Från: "noreply.utskick@regionstockholm.se" <noreply.utskick@regionstockholm.se>
Skickat: Wed, 29 Oct 2025 09:16:41 +0100
Till: registrator.rlk@regionstockholm.se
Ämne: Remissvar på Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – granskningshandling (Diarienummer: RS2025-0095):
Bilagor: RUFS_granskningsyttrande_Upplands-Bro_kommun.pdf
Categories: Fatima

Remissvar på Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – granskningshandling (Diarienummer: RS2025-0095) :

Förnamn :

Efternamn :

E-postadress :

Vilken organisation tillhör du? : Upplands-Bro kommun

Vilken typ av organisation tillhör du? : Kommun

Kapitel 1 - Regional utveckling skapar vi tillsammans : Upplands-Bro kommun har tagit emot granskningsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS). RUFS verkar för att Stockholmsregionen ska bli ”Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo leva och verka i”. Kommunen ser positivt på att flera av de synpunkter som framfördes under samrådet har beaktats. Samtidigt kvarstår frågor där kommunen ser behov av förtydliganden och vidareutveckling av planen inför antagandet.

Kapitel 1 – Regional utveckling skapar vi tillsammans
Det är positivt att planen understryker vikten av en bred samverkan och att alla aktörers perspektiv är betydelsefulla för utvecklingen av Stockholmsregionen. Det gemensamma ansvaret skulle dock kunna förtydligas, både i detta kapitel och genomgående i utvecklingsplanen. Detta skulle kunna göras genom att förtydliga ansvarsfördelningen (se mer under rubriken Kapitel 4 - Mål för Stockholmsregionens utveckling).

Kapitel 2 - Stockholmsregionens förutsättningar : Kapitel 2 – Stockholmsregionens förutsättningar

Stockholmsregionens styrkor
Granskningshandlingen lyfter i högre grad människors delaktighet, den biologiska mångfalden och närheten mellan stad och land som centrala styrkor, vilket är positivt. Det är vidare positivt att areella näringar valts som ett begrepp för att lyfta fram landsbygdens näringar och betydelse i regionen, enligt kommunens kommentarer under samrådet. Landsbygdens roll och närheten mellan stad och land är något som är viktigt för Upplands-Bro kommun. Landsbygdens framställning som en resurs för staden har minskat i granskningsversionen. Kommunen noterar dock att framställningen av landsbygden tenderar att fokusera på inflyttning, snarare än att

beskriva livsvillkoren för dem som redan bor på landsbygden. Det vore önskvärt att utveckla formuleringen om närheten mellan stad och land (s.8) för att bättre spegla befintliga invånares förutsättningar och utvecklingsmöjligheter.

Våra samhällsutmaningar
Vi välkomnar att frågor om organiserad brottslighet, ojämlika livsvillkor och klimatrelaterade hot lyfts fram som strukturella samhällsutmaningar på ett tydligare sätt. Målkonflikter har tydligare integrerats i granskningshandlingen som helhet men även under avsnittet om utmaningar, vilket är positivt. Det är viktigt att avvägningar mellan exempelvis bebyggelse, naturvärden, ökad motståndskraft, bostadsförsörjning och regional utveckling synliggörs som komplexa redan tidigt i dokumentet. Målkonflikternas hantering framstår fortfarande som otydlig. Det är viktigt att planen inte enbart identifierar konflikter utan även visar vägar framåt för hur de kan hanteras.
Kommunen vill framhålla att utvecklingsplanen endast i begränsad utsträckning behandlar kulturmiljöernas betydelse. Kulturmiljöer omnämns främst i samband med målkonflikter kring exploatering eller som del av kommunernas natur- och kulturvärden. Dess positiva bidrag till livskvalitet, social hållbarhet och regional attraktionskraft framgår dock inte tydligt. Planen bör kompletteras med en tydligare beskrivning av kulturmiljöernas positiva betydelse för livskvalitet, social hållbarhet och regional attraktionskraft. Kulturmiljöer bör inte endast framställas som potentiella målkonflikter, utan även som lösningar och resurser i ett hållbart samhällsbyggande.
Kommunen anser att inomregionala skillnader och sociala utmaningar (s.12) tydligare bör kopplas till den fysiska strukturen. Regionen skulle tydligare kunna beskriva hur skillnader i livsvillkor är rumsligt fördelade i Stockholmsregionen. Kommunen kan vidare konstatera att utvecklingsplanen endast i begränsad omfattning behandlar skola och utbildning, trots att detta är en avgörande fråga för regionens framtida utveckling och kompetensförsörjning. Likvärdiga utbildningsmöjligheter i hela regionen bör ges högre prioritet i planen. Utmaningen kan också utvecklas för att tydligare synliggöra äldres, ungdomars och barns behov. Dessa målgrupper har specifika behov som också är starkt kopplade till gruppernas livsvillkor.
Utmaningen omvärlden upplevs alltmer osäker (s.12–13) kan med fördel kompletteras med fler resonemang. Det vore värdefullt med resonemang om kulturmiljöer kopplat till beredskap. Kulturmiljöer är sårbara och kräver både skydd och beredskap för att bevaras och fortsätta bidra till samhället. Vid kriser eller konflikter kan förlusten av kulturmiljöer få långvariga negativa effekter på social sammanhållning, historiskt arv, turism och lokal identitet. Kulturmiljöerna bör framhållas som en resurs för social resiliens, i likhet med natur- och grönområden.

Klimatperspektivet i sig skulle kunna kompletteras utifrån risken att klimatförändringarna utlöser globala kriser, som även skulle kunna påverka regionen. Exempel på detta är en minskad global livsmedelsproduktion på grund av extremväder samt ökade konflikter, globala orättvisor och ökad migration till följd av konkurrens om resurser.

Kapitel 3 - Vår vision: Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i : Kapitel 3 – Vår vision: Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i
Upplands-Bro kommun ställer sig bakom visionen om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo, leva och verka i, vilket även framförts under samrådet. I samrådet klargjordes att visionen konkretiserades i tre så kallade ”övergripande mål”,

dessa perspektiv kvarstår men namnges inte. Det framgår inte längre i granskningshandlingen att dessa är en konkretisering av visionen.

Kapitel 4 - Mål för Stockholmsregionens utveckling : Kapitel 4 – Mål för Stockholmsregionens utveckling
Upplands-Bro välkomnar att målen för Stockholmsregionens utveckling har förtydligats och förenklats. Målen har till sitt antal minskat, vilket gör både uppföljning och styrning mer effektiv. Genom att ”resultatmål” tillkommit, som i större mån utgår från indikatorer och effekter, finns nu en större möjlighet att följa upp och utvärdera planens genomförande. Implementeringen av målen skulle dock kunna bli ännu tydligare och effektivare genom en ansvarsfördelning kopplad till respektive mål. Om målen (främst de kortsiktiga) tydligare knöts till en primär ansvarsbärare, ett specifikt tillvägagångssätt eller en konkret samverkansform, skulle implementeringen underlättas.
Tidsperspektiven som redovisas för de olika målen är två; ett kortsiktigt tidsperspektiv som siktar mot 2035–2040 och ett långsiktigt som siktar bortom år 2040, mot 2060 (s.16). Upplands-Bro kommun anser att tidsperspektiven har strukturerats väl, men att det ibland är svårt att uttyda vilka av målen som hör till vilket tidsperspektiv. Det hade vidare, redan tidigt i detta kapitel, varit bra om ett resonemang fördes om planens och visionens ”tidlöshet” relaterat till målen och dess tidsperspektiv. Det hade gjort det enklare att tolka helheten och sambanden mellan målen.
Vissa resultatmål har tydligt förklarande titlar, medan vissa mål föranleder att läsaren måste gå till de fördjupande texterna om respektive resultatmål. Ibland nämns även målåren i själva resultatmålen. Ett mer konsekvent sätt att redovisa målen vore därför att föredra för att öka läsbarheten.
Nedan följer ett urval av mål och resultatmål där kommunen har synpunkter:
Mål 2.1 Stockholmsregionen har ökat sin förmåga att bedriva samhällsviktig verksamhet i fredstida kriser och höjd beredskap
Regionen nämner att aktörer behöver planera för system som kan hantera, anpassas och återhämta sig från olika typer av störningar (s.23). Hur befintlig bebyggelse kan anpassas samt hur ny bebyggelse bör planeras för resiliens vid kriser, bör ha betydelse för de olika systemen. Upplands-Bro kommun föreslår därför att texten blir tydligare när det gäller detta.
Mål 4.2 Tillgängligheten i transportsystemet har ökat för invånare och näringsliv
Vi välkomnar att detta mål omnämner vikten av att det krävs fortsatta satsningar på kollektivtrafik, väginfrastruktur och transportsystemet i stort. Detta är viktigt eftersom den regionala utvecklingsplanen inte redovisar några andra konkreta behov och åtgärder än de redan beslutade. I samrådsförslaget fanns bra skrivningar om vikten av att upprätthålla framkomlighet genom underhåll och reinvesteringar. Detta saknas i granskningshandlingens mål för transportsystemet. 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.
Mål 5.1 Antalet tillkommande bostäder motsvarar det demografiska behovet
På sida 27 anges att möjligheterna att nå målet kan öka genom ” […] effektiva och förutsägbara planprocesser, regelverk och handläggningstider […] ”. Kommunen ställer sig frågande till vad som menas med en förutsägbar planprocess. Kan och bör planprocessen vara förutsägbar, då det

