande regionplan på frågor med regional relevans även om flertalet förslag till förhållningssätt fortfarande snarare är kommunala än regionala frågor. Vad gäller visualiseringen av den fysiska utvecklingen är det viktigt att plankartan uppdateras med utgångspunkt från Vallentunas översiktsplan för bättre överenstämmelse med

befintlig markanvändning och en mer korrekt bild av den kommande fysiska utvecklingen. Detta gäller bland annat områden där bebyggelseutveckling och utveckling av kollektivtrafik ska samordnas enligt gjorda överenskommelser samt att den regionala grönstrukturen anpassas till befintliga och kommande tätortavgränsningar. Att inte ge en korrekt bild skapar ökad byråkrati och förlängda processer, tvärtemot en av planens principer att ”Stockholmsregionens aktörer ska verka för effektiva och förutsägbara processer, däribland regelverk och handläggningstider”.

Vision, mål, prioriteringar för regionens utveckling

Vallentuna kommun bidrar till alla de tre övergripande målen för Stockholmsregionens utveckling, inte minst genom de tre övergripande kommunmålen hög kvalitet, hållbar tillväxt och tryggt samhälle. Kommunen ska, som en del av regionen ha god tillväxt på ett hållbart sätt. Däribland skapas förutsättningar för till exempel kompetensutveckling genom bostadsbebyggelse med mera. En annan utmaning regionen har handlar om trygghet. Kommunens mål är att Vallentuna är och ska förbli en av de tryggaste kommunerna i både länet och landet. Kommunen tar ansvar för sina delar, men för en kraftsamling krävs det också att regionen tar ansvar för sin del. Sett till omfattningen av föreslagna prioriteringar förutsätter en kraftsamling även att dessa prioriteras vidare.

Att områdena klimat, klimatanpassning och miljö är integrerade i de olika kapitlen istället för att hanteras separat ser kommunen som positivt. Det är i övrigt svårt att se det holistiska perspektiv som eftersträvas i planen där mål, prioriteringar och rumslig struktur ska verka tillsammans.

Rumslig inriktning

Plankartan och den rumsliga inriktningen behandlar i hög utsträckning kommunala frågor. Om plankartan i högre utsträckning, än föreliggande förslag, anpassas till kommunens översiktsplan så kan en plankarta i den regionala utvecklingsplanen vara ett bra verktyg för dialog och samordning. Om inte, så kan den regionala planen med fördel endast innehålla en enkel övergripande strukturkarta.

Föreliggande förslag till plankarta är framtagen som om det råder samma lokala förutsättningar i alla kommuner i regionen och i alla delar av kommunen. Inriktningen är förtätning med nya flerbostadshus i områden med regional kollektivtrafik. Även om detta är positivt sett ur ett övergripande hållbarhetsperspektiv finns det också lokala förutsättningar att ta hänsyn till. För Vallentuna är det till exempel viktigt att utvecklingen sker med harmoni med omgivningarna och inte sker på bekostnad av den lokala boendemiljön med till exempel bullerstörningar, en försämrad luftkvalitet, minskad tillgång till lokal grönstruktur och minskat utrymme för klimatanpassningsåtgärder. I Vallentuna är därtill efterfrågan på småhusbebyggelse stor, det regionala perspektivet på småhusbyggande saknas helt i planen. Arbetet med att tillgodose efterfrågan i kommunen sker ofta genom förtätning i befintliga bostadsområden men också genom

att nya bostadsområden skapas. Oaktat boendeformer behöver det även beaktas att det finns annan infrastruktur, utöver befintlig regional kollektivtrafik, som också är strukturerande för utvecklingen.

Gränser i gällande plankarta 2050 har i de senaste årens plandialoger tolkats av både regionen och statliga myndigheter som absoluta trots att avsikten är att kartan ska vara schematisk. En plankarta som inte stämmer överens med lokala förutsättningar och kommunens översiktsplan skapar således ökad byråkrati och förlängda planprocesser. Nedanstående synpunkter utgår från att den regionala utvecklingsplanen kommer att redovisa en plankarta som är anpassad efter kommunens översiktsplan.

Regionala stadskärnor

Kommunen är positiv till att planförslaget bygger vidare på en rumslig struktur med en utveckling av en flerkärnig region. Utvecklingen av de regionala stadskärnorna skapar förutom en direkt platsutveckling också en generell regional utveckling. Förutom den regionala stadskärnan är de viktigaste kärnorna för Vallentuna:

- Arlanda/Märsta
- Täby/Arninge
- Kista/Sollentuna/Häggvik

Det är positivt att Arlandas roll och betydelse framgår än mer i planförslaget jämfört mot gällande plan. Kärnan har en särställning i regionen och nationellt som växande transport- och arbetsplatsnod och som målpunkt jämte centrala Stockholm.

Däremot behöver ambitionsnivån att öka tillgängligheten till och mellan de regionala stadskärnorna öka, bland annat så att nya resmönster kan skapas. Att i planen redovisa det framtida regionala transportsystemet i ett 2060 perspektiv är en viktig början, framför allt för Arlanda. Se vidare synpunkter på det regionala transportsystemet.

Strategiskt centrumläge

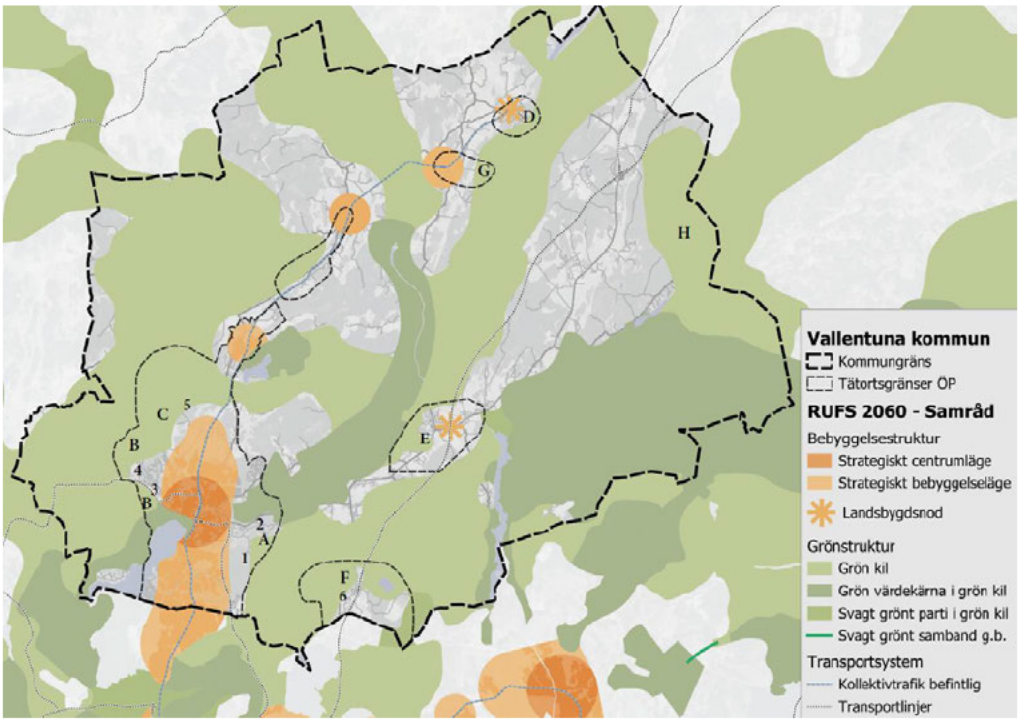
Centrala Vallentuna tätort är ett strategiskt centrumläge inom Vallentuna kommun.

Kommunen anser att en god kollektivtrafikförsörjning ska upprätthållas till centrala Vallentuna tätort inte bara bör. Övriga förslag till förhållningssätt riktade till kommunen är ska-formulerade och det är anmärkningsvärt att regionen har högre krav på kommunen än sig själv i sin egen plan.