är en prövning som sker enligt gällande (tydligt strukturerade) regelverk? Eller handlar skrivningen om att handläggningen samt hanteringen av planärenden ska bli mer förutsägbar?
Mål 6 Demokratin i Stockholmregionen är stark och invånarna upplever en hög grad av delaktighet, tillit och trygghet
Regionens kultur- och fritidsutbud bör betraktas som en central resurs för social hållbarhet. I mål 6 och dess resultatmål (ss.28-29), görs kopplingar mellan tillit, trygghet, folkbildning, kultur och demokrati. Genom att utveckla och tillgängliggöra mötesplatser, grönområden, naturreservat, kulturinstitutioner och prestationsfria rörelsemiljöer skapas en balanserad utveckling där invånarnas välbefinnande, rekreation och kreativitet främjas i lika hög grad som kultur som kommersiella värden.
Ett särskilt mål för kultur och fritid skulle understryka dessa värdens långsiktiga betydelse för hållbar stadsplanering. Ett kompletterande mål som rör integrationen av kultur, rörelse och fritid i Stockholmsregionens utveckling och bidraget till attraktiva, hållbara samt demokratiska livsmiljöer vore värdefullt. Detta mål skulle kunna separeras med resultatmål som visar på att en regional utveckling av kultur- och fritidsverksamheter, över tid, utvecklar och synliggör resurser, vilket i sin tur skapar synergier och underlättar en långsiktig hållbar planering av sociala värden i samhällsplaneringen.
Mål 6.2 Tilliten till institutioner har ökat hos Stockholmsregionens invånare
På sida 28 nämns att ”riktade insatser behöver göras för att exempelvis minska risken för digitalt utanförskap, framför allt hos dem med låg digital kunskap.” Kommunen undrar om det är självklart att den enda slutsatsen är att hjälpa personer att bli mer digitalt kunniga, eller om det också handlar om att fortsatt tillhandahålla andra tillvägagångssätt. För vissa målgrupper är det betydelsefullt att en annan väg än den digitala erbjuds.
Mål 6.4 Alla invånare har hög möjlighet att vara delaktiga i civilsamhälle
Målet bör kompletteras för att inkludera kulturmiljöernas bidrag till delaktigheten i civilsamhället. Kulturmiljöer utgör viktiga arenor för barns och ungas lärande, delaktighet och framtidstro. Samtidigt ger kulturmiljöer de äldre möjlighet till gemenskap, medskapande och ökad livskvalitet. Därmed bidrar kulturmiljöerna till att möta olika generationers behov och skapa överbryggande möten i samhället.
Mål 8.1 En betydande andel av nytillkommen bebyggelse har lokaliserats i den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen
I skrivningen om att ny bebyggelse framför allt ska planeras till områden där det redan finns god kollektivtrafik och service (s.31) bör det också framgå att detta inte enbart handlar om dagens situation, utan även om framtida potential. 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.
Mål 8.2 Stockholmsregionens regionala stadskärnor har fortsatt att utvecklats som nav för viktiga funktioner
Regionen nämner att ”arbetet med att stärka de regionala stadskärnorna sker genom samverkan mellan oss aktörer i Stockholmsregionen” (s.31). Upplands-Bro kommun vill uppmärksamma att samverkan bör involvera alla som berörs, de regionala stadskärnorna ger även service för sitt omland och kommunerna runt om de regionala stadskärnorna är beroende av dessa för en stor del av sin service, exempelvis tillgången till sjukvård.
Mål 8.3 Förutsättningar för livskraftiga landsbygder och skärgårdsmiljöer har stärkts
Det är positivt att regionen lyfter fram landsbygdernas roll i Stockholmsregionen. Kommunen vill dock framhålla att antalet landsbygdsnoder och serviceorter är få, vilket kan komplicera

regionens intention om att ” hålla ihop bebyggelsen i glesare delar av regionen” (s.31). Vidare har detta mål ett stort ”inflyttningsfokus”. Detta blir snävt i och med att regionen har många invånare på landsbygden. Perspektivet bör därför breddas och fokusera mer på att stärka livsvillkoren för de som redan bor och verkar där idag.
Mål 8.6 Stockholmsregionen kulturmiljöer bevaras, används och utvecklas varsamt och hållbart
Kulturmiljöerna bidrar på flera sätt till Stockholmsregionens hållbara utveckling och attraktionskraft, vilket resultatmålet kan förtydligas med. Kulturmiljöer stärker människors identitet, hemkänsla och trygghet i vardagen. De bidrar till friskfaktorer genom att erbjuda meningsfulla mötesplatser, rekreativa miljöer och estetiska kvaliteter. Kulturmiljöerna är avgörande för att stärka såväl kommuners som regionens attraktionskraft, både som bostadsort och som besöksmål. De är en central del av platsidentiteten och bidrar till att särskilja regionen i konkurrensen med andra storstadsregioner. Bevarande och återbruk av kulturmiljöer är vidare en del av ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande. Genom att ta till vara och utveckla befintliga miljöer kan klimatavtrycket minskas, samtidigt som kunskap, gemenskap och kontinuitet i samhällsutvecklingen förstärks.
Mål 11.2 Matchningen mellan utbildning och arbetsmarknad har förbättrats
Detta mål skulle kunna kompletteras med resonemang som gäller tillgången till regionala lärcenter och lokala campuslösningar som erbjuder universitetsutbildning, yrkesutbildning och distansstudier. En ökning av tillgången till sådana lösningar skulle underlätta för invånare i hela regionen att tillgodogöra sig utbildning nära hemmet och därmed bidra till en mer jämlik kompetensförsörjning. Genom flexibla utbildningsformer, kan behoven i en snabbt föränderlig arbetsmarknad mötas och individers möjligheter till omställning stärkas.
Mål 12.2 Stärkt internationell tillgänglighet genom fler strategiskt viktiga förbindelser
I den fördjupade texten på sida 37 nämns säkerställande av marktillgångar med hänsyn till utvecklingen av Arlanda flygplats. Kommunen undrar om behov av mark även finns för exempelvis järnvägen eller andra strategiskt viktiga förbindelser. För Upplands-Bro kommuns del är Mälarbanans betydelse även kopplad till en utvecklad tågförbindelse till Oslo och marktillgångar/reservat bidrar även till denna ambition.

Kapitel 5 - Stockholmsregionens rumsliga inriktning : Kapitel 5 – Stockholmsregionens rumsliga inriktning
Regional bebyggelsestruktur
Upplands-Bro kommun stödjer tanken om en flerkärnig Stockholmsregion, där flera centra utanför Stockholms innerstad ges möjlighet att växa och utvecklas. Kungsängen och Bro har stor potential att fungera som nav för både bostads- och näringslivsutveckling, tack vare sin närhet till regionkärnorna, och kan med rätt insatser bidra till en mer balanserad tillväxt i regionen.
Den rumsliga inriktningen har blivit tydligare jämfört med samrådshandlingen, inte minst genom förändringen av bebyggelsestrukturens kategorier. Lokala stadskärnor är ett begrepp och en definition som bättre speglar flera av de bebyggelsetypologier som går att finna i regionen. Kommunen välkomnar särskilt att Bro nu inkluderas och pekas ut som en lokal stadskärna, vilket ger orten motsvarande rumsliga status som Kungsängen. Bro är en tätort med både pågående genomförandeprojekt och potential till framtida utveckling som utreds i skrivande stund, exempelvis centrum-, bostads-, och stationsområdesutveckling.
Upplands-Bro kommun välkomnar att potentialen för bebyggelseutveckling tillåts variera utifrån lokal kontext (s.49), då detta lämnar handlingsutrymme för kommunerna att hantera sina unika förutsättningar och utmaningar. Dock spelar den regionala representationen av kommunen roll i

kommande utveckling och plankartan blir därför en viktig del i samsynen kring den regionala utvecklingen. Upplands-Bro kommun har noterat flera geografiska områden där representationen bör förändras för att bättre spegla nuläge och framtid.
Bro har fortsatt potential att utvecklas ytterligare, inte minst söder om järnvägen. I områdena Bro Trädgårdsstad, Brogårdsstaden och Bro Mälarstrand har en omfattande utveckling redan påbörjats och genomförts till stor del. Stora delar av Brogårdsstaden har redan idag halvtimmes trafik med buss som ansluter till pendeltågsavgångarna. I Bro Mälarstrand finns idag timmestrafik, med potential till tätare trafik vid färdig utbyggnad. I och med att plankartan har ett tidsperspektiv som speglar år 2060 är det viktigt att kartan även speglar nuläget korrekt, särskilt i områden där utveckling redan sker eller planeras ske. Dessa områden bör därför markeras som ett strategiskt bebyggelseläge i 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 hela Rankhus markeras som ett strategiskt bebyggelseläge i plankartan.
Kommunen detaljplaneprövar i dagsläget även området Norra Stäksön, vilket ingår i kommunens tätortsavgränsning enligt den fördjupade översiktsplanen för landsbygden. Kommunen bedömer att området har goda förutsättningar att utvecklas som en förlängning av Kungsängens tätort. Genom en blandning av bostäder och service kan Norra Stäksön bidra till att skapa en mer sammanhållen tätortsstruktur och samtidigt stärka underlaget för kollektivtrafiken. Utbyggnaden bedöms kunna ge positiva effekter inte enbart för Upplands-Bro, utan även för grannkommunen Järfälla. Järfälla kommun har som remissinstans för kommunens utvecklingsplaner uttryckt att de ser positivt på en utveckling i området, då detta även skulle gynna Järfällas invånare genom förbättrade kommunikationsmöjligheter och ett utökat serviceunderlag. Norra Stäksöns närhet till både Kungsängens och Kallhälls station innebär dessutom att utvecklingen ligger i linje med utvecklingsplanens inriktning om att stadsutveckling ska ske i kollektivtrafiknära lägen. Mot denna bakgrund anser kommunen att det strategiska bebyggelseläget för Kungsängens tätort kan behöva utvidgas i perspektivet mot år 2060.
Upplands-Bro kommun noterar att RUFS 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 (ss.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. Detta kan göra det utmanande att hantera ställningstagandena kring bebyggelseutveckling som anges i planen. Antalet landsbygdsnoder och serviceorter är dessutom få, vilket kan komplicera prioriteringsprocessen ytterligare.
Ett antal lokaliseringsriktlinjer anges för de strategiska bebyggelselägena med utgångspunkt i närhet till kollektivtrafiklägen. Arbetsplatsintensiva verksamheter, offentliga funktioner och handel ska lokaliseras inom 700 meter från stationsläge (s.49). Vi undrar om det enbart är stationslägen som menas eller om detta även gäller vissa hållplatslägen. Vidare nämns att de strategiska bebyggelselägenas avgränsning utgår från närhet till ”kapacitetsstark kollektivtrafik genom en fastställd radie från kollektivtrafikens spårstationer eller hållplatser för radiella

expressbussar (s.49). Är annan busstrafik med hög turtäthet och passning till stomtrafiken också intressant för denna avgränsning? För kranskommunerna är det nämligen typiskt med busslinjer med passning till pendeltågsavgångar, vilket föranleder att ställningstagandet också bör nyanseras för att täcka dessa kommuners förutsättningar.
Det är svårt att uttyda om regionen har några planer att utöka antalet vårdinrättningar till 2060, detta går inte att utläsa från kartan på sida 60 som endast visar en ögonblicksbild.
För kommuner som är beroende av regionala kärnor blir denna formulering på sida 53 om lokala stadskärnor missvisande: ”Kollektivtrafiken från de lokala stadskärnorna har konkurrenskraftiga restider till den centrala region¬kärnan”. Lokala kärnor är ofta också starkt kopplade till sina regionala stadskärnor i närheten. Denna skrivning bör därför kompletteras så att konkurrenskraftiga restider också ska ske till regionala stadskärnor.
Planen framhåller vikten av tillräcklig mottagningskapacitet i transportsystemet vid utveckling av verksamhetsområden (ss.49,57). Kommunen ser detta som en stor utmaning, då dagens system redan är hårt belastat. Det krävs därför tydligare resonemang om hur utbyggnad av verksamheter och transportsystem ska ske i takt.
Kartor som redovisar den regionala bebyggelsestrukturen
Kommunen föreslår att förbindelsen Bålsta-Håtuna-Märsta/Arlanda ritas in i strukturkartan på sida 44 som ett viktigt transportinfrastrukturstråk. Den är en del av den regionalt viktiga förbindelsen på diagonalen mellan Bålsta och Arlanda. 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. Bro bör vidare även läggas till som en lokal stadskärna, även i strukturkartan.
Plankartans utformning bidrar till viss oklarhet i hur områden är kategoriserade, särskilt när det gäller gränsdragningar mellan olika bebyggelsestrukturer. Exempelvis varierar representationen mellan olika strategiska bebyggelselägen, 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.
Det regionala transportsystemet
Transportsystemet har en avgörande betydelse för Stockholmsregionens långsiktiga hållbara utveckling. Det är positivt att granskningshandlingen lyfter fram vikten av att reservera mark för att på sikt kunna öka kapaciteten i systemen (s.63). Upplands-Bro kommun instämmer också i regionens bedömning av de viktiga behovsområden som lyfts fram (s.72), däribland kapacitetsstärkande åtgärder på spår och vägar både inom länet och i relation till omvärlden samt säkerställandet av att grundläggande transportbehov tillgodoses även i mer glesbebyggda delar. Detta är frågor av stor betydelse för kommunen, då dagens system redan är hårt belastade och den växande befolkningen i regionen ytterligare kommer att ställa krav på ökad kapacitet. För Upplands-Bro, liksom för många andra kranskommuner, är redundans och robusthet särskilt viktiga frågor, eftersom påverkan på det huvudsakliga kollektivtrafikalternativet ofta innebär stora konsekvenser för invånarnas vardag.
Regionen framhåller att ”Stockholmsregionens långsiktiga utvecklingsbehov behöver beskrivas övergripande och på ett sätt som inte låser fast förutsättningarna eller pekar ut specifika lösningar på förhand” (s.71). Samtidigt betonas behovet av kapacitetsstärkande åtgärder och markreservat. Kommunen konstaterar att utvecklingsplanen tappar i vägledande karaktär när den inte anger var, när eller hur mark bör säkerställas för spår- och vägutveckling. Utan sådana vägledande

ställningstaganden riskerar viktiga stråk att byggas bort, särskilt i en region där markkonkurrensen är hög och intresset av exploatering starkt.
Kommunen vill även framhålla att transportsystemet inte enbart bör betraktas i relation till arbete och fritid (s.62), vilket är ett återkommande resonemang i utvecklingsplanen. Lika viktigt är tillgången till utbildning, sjukvård och vardagliga ärenden, vilka är grundläggande funktioner för invånarnas livskvalitet och regionens sociala hållbarhet. Detta bör förtydligas både i detta kapitel, och genomgående i dokumentet. En särskild utmaning för Upplands-Bro kommun är att andelen ungdomar som går vidare till eftergymnasiala utbildningar ligger under genomsnittet för regionen. För att denna situation ska förbättras, krävs goda kommunikationer för att invånarna ska kunna tillgodogöra sig högre utbildning. Resor till högre lärosäten behöver kunna ske på ett smidigt och funktionellt sätt. Goda och smidiga resmöjligheter är således en nyckelfaktor för att fler ska kunna delta i högre utbildning.
En synpunkt som kvarstår från samrådet rör cykelinfrastrukturen. Planen behandlar det regionala cykelperspektivet alltför översiktligt. Plankartan på sida 65 redovisar enbart befintliga stråk och utredningsstråk, men saknar en tydlig vision för cykelinfrastrukturens utveckling fram till 2060. Eftersom hänvisningen sker till den nuvarande regionala cykelplanen, som endast sträcker sig till 2030, blir det svårt att uttyda hur cykelvägnätet ska utvecklas därefter. Kommunen anser att planen bör redovisa en långsiktig strategi för utbyggnad av cykelvägar, inklusive fler tvärförbindelser. Detta är särskilt viktigt för att knyta samman olika delar av regionen på ett hållbart sätt. I Upplands-Bro kommuns översiktsplan föreslås exempelvis ett cykelstråk mellan Bro och Sigtuna, vilket kan utgöra ett viktigt komplement i det regionala nätet.
När det gäller flygplatser lyfter planen endast Arlandas roll (s.68). För ett mer robust system hade det varit värdefullt med resonemang även kring alternativa flygplatser utanför länet. Vidare vill kommunen framhålla att Kallhäll bör pekas ut som en regional bytespunkt, eftersom den har en central funktion för förbindelsen mellan Mälarbanan och Ostkustbanan.
På sidan 71 anges att ”berörda aktörer” behöver utreda transportsystemets långsiktiga behov. Kommunen efterfrågar ett klargörande av vilka aktörer som avses och vill betona vikten av att samtliga kommuner involveras i detta arbete när behov uppstår.
Regional grön- och blåstruktur
Kommunen anser att det är en positiv breddning att kapitlet om den regionala grön- och blåstrukturens betydelse inleds med att lyfta fram flera olika funktioner och värden, inte endast friluftsliv och rekreativa värden.
De kompletterande förhållningssätten för utveckling och bevarande av den regionala grön- och blåstrukturen, anger att skadelindringshierarkin bör användas när det finns risk för att exploatering kommer ge en negativ påverkan på grön- och blåstrukturen (s.79). Upplands-Bro kommun välkomnar att detta förhållningssätt lyfts fram på ett tydligt sätt.
Utvecklingen av Upplands-Broleden som föreslås i kommunens översiktsplan ÖP 2010, är inte med i kartan över den regionala grönstrukturen som visar rekreativa gångstråk (s.81). Kartan bör kompletteras med detta, i ett 2060-perspektiv.
Regionala tekniska försörjningssystem
Under samrådet hade Upplands-Bro kommun synpunkter kring redovisningen av avfalls- och masshanteringsanläggningar i länet. Denna synpunkt kvarstår. Kartan på sida 92 redovisar inte alla större verksamheter i kommunen som hanterar massor och representerar därmed inte den verksamhet som sker i dagsläget. Kartan visar endast tre av sju anläggningar. Denna fråga diskuterar kommunen gärna framgent. Kommunen noterar även att plankartan pekar ut Toresta som en täkt. Det sker ingen täktverksamhet på Toresta idag, men det är fortsatt en