Strategiska bebyggelselägen

Kommunen har fler strategiska bebyggelselägen än vad som visualiseras i planen. Kommunen anser att de strategiska områden där en betydande del av den tillkommande bebyggelsen i kommunen byggs och planeras i enlighet med planens redovisade kriterier för avgränsning av strategiska bebyggelselägen även ska ingå i planen. Det är bebyggelseområden med god tillgänglighet till kollektivtrafik med befintliga och planerade kollektivtrafiksatsningar. I flera fall är det

bebyggelseområden som samordnas med utbyggnad av Roslagsbanan och inrättande av expressbusslinje enligt separata överenskommelser mellan däribland kommunen och regionen. Utvecklingen i nedanstående områden (på karta markerade 1-6) utgår från ett effektivt nyttjande av gemensamma resurser som transportinfrastruktur, teknisk försörjning och service. Att dessa områden nu antingen redovisas som grönstruktur eller bara mark utanför bebyggelsestrukturen är missvisande. Se kommunens översiktsplan för mer precis geografisk avgränsning.



1. **Kristineberg** –En ny stadsdel och ett av Vallentunas större utvecklingsområden. När hela området är utbyggt kommer det att rymma cirka 1800 bostäder, flera skolor, torg och lekplatser. Utbyggnad och planering pågår i etapper. Av den prognosticerade tillkommande bostadsbyggelsen fram till 2030 i kommunen antas cirka 35 % tillkomma i Kristineberg.
2. **Okvista verksamhetsområde –** Befintligt arbetsområde inklusive utvidgning delplan 5 med cirka ytterligare 140 000 kvm kvartersmark. Planläggning pågår. Kommunen anser att kapitlet och i relevanta delar som rör bebyggelseutveckling generellt behöver kompletteras med ett företagsperspektiv. Många företag behöver mark för att existera och i flera fall också mer mark för att expandera. Detta perspektiv saknas generellt i planen, vilket är en brist i synnerhet då en stor del av den regionala utvecklingsstrategin utgår från kompetensutveckling och vikten av företagsetableringar. I Vallentuna finns det en stor efterfrågan på verksamhetsmark, framför allt i lägen med god tillgänglighet till större transportstråk.

3. **Lilla Mörby och norr om Väsbyvägen –** Del av tätortens västliga entré. 300-400 nya bostäder planeras såväl som ny expressbusshållplats.
4. **Rosendals verksamhetsområde –** Del av tätortens västliga entré. Befintligt verksamhetsområde som vidareutvecklas och kompletteras med bland annat handel och kontor. Ny hållplats för expressbuss planeras.
5. **Bebyggelseutveckling kring avgreningen av Roslagsbanan till Arlanda –** Tätorten planeras att utvidgas norrut potentiellt längs en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda. Utvecklingen av Roslagsbanan är väl förankrat i delregionala sammanhang. De delar av utvidgningen av tätorten som i planförslaget är lokaliserad utanför den regionalt prioriterade har förutsättningar att bidra till en sammanhållen struktur med god kollektivtrafikförsörjning med ett samordnande av den lokala och regionala kollektivtrafiken.
6. **Gillinge** – På sikt planeras ett nytt samhälle vid Gillinge med både bostäder, service och verksamheter.

Landsbygdsnoder

Utpekandet av Kårsta respektive Karby/Brottby som landsbygdsnoder kan kvarstå. Kommunen är till stor del en landsbygdskommun och landsbygdsfrågor behöver få ökat fokus. Avsnittet behöver uppdateras och kompletteras utifrån att:

- Det behöver finnas en bra kontinuerlig kollektivtrafik, inte bara eftersträvas.
- Kollektivtrafikkopplingen mellan landsbygdsnoderna och kommuncentra behöver stärkas.
- Det finns också behov av en ändamålsenlig gång- och cykelinfrastruktur. Se vidare synpunkter på det regionala transportsystemet.
- Det finns behov av bättre och trafiksäkrare vägtransportinfrastruktur för näringslivet - inte minst jordbruksföretagare. Detta kan exempelvis gälla bärighetsklassning av vägar och möjligheter för transporter att ta sig runt om i vår kommun. Planen är vägledande för länsplan. I länsplanen finns behov av potter för att kunna skapa tillgängliga landsbygder. Generellt finns mycket landsbygd i länet, men nationella landsbygdsmedel tillfaller sällan Stockholmskommunernas landsbygder.

Serviceorter

Inom kommunen har inga serviceorter pekats ut men principiellt så anser kommunen att flertalet förhållningssätt helt eller i delar saknar regional relevans så som till exempel val av tekniska lösningar.