avfallsanläggning. Detta bör därför ändras i plankartan.
Kraftledningar är en fråga som blivit alltmer relevant för många kommuner, inte minst för Upplands-Bro kommun. Regionen nämner att ”för högre spänningsnivå (transmissions- och regionnät) bör luftledningar i de flesta fall prioriteras, eftersom de har längre livslängd, generellt är mer driftsäkra och även mer ekonomiska.” (s.84). Vidare anges att markkabel främst är ”ett alternativ på korta sträckor där luftledningar inte är möjliga, till exempel i tätbebyggda områden” (s.84). Finns några resonemang kring eventuella nackdelar när det gäller luftledningar och kopplingen till försvar samt olika typer av risker? Vidare undrar kommunen om det finns någon definition kring vad som räknas som korta sträckor i samband med förläggning av markkabel?
De kompletterande förhållningsätten som gäller alla tekniska försörjningssystem anger att samförläggning av ledningar där möjligt är eftersträvansvärt (s.91). När det gäller kraftledningar anser Upplands-Bro kommun att en högre grad av samverkan om samförläggning behöver ske ledningsägarna emellan och att kommunen behöver bli involverad i ett tidigt skede. I flera kommuner pågår flera olika kraftledningsärenden parallellt och ofta med sträckor nära varandra, vilket kan ge upphov till målkonflikter.
Kommunen vill komplettera texten om vattenförsörjningssystemet på sida 86, med att hög värme under lång tid (utöver torka) också är något som påverkar robustheten av vattenverken och ledningsnäten.

Kapitel 6 - Så går vi från ord till handling : Kapitel 6 – Så går vi från ord till handling
Vi instämmer i behovet av en gemensam riktning och kraftsamling mellan regionens aktörer för att den regionala utvecklingsplanen ska kunna realiseras. Det har i granskningshandlingen blivit tydligare hur processen för uppföljning och kontinuerlig dialog ska gå till i praktiken. Beslutsmandat och hur beslut fattas är dock fortfarande något som bör förtydligas. Det är positivt med samverkanstrappan som visar att graden av koordinering aktörer emellan ökar, desto högre nivå som samverkan sker inom. Det vore önskvärt att specificera i vilket steg beslut tas och även om representanter har beslutsmandat. Hur olika roller och befattningar möts i de olika ”trappstegen” bör också förtydligas.
Hur erfarenheter från lokalt utvecklingsarbete tas tillvara på och sprids genom regionen vore också ett värdefullt tillägg, då detta kan skapa strukturer för lärande mellan aktörer i regionen och bli ett komplement till de politiska samverkansforum som föreslås.

Kapitel 7 - Hur den regionala utvecklingsplanen förhåller sig till internationella, nationella och regionala mål : Kapitel 7 - Hur den regionala utvecklingsplanen förhåller sig till internationella, nationella och regionala mål
Det är tydligt hur planen förhåller sig till internationella, nationella och regionala mål. Matriserna på sidorna 101 och 102 ger en god och snabb överblick över utvecklingsplanens relation till olika mål.

Kapitel 8 - Den regionala utvecklingsplanens konsekvenser från ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv : Kapitel 8 - Den regionala utvecklingsplanens konsekvenser från ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv
När det gäller sociala konsekvenser anger regionen att utvecklingen i hög grad är ”beroende av hur regionens aktörer agerar i efterföljande planering, vilket gör det svårt att bedöma hur väl planens mål och vägledning kan väntas bidra till den önskade utvecklingen” (s.104). Kommunen delar denna bedömning men vill framhålla att detta resonemang inte enbart gäller de sociala

konsekvenserna, utan i lika hög grad de ekologiska och ekonomiska. Planens genomslag beror således på en samlad kraftsamling, där flera dimensioner av hållbarhet måste hanteras parallellt. Samtidigt vill kommunen betona att utvecklingen inte enbart är beroende av hur enskilda aktörer agerar i den efterföljande planeringen, utan också av hur regionen i sin helhet förmår att vägleda, samordna och skapa förutsättningar för kommunerna och andra aktörer att nå planens mål. En tydligare och mer konkret vägledning från regionens sida är avgörande för att kommunerna ska kunna omsätta ambitionerna i praktisk planering. Detta gäller såväl prioriteringar mellan mål som hantering av målkonflikter.
Kommunen ser därför ett behov av att regionen utvecklar sin roll som stödjande och vägledande aktör, inte minst genom att erbjuda verktyg, metodstöd och gemensamma arbetssätt som underlättar för kommunerna att bidra till uppfyllandet av planens mål. På så sätt kan det säkerställas att de sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenserna av utvecklingsplanen blir mer förutsägbara och långsiktigt hållbara.

Bilaga 1 - Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022-2060 : Allmänt om bilagorna tillhörande utvecklingsplanen
Kommunen anser att syftet med de tillhörande bilagorna bör förtydligas i utvecklingsplanen. I dagsläget är det svårt att avgöra hur bilagorna och utvecklingsplanen, som är huvuddokumentet, ska läsas tillsammans. Detta då det inte tydligt framgår vilket förhållande som råder mellan de ställningstaganden som görs i utvecklingsplanen och de som redovisas i bilagorna. Är syftet att bilagorna ska förenkla för kommande aktualitetsprövningar av utvecklingsplanen, genom att informationen i bilagorna enklare kan uppdateras medan själva utvecklingsplanen förblir mer ”tidlös”? Eller är tanken att bilagorna ska utgöra ett format för fördjupningar inom specifika ämnesområden, för att på så sätt hålla huvuddokumentet mer översiktligt och odetaljerat? Kommunen menar att denna fråga är särskilt viktig att belysa, eftersom ny och reviderad information kan presenteras i bilagorna över tid. Utan ett tydligt förhållningssätt till hur bilagorna ska tolkas riskerar utvecklingsplanens vägledande roll att försvagas.
Bilaga 1 – Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060
Regionens bedömning av det årliga bostadstillskottet och det ackumulerade underskottet av bostäder utgör ett viktigt underlag för kommunernas arbete med att ta fram egna kvantitativa bostadsmål. Dessa bedömningar bidrar till ökad transparens kring hur regionens samlade bostadsbehov fördelas över tid och mellan olika kommuner.
Av bilagan framgår att Upplands-Bro kommun under lång tid tagit ett stort ansvar för regionens bostadsmarknad. Kommunen konstaterar att bostadsförsörjning i grunden är en regional angelägenhet, men att ansvaret i praktiken överlämnas till kommunerna. Detta skapar särskilda utmaningar för kranskommunerna, som ofta fungerar som regulatorer på bostadsmarknaden. Upp- och nedgångar i den demografiska utvecklingen får därmed större konsekvenser för dessa kommuner än för mer centralt belägna delar av regionen.
Mot denna bakgrund anser kommunen att regionen tydligare bör klargöra det gemensamma regionala ansvaret för bostadsförsörjningen. Kommunerna har idag begränsade verktyg för att ensamma kunna möta det regionala behovet. Det saknas dessutom ett resonemang om den rumsliga balansen i bostadsbyggandet. Idag bygger olika kommuner i mycket varierande omfattning och på olika platser i regionen, vilket påverkar möjligheten att nå de samlade målen. Bilagan bör därför kompletteras med en konsekvensbedömning av olika alternativ för befolkningstillväxten samt resonemang om bostadsbyggandets rumsliga balans och fördelningen av bostäder mellan olika delar av regionen. En sådan analys skulle ge en tydligare förståelse för

hur ansvaret för bostadsförsörjningen kan delas mer rättvist och långsiktigt hållbart mellan regionens kommuner.
Upplands-Bro kommun noterar vidare att tabellen på sida 12 innehåller felaktig information om det årliga tillskottet, kommunen saknar i dagsläget mål för detta.