Bebyggelseutveckling utanför den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen

Detta avsnitt saknar regional relevans. Förhållningssätt för utvecklingen kan utgå. Om detta avsnitt överhuvudtaget ska redovisas i planen, med utgångspunkt från samordning eller att bekräfta att det även sker bebyggelseutveckling som inte är regionalt prioriterad, behöver utvecklingen på lämpligt sätt visualiseras utifrån kommunens översiktsplan. På lämpligt sätt utifrån att detta avsnitt består av flera bebyggelsekategorier. En lämplig avgränsning i kommunen för lokal tätortsutveckling

är översiktsplanens tätortsgränser, här ryms också till exempel lokal grönstruktur. Utanför tätortsgränserna sker bebyggelseutveckling på landsbygden.

Inom översiktsplanens redovisade tätortsgränser finns flertalet bebyggelseutvecklingsområden som enligt planförslaget är lokaliserad inom den föreslagna regionala grönstrukturen. Se vidare synpunkter på den regionala grönstrukturen. Några utvecklingsområden är därtill lokaliserade inom föreslagen ”mark utanför bebyggelsestrukturen”. Förslaget måste i dessa avseenden omarbetats så att utvecklingen stämmer överens med kommunens planering. Detta avsnitt får inte leda till en ökad byråkrati för kommunen.

Regional grönstruktur

Ett av kommunens förhållningssätt är att Vallentunas identitet, rika historia och attraktivitet stärks genom naturmiljöer, värdefulla kulturmiljöer, landskapskaraktärer och tätortsnära grönstruktur bevaras, förvaltas och används som en resurs vid utveckling.

I samrådsförslaget beskrivs att kulturmiljöer är en mellankommunal fråga av regional betydelse och flera tillämpningssätt beskriver att hänsyn ska tas till kulturmiljövärden. Kommunen saknar dock en beskrivning över hur kulturmiljöintresset ska hanteras i ett mellankommunalt perspektiv.

Kommunen ser att det finns ett behov att det underlag som ligger till grund för avgränsningen för de föreslagna utpekade gröna kilarna redovisas. I publikationen Särskilt skyddsvärda ekar och ekmiljöer – naturvårdsstrategi för Stockholms län pekas till exempel värdetrakter för ek ut, men den värdetrakt som pekas ut i kommunen sammanfaller inte med den föreslagna utökade gröna kilen. I planförslaget nämns att Stockholmsregionen har ett särskilt ansvar för ädellövskogsmiljöer med unika värden. För att kunna beskriva och motivera de utökade kilarna är det viktigt med ett väl avvägt kunskapsunderlag. Det är också viktigt med att komplettera med tydliga definitioner. Till exempel vad som är tätortsnära natur- och grönområden och vad som är ”annan” skog och skillnad mellan grön infrastruktur, grönstruktur och gröna kilar. I planen står till exempel att den regionala grönstrukturen ger tillgång till tätortsnära natur- och grönområden, men de nu utpekade gröna kilarna ligger i flera fall inte alls tätortsnära.

Förslaget över föreslagna gröna kilar och värdekärnor måste anpassas till befintlig bebyggelse, pågående utbyggnad respektive detaljplanering samt kommande planering. Viktiga underlag är kommunens översiktsplan och fördjupade översiktsplaner samt kommunens bostadsbyggnadsprognos. Detta är särskilt viktigt då kommunens erfarenhet är att de schematiska avgränsningarna värderas tungt av regionen och även länsstyrelsen som bortser i för stor utsträckning från de lokala förutsättningarna. För att undvika onödig byråkrati med framtagande av konsekvensbedömningar, extra samrådsförfarande med kommuner med mera så är det viktigt att strukturen är helt anpassad efter kommunens planering. Översiktsplanens tätortsgränser är en ändamålsenlig avgränsning som täcker in det

mesta av kommunens fysiska planering. Inom tätorterna är det snarare lokal grönstruktur än regional. Kopplingen dessa emellan är dock en viktig samordningsfråga som bör tydliggöras i samrådsförslaget. Istället för att skapa egna avgränsningar av den regionala grönstrukturen inom kommunen bör arbetet med den regionala planeringen snarare fokusera på att samordna grönstrukturen i områden som överkorsar kommungränserna.

Kommunen ställer sig frågande till om de tillkommande utpekade gröna kilarna avses utgöra en förlängning över befintliga kilar och vad detta i så fall innebär för den befintliga kilsamverkan.

Inom översiktsplanens redovisade tätortsgränser ryms bland annat nedanstående delområden (se karta under avsnitt strategiska bebyggelselägen, områden markerade A-H) med befintlig bebyggelse och kända bebyggelseutvecklingsprojekt som sammanfaller med områden för utpekade kilar.

A. Området innehåller Påtåker (planlagt område för bostadsbebyggelse), Okvista delplan 5 (planläggning pågår för verksamhetsändamål) och Olhamra (kommande detaljplaneprojekt för bostadsändamål).
B. Området innehåller flera befintliga bostads- och verksamhetsområden och Lilla Mörby (se strategiska bebyggelselägen) och andra utvecklingsområden enligt kommunens fördjupade översiktsplan för västra Vallentuna tätort.
C. Området innehåller flera utvecklingsområden enligt kommunens fördjupade översiktsplan för norra Vallentuna tätort och Lindholmen
D. Området innehåller Kårsta-Rickeby 1 (utbyggnad pågår enligt detaljplan) och Grönlundsvägen (kommande detaljplaneprojekt för bostadsändamål)
E. Området kring Karby innehåller flertalet kommande detaljplaneprojekt för bostadsändamål och pågående planprojekt Össeby-Hacksta.
F. Området i Gillinge är på sikt aktuellt för en tätortsutveckling.
G. Området är en del av tätorten Ekskogen, Mälsta-Lingsberg med ett 60-tal bostadsfastigheter.

Områden med befintlig bebyggelse lokaliserade utanför översiktsplanens tätortsgränser som också sammanfaller med områden för utpekade kilar:

H. Området innehåller Garns-Ekskogen fritidshusområde med fler än 500 fastigheter.

Aspekten att bygga på skogsmark saknas helt i planförslaget. Om byggnation undviks på åkermark som är planförslagets inriktning och antalet hårdgjorda ytor lämpliga för exploatering är begränsade, återstår det till stor del att bygga inom den lokala grönstrukturen som i många fall består av skog.

I inledningen till avsnittet om grönstruktur i planförslaget står att grönstrukturen fungerar som utflyktsområde. Kommunen håller med om att vissa delar av grönstrukturen fungerar som utflyktsområden som är tillgängliga och innefattar anläggningar som stigar, spänger och skyltar med mera för att underlätta för

friluftslivet. Däremot vill kommunen framhäva att det också finns utpekad grönstruktur som inte är lika tillgänglig för utflyktsändamål som till exempel större skogsområden, många gånger i privat ägo utan iordninggjorda stigar, parkeringar eller anslutningsvägar. Detta hänger också samman med det övergripande förhållningsätt som punktas i planen om att tillgängligheten till kilarna bör öka. Kommunen efterfrågar förslag på hur tillgängligheten i dessa mer otillgängliga områden kan öka. Vidare vill kommunen understryka att det är viktigt att det tydligt kommuniceras med privata markägare om vad det innebär att deras marker pekas ut som till exempel en ny grön kil. Kommunen ser att dialog och förståelse i frågan är ett viktigt koncept.

En regional fråga är vattenkvaliteten i vattenförekomsterna. Kommunen saknar resonemang för hur planförslaget bidrar till en förbättrad vattenstatus regionalt sett. Till exempel för de avrinningsområden med känsliga vattenförekomster där förtätning föreslås. I samrådsförslaget nämns endast koppling mellan miljökvalitetsnormer i EU:s vattendirektiv i samband med grönstruktur.

Kommunen föreslår att skrivelsen om att verka för en hållbar utveckling av blåstrukturen som bevarar den biologiska mångfalden och skapar förutsättningar för att uppnå miljökvalitetsnormerna i EU:s vattendirektiv bör omformuleras till ”bidra till”.