Bilaga 2 - Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen : Bilaga 2 – Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
Hållbarhetsbedömningen innehåller flera viktiga rekommendationer till efterföljande planering. Kommunen anser att dessa rekommendationer borde lyftas fram mer tydligt även i huvuddokumentet. Att synliggöra dem i större utsträckning skulle ge planen en mer vägledande karaktär och samtidigt tydliggöra vilka åtgärder som faktiskt krävs för att uppnå social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.
Det är särskilt anmärkningsvärt att flera av de aspekter som kommunen lyfter i detta yttrande återkommer som rekommendationer i hållbarhetsbedömningen. Detta gäller exempelvis behovet av att stärka äldreperspektivet (s.54) samt vikten av att kommunerna involveras i frågor som rör lokalisering av ny teknisk infrastruktur (s.40). Genom att integrera sådana rekommendationer mer direkt i utvecklingsplanens huvuddokument skulle planen både få en starkare koppling till den praktiska planeringen och underlätta för kommunerna i deras arbete.

Bilaga 3 - Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i stockholmsregionen : Bilaga 3 – Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen
Huvudfokus i denna bilaga ligger på att identifiera brister och behov i transportsystemets utveckling. Kommunen menar att det utöver själva behovsbeskrivningen, vore värdefullt om regionen också redovisade vilka arbetssätt och metoder som avses användas för att möta dessa brister. En mer detaljerad beskrivning av etablerade och planerade arbetssätt skulle stärka bilagans funktion som vägledande dokument och samtidigt ge kommunerna bättre förutsättningar att bidra i processen.
Kommunen noterar vidare att Väg 841, Stäketbron, redovisas på kartan på sida sex. Eftersom bron redan är färdigbyggd framstår detta som otydligt, vi efterfrågar en förklaring till varför den fortsatt är markerad på kartan.
När det gäller Mälarbanan hade det varit önskvärt med konkreta exempel på vilka typer av kapacitetshöjande åtgärder som avses (s.10). Detta skulle bidra till en tydligare förståelse för vilka lösningar regionen ser som mest relevanta för att möta de identifierade bristerna.
I bilagan anges också att åtgärder för ökad kapacitet behöver genomföras där behov uppstår för att åtgärda brister (s.11). Kommunen vill understryka att det inte alltid är självklart att åtgärder bäst lokaliseras till platser där problemen redan har uppstått. I vissa fall kan åtgärder som genomförs på andra strategiska platser i systemet ha större potential att skapa långsiktigt robusta lösningar, både för vägar och järnvägar. Kommunen ser därför behov av att resonemanget nyanseras och att principerna för prioritering av kapacitetshöjande insatser tydliggörs.

Bilaga 4 - Riksintressen i regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen :

Övrigt :

Bifoga fil : RUFS_granskningsyttrande_Upplands-Bro_kommun.pdf

Samhällsbyggnadskontoret

Plan- och markenheten

Datum 2025-09-23 | Vår beteckning KS 25/0426 | Er beteckning RS 2025-0095

Region Stockholm
Regionledningskontoret

Förslag till yttrande avseende granskningsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Kommunstyrelsens beslut §140 den 22 oktober 2025

Upplands-Bro kommun har tagit emot granskningsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS). RUFS verkar för att Stockholmsregionen ska bli ”Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo leva och verka i”. Kommunen ser positivt på att flera av de synpunkter som framfördes under samrådet har beaktats. Samtidigt kvarstår frågor där kommunen ser behov av förtydliganden och vidareutveckling av planen inför antagandet.

Kapitel 1 – Regional utveckling skapar vi tillsammans

Det är positivt att planen understryker vikten av en bred samverkan och att alla aktörers perspektiv är betydelsefulla för utvecklingen av Stockholmsregionen. Det gemensamma ansvaret skulle dock kunna förtydligas, både i detta kapitel och genomgående i utvecklingsplanen. Detta skulle kunna göras genom att förtydliga ansvarsfördelningen (se mer under rubriken *Kapitel 4 - Mål för Stockholmsregionens utveckling*).

Kapitel 2 – Stockholmsregionens förutsättningar

Stockholmsregionens styrkor

Granskningshandlingen lyfter i högre grad människors delaktighet, den biologiska mångfalden och närheten mellan stad och land som centrala styrkor, vilket är positivt. Det är vidare positivt att areella näringar valts som ett begrepp för att lyfta fram landsbygdens näringar och betydelse i regionen, enligt kommunens kommentarer under samrådet. Landsbygdens roll och närheten mellan stad och land är något som är viktigt för Upplands-Bro kommun. Landsbygdens framställning som en resurs för staden har minskat i granskningsversionen. Kommunen noterar dock att framställningen av landsbygden tenderar att fokusera på inflyttning, snarare än att beskriva

UBK1000, v1.1, 2017-03-16

livsvillkoren för dem som redan bor på landsbygden. Det vore önskvärt att utveckla formuleringen om närheten mellan stad och land (s.8) för att bättre spegla befintliga invånares förutsättningar och utvecklingsmöjligheter.

Våra samhällsutmaningar

Vi välkomnar att frågor om organiserad brottslighet, ojämlika livsvillkor och klimatrelaterade hot lyfts fram som strukturella samhällsutmaningar på ett tydligare sätt. Målkonflikter har tydligare integrerats i granskningshandlingen som helhet men även under avsnittet om utmaningar, vilket är positivt. Det är viktigt att avvägningar mellan exempelvis bebyggelse, naturvärden, ökad motståndskraft, bostadsförsörjning och regional utveckling synliggörs som komplexa redan tidigt i dokumentet. Målkonflikternas hantering framstår fortfarande som otydlig. Det är viktigt att planen inte enbart identifierar konflikter utan även visar vägar framåt för hur de kan hanteras.

Kommunen vill framhålla att utvecklingsplanen endast i begränsad utsträckning behandlar kulturmiljöernas betydelse. Kulturmiljöer omnämns främst i samband med målkonflikter kring exploatering eller som del av kommunernas natur- och kulturvärden. Dess positiva bidrag till livskvalitet, social hållbarhet och regional attraktionskraft framgår dock inte tydligt. Planen bör kompletteras med en tydligare beskrivning av kulturmiljöernas positiva betydelse för livskvalitet, social hållbarhet och regional attraktionskraft. Kulturmiljöer bör inte endast framställas som potentiella målkonflikter, utan även som lösningar och resurser i ett hållbart samhällsbyggande.

Kommunen anser att *inomregionala skillnader och sociala utmaningar* (s.12) tydligare bör kopplas till den fysiska strukturen. Regionen skulle tydligare kunna beskriva hur skillnader i livsvillkor är rumsligt fördelade i Stockholmsregionen. Kommunen kan vidare konstatera att utvecklingsplanen endast i begränsad omfattning behandlar skola och utbildning, trots att detta är en avgörande fråga för regionens framtida utveckling och kompetensförsörjning. Likvärdiga utbildningsmöjligheter i hela regionen bör ges högre prioritet i planen. Utmaningen kan också utvecklas för att tydligare synliggöra äldres, ungdomars och barns behov. Dessa målgrupper har specifika behov som också är starkt kopplade till gruppernas livsvillkor.

Utmaningen *omvärlden upplevs alltmer osäker* (s.12–13) kan med fördel kompletteras med fler resonemang. Det vore värdefullt med resonemang om kulturmiljöer kopplat till beredskap. Kulturmiljöer är sårbara och kräver både skydd och beredskap för att bevaras och fortsätta bidra till samhället. Vid kriser eller konflikter kan förlusten av kulturmiljöer få långvariga negativa effekter på social sammanhållning, historiskt arv, turism och lokal identitet. Kulturmiljöerna bör framhållas som en resurs för social resiliens, i likhet med natur- och grönområden.

Klimatperspektivet i sig skulle kunna kompletteras utifrån risken att klimatförändringarna utlöser globala kriser, som även skulle kunna påverka regionen. Exempel på detta är en minskad global livsmedelsproduktion på grund av extremväder samt ökade konflikter, globala orättvisor och ökad migration till följd av konkurrens om resurser.

Kapitel 3 – Vår vision: Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i

Upplands-Bro kommun ställer sig bakom visionen om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo, leva och verka i, vilket även framförts under samrådet. I samrådet klargjordes att visionen konkretiserades i tre så kallade ”övergripande mål”, dessa perspektiv kvarstår men namnges inte. Det framgår inte längre i granskningshandlingen att dessa är en konkretisering av visionen.

Kapitel 4 – Mål för Stockholmsregionens utveckling

Upplands-Bro välkomnar att målen för Stockholmsregionens utveckling har förtydligats och förenklats. Målen har till sitt antal minskat, vilket gör både uppföljning och styrning mer effektiv. Genom att ”resultatmål” tillkommit, som i större mån utgår från indikatorer och effekter, finns nu en större möjlighet att följa upp och utvärdera planens genomförande.

Implementeringen av målen skulle dock kunna bli ännu tydligare och effektivare genom en ansvarsfördelning kopplad till respektive mål. Om målen (främst de kortsiktiga) tydligare knöts till en primär ansvarsbärare, ett specifikt tillvägagångssätt eller en konkret samverkansform, skulle implementeringen underlättas.

Tidsperspektiven som redovisas för de olika målen är två; ett kortsiktigt tidsperspektiv som siktar mot 2035–2040 och ett långsiktigt som siktar bortom år 2040, mot 2060 (s.16). Upplands-Bro kommun anser att tidsperspektiven har strukturerats väl, men att det ibland är svårt att uttyda vilka av målen som hör till vilket tidsperspektiv. Det hade vidare, redan tidigt i detta kapitel, varit bra om ett resonemang fördes om planens och visionens ”tidlöshet” relaterat till målen och dess tidsperspektiv. Det hade gjort det enklare att tolka helheten och sambanden mellan målen.

Vissa resultatmål har tydligt förklarande titlar, medan vissa mål föranleder att läsaren måste gå till de fördjupande texterna om respektive resultatmål. Ibland nämns även målåren i själva resultatmålen. Ett mer konsekvent sätt att redovisa målen vore därför att föredra för att öka läsbarheten.

Nedan följer ett urval av mål och resultatmål där kommunen har synpunkter:

Mål 2.1 Stockholmsregionen har ökat sin förmåga att bedriva samhällsviktig verksamhet i fredstida kriser och höjd beredskap

Regionen nämner att aktörer behöver planera för system som kan hantera, anpassas och återhämta sig från olika typer av störningar (s.23). Hur befintlig bebyggelse kan anpassas samt hur ny bebyggelse bör planeras för resiliens vid kriser, bör ha betydelse för de olika systemen. Upplands-Bro kommun föreslår därför att texten blir tydligare när det gäller detta.

Mål 4.2 Tillgängligheten i transportsystemet har ökat för invånare och näringsliv

Vi välkomnar att detta mål omnämner vikten av att det krävs fortsatta satsningar på kollektivtrafik, väginfrastruktur och transportsystemet i stort. Detta är viktigt eftersom den regionala utvecklingsplanen inte redovisar några andra konkreta behov och åtgärder än de redan beslutade. I samrådsförslaget fanns bra skrivningar om vikten av att upprätthålla framkomlighet genom underhåll och reinvesteringar. Detta saknas i granskningshandlingens mål för transportsystemet. 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.

Mål 5.1 Antalet tillkommande bostäder motsvarar det demografiska behovet

På sida 27 anges att möjligheterna att nå målet kan öka genom ” […] effektiva och förutsägbara planprocesser, regelverk och handläggningstider […] ”. Kommunen ställer sig frågande till vad som menas med en förutsägbar planprocess. Kan och bör planprocessen vara förutsägbar, då det är en prövning som sker enligt gällande (tydligt strukturerade) regelverk? Eller handlar skrivningen om att handläggningen samt hanteringen av planärenden ska bli mer förutsägbar?

Mål 6 Demokratin i Stockholmregionen är stark och invånarna upplever en hög grad av delaktighet, tillit och trygghet

Regionens kultur- och fritidsutbud bör betraktas som en central resurs för social hållbarhet. I mål 6 och dess resultatmål (ss.28-29), görs kopplingar mellan tillit, trygghet, folkbildning, kultur och demokrati. Genom att utveckla och tillgängliggöra mötesplatser, grönområden, naturreservat, kulturinstitutioner och prestationsfria rörelsemiljöer skapas en balanserad utveckling där invånarnas välbefinnande, rekreation och kreativitet främjas i lika hög grad som kultur som kommersiella värden.

Ett särskilt mål för kultur och fritid skulle understryka dessa värdens långsiktiga betydelse för hållbar stadsplanering. Ett kompletterande mål som rör integrationen av kultur, rörelse och fritid i Stockholmsregionens utveckling och bidraget till attraktiva, hållbara samt demokratiska livsmiljöer vore värdefullt. Detta mål skulle kunna separeras med resultatmål som visar på att

en regional utveckling av kultur- och fritidsverksamheter, över tid, utvecklar och synliggör resurser, vilket i sin tur skapar synergier och underlättar en långsiktig hållbar planering av sociala värden i samhällsplaneringen.

Mål 6.2 Tilliten till institutioner har ökat hos Stockholmsregionens invånare
På sida 28 nämns att ”riktade insatser behöver göras för att exempelvis minska risken för digitalt utanförskap, framför allt hos dem med låg digital kunskap.” Kommunen undrar om det är självklart att den enda slutsatsen är att hjälpa personer att bli mer digitalt kunniga, eller om det också handlar om att fortsatt tillhandahålla andra tillvägagångssätt. För vissa målgrupper är det betydelsefullt att en annan väg än den digitala erbjuds.

Mål 6.4 Alla invånare har hög möjlighet att vara delaktiga i civilsamhälle
Målet bör kompletteras för att inkludera kulturmiljöernas bidrag till delaktigheten i civilsamhället. Kulturmiljöer utgör viktiga arenor för barns och ungas lärande, delaktighet och framtidstro. Samtidigt ger kulturmiljöer de äldre möjlighet till gemenskap, medskapande och ökad livskvalitet. Därmed bidrar kulturmiljöerna till att möta olika generationers behov och skapa överbryggande möten i samhället.

Mål 8.1 En betydande andel av nytillkommen bebyggelse har lokaliserats i den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen
I skrivningen om att ny bebyggelse framför allt ska planeras till områden där det redan finns god kollektivtrafik och service (s.31) bör det också framgå att detta inte enbart handlar om dagens situation, utan även om framtida potential. 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.

Mål 8.2 Stockholmsregionens regionala stadskärnor har fortsatt att utvecklats som nav för viktiga funktioner
Regionen nämner att ”arbetet med att stärka de regionala stadskärnorna sker genom samverkan mellan oss aktörer i Stockholmsregionen” (s.31). Upplands-Bro kommun vill uppmärksamma att samverkan bör involvera alla som berörs, de regionala stadskärnorna ger även service för sitt omland och kommunerna runt om de regionala stadskärnorna är beroende av dessa för en stor del av sin service, exempelvis tillgången till sjukvård.

Mål 8.3 Förutsättningar för livskraftiga landsbygder och skärgårdsmiljöer har stärkts
Det är positivt att regionen lyfter fram landsbygdernas roll i Stockholmsregionen. Kommunen vill dock framhålla att antalet landsbygdsnoder och serviceorter är få, vilket kan komplicera regionens intention om att ”hålla ihop bebyggelsen i glesare delar av regionen” (s.31). Vidare har detta mål ett stort ”inflyttningsfokus”. Detta blir snävt i och med att regionen har många invånare på landsbygden. Perspektivet bör därför breddas

och fokusera mer på att stärka livsvillkoren för de som redan bor och verkar där idag.

Mål 8.6 Stockholmsregionen kulturmiljöer bevaras, används och utvecklas varsamt och hållbart
Kulturmiljöerna bidrar på flera sätt till Stockholmsregionens hållbara utveckling och attraktionskraft, vilket resultatmålet kan förtydligas med. Kulturmiljöer stärker människors identitet, hemkänsla och trygghet i vardagen. De bidrar till friskfaktorer genom att erbjuda meningsfulla mötesplatser, rekreativa miljöer och estetiska kvaliteter. Kulturmiljöerna är avgörande för att stärka såväl kommuners som regionens attraktionskraft, både som bostadsort och som besöksmål. De är en central del av platsidentiteten och bidrar till att särskilja regionen i konkurrensen med andra storstadsregioner. Bevarande och återbruk av kulturmiljöer är vidare en del av ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande. Genom att ta till vara och utveckla befintliga miljöer kan klimatavtrycket minskas, samtidigt som kunskap, gemenskap och kontinuitet i samhällsutvecklingen förstärks.