Det regionala transportsystemet

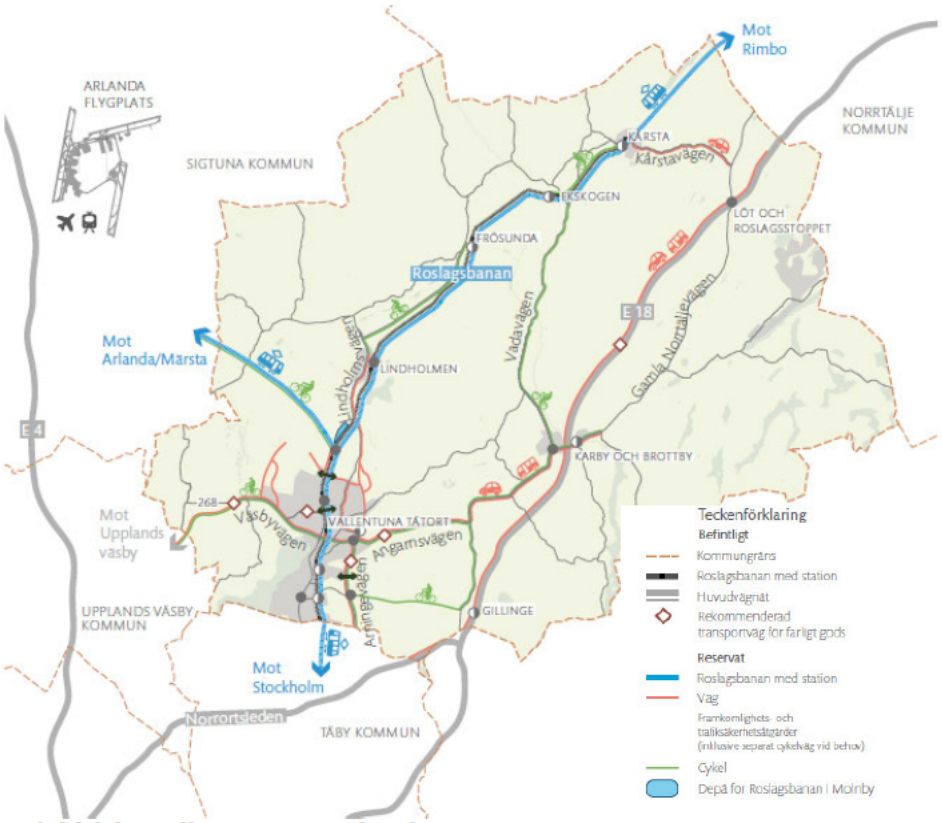
Det krävs fler framtida investeringar både i befintlig och i ny statlig och regional transportinfrastruktur än vad planförslaget redovisar för att kunna nå planens vision och mål i flera avseenden. Kommunen anser i detta avseende att planförslaget inte är en plan då den endast sammanfattar redan beslutade investeringar. Transportinfrastrukturen är samhällsstrukturerande och redovisas inte den framtida behövliga transportinfrastrukturen skapas osäkerheter för den framtida bebyggelsestrukturen. En plan ska beskriva hur ett önskat mål ska nås och planförslaget behöver kompletteras med flertalet behövliga transportinfrastrukturinvesteringar. Det är också viktigt att den regionala planen blir transparent och att strategiska frågor hanteras på ett liknande sätt, exempelvis behov av sammanhängande grönstruktur och sammanhängande transportinfrastruktur.

Exempelvis krävs ytterligare kapacitetsökningar på Arningevägen, Norrortsleden och E18 Norrtäljevägen. Roslagsbanan behöver förlängas till City såväl till Arlanda. Väg 268 (Väsbyvägen) måste få förutsättningar att utvecklas i takt med samhället i övrigt. Möjligheten till att utveckla en trafiksäker och framkomlig Väsbyväg hindras idag av kulturmiljöriksintresset Skålhamravägen. Det måste kunna ske rimliga avvägningar mellan det kulturhistoriska perspektivet och behovet av att kunna ta sig fram på ett tidseffektivt och säkert sätt.

Satsningarna är behövliga redan nu och flertalet har dessutom genomgått fyrstegsprincipen, för dessa finns inget hinder att de anges som konkreta objekt i planen.

Att säkerställa mark för att bygga ut det regionala transportsystemet är därtill en regional fråga. Förhållningssättet att det behöver säkerställas mark för att bygga ut det regionala cykelvägnätet behöver kompletteras med motsvarande för väg och spår.

I Vallentunas översiktsplan finns markreservat för samtliga ovan angivna satsningar, varav Roslagsbanan till Arlanda är ett särskilt bra exempel om vikten av att satsningar redovisas i planförslaget. Det är en satsning som Swedavia och flera kommuner står bakom, den har genomgått fyrstegsprincipen, den är strukturerande och den är utpekad i regionens kollektivtrafikplan 2050. Enligt flera samhällsekonomiska analyser har varje enskild resande till Arlanda hög resenärsnytta och projektet har ett nettonuvärde på noll, vilket är högre än många andra redan beslutade projekt.



Kartbild från Vallentuna översiktsplan, 2018

I en av principerna lyfts att transportsystemet ska nyttjas mer effektivt genom styrning. Ett exempel är att kollektivtrafiken ska prioriteras vid kapacitetsbrist i

Vallentuna kommun

vägnätet i ett syfte att stärka dess roll som ett attraktivt alternativ. Om detta ska få genomslag är det också viktigt att det finns tillräcklig och ändamålsenlig kollektivtrafik där både den lokala och regionala kollektivtrafiken behöver stärkas upp för att fler ska finna den attraktiv.

Förhållningssätten under rubrik Övergripande vägledning för att upprätthålla och utveckla transportsystemets funktion behöver utvecklas med ett hela resan perspektiv. Till exempel behöver den lokala kollektivtrafiken samordnas med den regionala. Därtill som tidigare nämnts, transportinfrastrukturen är samhällsstrukturerande, det är utmanande att samplanera bebyggelsestrukturen och transportsystemet om den behövliga transportinfrastrukturen inte fullt ut redovisas.

Att enbart visa på det regionala cykelvägnätet med målår 2030 som prioriterat nät med framtidsvision 2060 är kortsiktigt. År 2060 behöver både det idag utpekade regionala cykelvägnätet samt det lokalregionala vägnätet vara utbyggt. En annan frågeställning är varför just det regionala cykelvägnätet kan visas men ingen annan framtida infrastruktur.

Cykeln kommer bli allt viktigare för kortare och medellånga resor och det regionala cykelvägnätet kommer inte räcka till för att regionen ska kunna bidra till en förbättrad tillgänglighet. Även fler stråk kommer behöva tillkomma och prioriteras fram till 2060. Detta krävs också för att exempelvis kunna bidra till målet om förbättrad folkhälsa i hela länet. Kommunen kan i första hand bidra till en förbättrad cykelinfrastruktur på det kommunala vägnätet och dessutom få statligt stöd för det. När det istället kommer till cykelinfrastruktur längs statliga vägar eller enskilda vägar, vilket kommunen har en stor andel av, krävs det att regionen faktiskt prioriterar och pekar ut dessa sträckor för att det ens ska bli möjligt med vissa delsträckor. Detta är också en del av den regionala utvecklingen i exempelvis landsbygdsnoder med flera. Här behöver regionen ta ett större ansvar eftersom det även är regionen som prioriterar hur cykelvägarna längs det statliga vägnätet byggs ut via länstransportplanen. Att inte på något sätt lyfta detta i den regionala planen lägger över detta ansvar helt och hållet till kommunerna. Detta är varken resurseffektivt eller skapar minskad byråkrati. Utifrån hur systemet ser ut idag, och den ökade kostnaden för kommunerna att bygga längs statligt väg blir det svårt att på ett bra sätt prioritera detta mot andra behov inom den kommunala planeringen. Här krävs ett samlat synsätt och viljeinriktning från alla parter för att komma framåt.

På kartan, figur 13, visas Arningevägen som ett befintligt regional cykelstråk, stråket saknas fortfarande. I ett långsiktigt perspektiv borde det även finnas utpekat ett cykelstråk längs en kommande Roslagsbana till Arlanda samt kopplingar från Vallentuna mot Väsby (planering pågår) och även mot Österåker/Åkersberga via Gillinge.