Mål 11.2 Matchningen mellan utbildning och arbetsmarknad har förbättrats
Detta mål skulle kunna kompletteras med resonemang som gäller tillgången till regionala lärcenter och lokala campuslösningar som erbjuder universitetsutbildning, yrkesutbildning och distansstudier. En ökning av tillgången till sådana lösningar skulle underlätta för invånare i hela regionen att tillgodogöra sig utbildning nära hemmet och därmed bidra till en mer jämlik kompetensförsörjning. Genom flexibla utbildningsformer, kan behoven i en snabbt föränderlig arbetsmarknad mötas och individers möjligheter till omställning stärkas.

Mål 12.2 Stärkt internationell tillgänglighet genom fler strategiskt viktiga förbindelser
I den fördjupade texten på sida 37 nämns säkerställande av marktillgångar med hänsyn till utvecklingen av Arlanda flygplats. Kommunen undrar om behov av mark även finns för exempelvis järnvägen eller andra strategiskt viktiga förbindelser. För Upplands-Bro kommuns del är Mälarbanans betydelse även kopplad till en utvecklad tågförbindelse till Oslo och marktillgångar/reservat bidrar även till denna ambition.

Kapitel 5 – Stockholmsregionens rumsliga inriktning

Regional bebyggelsestruktur

Upplands-Bro kommun stödjer tanken om en flerkärnig Stockholmsregion, där flera centra utanför Stockholms innerstad ges möjlighet att växa och utvecklas. Kungsängen och Bro har stor potential att fungera som nav för både bostads- och näringslivsutveckling, tack vare sin närhet till regionkärnorna, och kan med rätt insatser bidra till en mer balanserad tillväxt i regionen.

Den rumsliga inriktningen har blivit tydligare jämfört med samrådshandlingen, inte minst genom förändringen av bebyggelsestrukturens kategorier. Lokala stadskärnor är ett begrepp och en definition som bättre speglar flera av de bebyggelsetypologier som går att finna i regionen.

Kommunen välkomnar särskilt att Bro nu inkluderas och pekas ut som en lokal stadskärna, vilket ger orten motsvarande rumsliga status som Kungsängen. Bro är en tätort med både pågående genomförandeprojekt och potential till framtida utveckling som utreds i skrivande stund, exempelvis centrum-, bostads-, och stationsområdesutveckling.

Upplands-Bro kommun välkomnar att potentialen för bebyggelseutveckling tillåts variera utifrån lokal kontext (s.49), då detta lämnar handlingsutrymme för kommunerna att hantera sina unika förutsättningar och utmaningar. Dock spelar den regionala representationen av kommunen roll i kommande utveckling och plankartan blir därför en viktig del i samsynen kring den regionala utvecklingen. Upplands-Bro kommun har noterat flera geografiska områden där representationen bör förändras för att bättre spegla nuläge och framtid.

Bro har fortsatt potential att utvecklas ytterligare, inte minst söder om järnvägen. I områdena Bro Trädgårdsstad, Brogårdsstaden och Bro Mälarstrand har en omfattande utveckling redan påbörjats och genomförts till stor del. Stora delar av Brogårdsstaden har redan idag halvtimmes trafik med buss som ansluter till pendeltågsavgångarna. I Bro Mälarstrand finns idag timmestrafik, med potential till tätare trafik vid färdig utbyggnad. I och med att plankartan har ett tidsperspektiv som speglar år 2060 är det viktigt att kartan även speglar nuläget korrekt, särskilt i områden där utveckling redan sker eller planeras ske. Dessa områden bör därför markeras som ett *strategiskt bebyggelseläge* i 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 hela Rankhus markeras som ett *strategiskt bebyggelseläge* i plankartan.

Kommunen detaljplaneprövar i dagsläget även området Norra Stäksön, vilket ingår i kommunens tätortsavgränsning enligt den fördjupade översiktsplanen för landsbygden. Kommunen bedömer att området har goda förutsättningar att utvecklas som en förlängning av Kungsängens tätort. Genom en blandning av bostäder och service kan Norra Stäksön bidra till att skapa en mer

sammanhållen tätortsstruktur och samtidigt stärka underlaget för kollektivtrafiken. Utbyggnaden bedöms kunna ge positiva effekter inte enbart för Upplands-Bro, utan även för grannkommunen Järfälla. Järfälla kommun har som remissinstans för kommunens utvecklingsplaner uttryckt att de ser positivt på en utveckling i området, då detta även skulle gynna Järfällas invånare genom förbättrade kommunikationsmöjligheter och ett utökat serviceunderlag. Norra Stäksöns närhet till både Kungsängens och Kallhälls station innebär dessutom att utvecklingen ligger i linje med utvecklingsplanens inriktning om att stadsutveckling ska ske i kollektivtrafiknära lägen. Mot denna bakgrund anser kommunen att det strategiska bebyggelseläget för Kungsängens tätort kan behöva utvidgas i perspektivet mot år 2060.

Upplands-Bro kommun noterar att RUFS 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 (ss.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. Detta kan göra det utmanande att hantera ställningstagandena kring bebyggelseutveckling som anges i planen. Antalet landsbygdsnoder och serviceorter är dessutom få, vilket kan komplicera prioriteringsprocessen ytterligare.

Ett antal lokaliseringsriktlinjer anges för de strategiska bebyggelselägena med utgångspunkt i närhet till kollektivtrafiklägen. Arbetsplatsintensiva verksamheter, offentliga funktioner och handel ska lokaliseras inom 700 meter från stationsläge (s.49). Vi undrar om det enbart är stationslägen som menas eller om detta även gäller vissa hållplatslägen. Vidare nämns att de strategiska bebyggelselägenas avgränsning utgår från närhet till ”kapacitetsstark kollektivtrafik genom en fastställd radie från kollektivtrafikens spårstationer eller hållplatser för radiella expressbussar (s.49). Är annan busstrafik med hög turtäthet och passning till stomtrafiken också intressant för denna avgränsning? För kranskommunerna är det nämligen typiskt med busslinjer med passning till pendeltågsavgångar, vilket föranleder att ställningstagandet också bör nyanseras för att täcka dessa kommuners förutsättningar.

Det är svårt att uttyda om regionen har några planer att utöka antalet vårdinrättningar till 2060, detta går inte att utläsa från kartan på sida 60 som endast visar en ögonblicksbild.

För kommuner som är beroende av regionala kärnor blir denna formulering på sida 53 om lokala stadskärnor missvisande: ”Kollektivtrafiken från de lokala stadskärnorna har konkurrenskraftiga restider till den centrala regionkärnan”. Lokala kärnor är ofta också starkt kopplade till sina regionala stadskärnor i närheten. Denna skrivning bör därför kompletteras så att konkurrenskraftiga restider också ska ske till regionala stadskärnor.

Planen framhåller vikten av tillräcklig mottagningskapacitet i transportsystemet vid utveckling av verksamhetsområden (ss.49,57). Kommunen ser detta som en stor utmaning, då dagens system redan är hårt belastat. Det krävs därför tydligare resonemang om hur utbyggnad av verksamheter och transportsystem ska ske i takt.

Kartor som redovisar den regionala bebyggelsestrukturen

Kommunen föreslår att förbindelsen Bålsta-Håtuna-Märsta/Arlanda ritas in i strukturkartan på sida 44 som ett viktigt transportinfrastrukturstråk. Den är en del av den regionalt viktiga förbindelsen på diagonalen mellan Bålsta och Arlanda. 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. Bro bör vidare även läggas till som en lokal stadskärna, även i strukturkartan.

Plankartans utformning bidrar till viss oklarhet i hur områden är kategoriserade, särskilt när det gäller gränsdragningar mellan olika bebyggelsestrukturer. Exempelvis varierar representationen mellan olika strategiska bebyggelselägen, 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.

Det regionala transportsystemet

Transportsystemet har en avgörande betydelse för Stockholmsregionens långsiktiga hållbara utveckling. Det är positivt att granskningshandlingen lyfter fram vikten av att reservera mark för att på sikt kunna öka kapaciteten i systemen (s.63). Upplands-Bro kommun instämmer också i regionens bedömning av de viktiga behovsområden som lyfts fram (s.72), däribland kapacitetsstärkande åtgärder på spår och vägar både inom länet och i relation till omvärlden samt säkerställandet av att grundläggande transportbehov tillgodoses även i mer glesbebyggda delar. Detta är frågor av stor betydelse för kommunen, då dagens system redan är hårt belastade och den växande befolkningen i regionen ytterligare kommer att ställa krav på ökad kapacitet. För Upplands-Bro, liksom för många andra kranskommuner, är redundans och robusthet särskilt viktiga frågor, eftersom påverkan på det huvudsakliga kollektivtrafikalternativet ofta innebär stora konsekvenser för invånarnas vardag.