Kommunen noterar, i figur 14, att Gillingeområdet i Vallentuna är utpekat som ett utvecklingsområde för varuhanterande verksamhet. Vallentunas översiktsplan

redovisar som framgått ovan ett nytt samhälle vid Gillinge som även inkluderar bostäder och service.

Tekniska försörjningssystem

Flertalet förhållningssätt är även här mer av lokal karaktär snarare än regional. Istället för att redovisa att skyddsavstånd kan behövas för att hantera risker och störningar så bör planen fokusera på och hantera det långsiktiga gemensamma behovet. I flera frågor innefattar detta en konstruktiv dialog med kommunen. Här vill kommunen särskilt framhålla ett bra exempel i nuvarande samarbete av regionalt prioriterad fiberutbyggnad där kommunen och regionen årligen samordnar kunskaper för att öka utbyggnadstakten. Fiberutbyggnaden är viktigt inte minst i arbetet att få till effektiva transporter.

I andra frågor finns stor utvecklingspotential i samarbetet. Detta innefattar exempelvis att säkerställa att regionen, inklusive Vallentuna, har tillräcklig elförsörjning i framtiden. Därtill att utan hänsyn till kommunens översiktsplan eller särskild dialog med kommunen peka ut platser lämpliga för Täkt/masshantering och Avfallsanläggningar i plankartan. Den regionala avfallsanläggningen i Löt som Vallentuna är delägare i via SÖRAB har en lämplig lokalisering. Det finns också exempel på mindre bra lokaliseringar som på olika sätt har tagit stöd i tidigare regionala planer utan utgångspunkt i kommunens planering. I ett fall vid förslag till nyetablering framkom det vid prövning att kommunens översiktsplan ansågs väga tyngre i frågan än den regionala planen. I andra exempel där etablering har gjorts finns stora utmaningar med verksamhetens negativa omgivningspåverkan. Här ryms alltifrån störningar för närboende till tunga transporter på mindre landsbygdsvägar som trots att de är godkända för tunga transporter är mindre lämpliga för denna typ och omfattning av transporter.

I planförslaget beskrivs förhållningssätt för att säkra en effektiv masshantering. Det föreslås bland annat att befintliga centralt belägna materialterminaler i anslutning till stora utbyggnadsområden samt större infrastrukturprojekt säkras för att minska behovet av transporter. Kommunen håller med om att förhållningssättet avseende att minska transporterna är viktigt, dock ser kommunen en intressekonflikt beträffande markanvändning mellan etablering av ovan nämnda verksamheter och byggandet av nya bostäder. Det är i dagsläget en utmaning att hålla denna typ av verksamheter i nära anslutning till bebyggelse.

Gemensam kraftsamling för utveckling

Kommunen stödjer förslaget om en gemensam kraftsamling för Stockholmsregionens utveckling och delar synen att detta kräver samsyn och dialog. En central inledning på denna samverkansprocess är att förslaget till regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen uppdateras enligt synpunkterna i detta yttrande.

Ett konkret exempel på utmaning som kräver vidare dialog är riksintressen som knappt omnämns i planen. I Vallentuna finns flertalet riksintressen som innebär en

påtaglig risk för den planerade utvecklingen och möjligheten att bidra till både en lokal och regional hållbar utveckling.

Bilaga Konsekvensbedömning

Kommunen anser att det är viktigt att de identifierade målkonflikterna i konsekvensbedömningen tydliggörs inför granskningsversionen. Detta för att underlätta kommande avvägningar och motiveringar i den fortsatta fysiska planeringen.

Bilaga Beräkning av demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022-2060

Vallentunas nuvarande bostadsmål innebär att kommunen verkar för att 400 nya bostäder tillkommer per år. Planens angivna kommunfördelning för årligt bostadstillkott om 200-300 nya bostäder utifrån det regionala bostadsbehovet ryms således inom kommunens målsättning.

Däremot, som framgått av detta yttrande, behöver den föreslagna plankartan i högre utsträckning anpassas till kommunens översiktsplan för en bättre överenstämmelse vart bostäderna kommer att tillkomma i kommunen.

För Vallentuna kommun

[redacted]
Kommunstyrelsens ordförande

Vallentuna kommun