Regionen framhåller att ”Stockholmsregionens långsiktiga utvecklingsbehov behöver beskrivas övergripande och på ett sätt som inte låser fast förutsättningarna eller pekar ut specifika lösningar på förhand” (s.71). Samtidigt betonas behovet av kapacitetsstärkande åtgärder och markreservat. Kommunen konstaterar att utvecklingsplanen tappar i vägledande karaktär när

den inte anger var, när eller hur mark bör säkerställas för spår- och vägutveckling. Utan sådana vägledande ställningstaganden riskerar viktiga stråk att byggas bort, särskilt i en region där markkonkurrensen är hög och intresset av exploatering starkt.

Kommunen vill även framhålla att transportsystemet inte enbart bör betraktas i relation till arbete och fritid (s.62), vilket är ett återkommande resonemang i utvecklingsplanen. Lika viktigt är tillgången till utbildning, sjukvård och vardagliga ärenden, vilka är grundläggande funktioner för invånarnas livskvalitet och regionens sociala hållbarhet. Detta bör förtydligas både i detta kapitel, och genomgående i dokumentet. En särskild utmaning för Upplands-Bro kommun är att andelen ungdomar som går vidare till eftergymnasiala utbildningar ligger under genomsnittet för regionen. För att denna situation ska förbättras, krävs goda kommunikationer för att invånarna ska kunna tillgodogöra sig högre utbildning. Resor till högre lärosäten behöver kunna ske på ett smidigt och funktionellt sätt. Goda och smidiga resmöjligheter är således en nyckelfaktor för att fler ska kunna delta i högre utbildning.

En synpunkt som kvarstår från samrådet rör cykelinfrastrukturen. Planen behandlar det regionala cykelperspektivet alltför översiktligt. Plankartan på sida 65 redovisar enbart befintliga stråk och utredningsstråk, men saknar en tydlig vision för cykelinfrastrukturens utveckling fram till 2060. Eftersom hänvisningen sker till den nuvarande regionala cykelplanen, som endast sträcker sig till 2030, blir det svårt att uttyda hur cykelvägnätet ska utvecklas därefter. Kommunen anser att planen bör redovisa en långsiktig strategi för utbyggnad av cykelvägar, inklusive fler tvärförbindelser. Detta är särskilt viktigt för att knyta samman olika delar av regionen på ett hållbart sätt. I Upplands-Bro kommuns översiktsplan föreslås exempelvis ett cykelstråk mellan Bro och Sigtuna, vilket kan utgöra ett viktigt komplement i det regionala nätet.

När det gäller flygplatser lyfter planen endast Arlandas roll (s.68). För ett mer robust system hade det varit värdefullt med resonemang även kring alternativa flygplatser utanför länet.

Vidare vill kommunen framhålla att Kallhäll bör pekas ut som en regional bytespunkt, eftersom den har en central funktion för förbindelsen mellan Mälarbanan och Ostkustbanan.

På sidan 71 anges att ”berörda aktörer” behöver utreda transportsystemets långsiktiga behov. Kommunen efterfrågar ett klargörande av vilka aktörer som avses och vill betona vikten av att samtliga kommuner involveras i detta arbete när behov uppstår.

Regional grön- och blåstruktur

Kommunen anser att det är en positiv breddning att kapitlet om den regionala grön- och blåstrukturens betydelse inleds med att lyfta fram flera olika funktioner och värden, inte endast friluftsliv och rekreativa värden.

De kompletterande förhållningssätten för utveckling och bevarande av den regionala grön- och blåstrukturen, anger att skadelindringshierarkin bör användas när det finns risk för att exploatering kommer ge en negativ påverkan på grön- och blåstrukturen (s.79). Upplands-Bro kommun välkomnar att detta förhållningssätt lyfts fram på ett tydligt sätt.

Utvecklingen av Upplands-Broleden som föreslås i kommunens översiktsplan ÖP 2010, är inte med i kartan över den regionala grönstrukturen som visar rekreativa gångstråk (s.81). Kartan bör kompletteras med detta, i ett 2060-perspektiv.

Regionala tekniska försörjningssystem

Under samrådet hade Upplands-Bro kommun synpunkter kring redovisningen av avfalls- och masshanteringsanläggningar i länet. Denna synpunkt kvarstår. Kartan på sida 92 redovisar inte alla större verksamheter i kommunen som hanterar massor och representerar därmed inte den verksamhet som sker i dagsläget. Kartan visar endast tre av sju anläggningar. Denna fråga diskuterar kommunen gärna framgent. Kommunen noterar även att plankartan pekar ut Toresta som en täkt. Det sker ingen täktverksamhet på Toresta idag, men det är fortsatt en avfallsanläggning. Detta bör därför ändras i plankartan.

Kraftledningar är en fråga som blivit alltmer relevant för många kommuner, inte minst för Upplands-Bro kommun. Regionen nämner att ”för högre spänningsnivå (transmissions- och regionnät) bör luftledningar i de flesta fall prioriteras, eftersom de har längre livslängd, generellt är mer driftsäkra och även mer ekonomiska.” (s.84). Vidare anges att markkabel främst är ”ett alternativ på korta sträckor där luftledningar inte är möjliga, till exempel i tätbebyggda områden” (s.84). Finns några resonemang kring eventuella nackdelar när det gäller luftledningar och kopplingen till försvar samt olika typer av risker? Vidare undrar kommunen om det finns någon definition kring vad som räknas som korta sträckor i samband med förläggning av markkabel?

De kompletterande förhållningsätten som gäller alla tekniska försörjningssystem anger att samförläggning av ledningar där möjligt är eftersträvansvärt (s.91). När det gäller kraftledningar anser Upplands-Bro kommun att en högre grad av samverkan om samförläggning behöver ske ledningsägarna emellan och att kommunen behöver bli involverad i ett tidigt skede. I flera kommuner pågår flera olika kraftledningsärenden parallellt och ofta med sträckor nära varandra, vilket kan ge upphov till målkonflikter.

Kommunen vill komplettera texten om vattenförsörjningssystemet på sida 86, med att hög värme under lång tid (utöver torka) också är något som påverkar robustheten av vattenverken och ledningsnäten.

Kapitel 6 – Så går vi från ord till handling

Vi instämmer i behovet av en gemensam riktning och kraftsamling mellan regionens aktörer för att den regionala utvecklingsplanen ska kunna realiseras. Det har i granskningshandlingen blivit tydligare hur processen för uppföljning och kontinuerlig dialog ska gå till i praktiken.

Beslutsmandat och hur beslut fattas är dock fortfarande något som bör förtydligas. Det är positivt med samverkanstrappan som visar att graden av koordinering aktörer emellan ökar, desto högre nivå som samverkan sker inom. Det vore önskvärt att specificera i vilket steg beslut tas och även om representanter har beslutsmandat. Hur olika roller och befattningar möts i de olika ”trappstegen” bör också förtydligas.

Hur erfarenheter från lokalt utvecklingsarbete tas tillvara på och sprids genom regionen vore också ett värdefullt tillägg, då detta kan skapa strukturer för lärande mellan aktörer i regionen och bli ett komplement till de politiska samverkansforum som föreslås.

Kapitel 7 - Hur den regionala utvecklingsplanen förhåller sig till internationella, nationella och regionala mål

Det är tydligt hur planen förhåller sig till internationella, nationella och regionala mål. Matriserna på sidorna 101 och 102 ger en god och snabb överblick över utvecklingsplanens relation till olika mål.

Kapitel 8 - Den regionala utvecklingsplanens konsekvenser från ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv

När det gäller sociala konsekvenser anger regionen att utvecklingen i hög grad är ”beroende av hur regionens aktörer agerar i efterföljande planering, vilket gör det svårt att bedöma hur väl planens mål och vägledning kan väntas bidra till den önskade utvecklingen” (s.104). Kommunen delar denna bedömning men vill framhålla att detta resonemang inte enbart gäller de sociala konsekvenserna, utan i lika hög grad de ekologiska och ekonomiska. Planens genomslag beror således på en samlad kraftsamling, där flera dimensioner av hållbarhet måste hanteras parallellt.

Samtidigt vill kommunen betona att utvecklingen inte enbart är beroende av hur enskilda aktörer agerar i den efterföljande planeringen, utan också av hur regionen i sin helhet förmår att vägleda, samordna och skapa förutsättningar för kommunerna och andra aktörer att nå planens mål. En tydligare och mer konkret vägledning från regionens sida är avgörande för att kommunerna ska kunna omsätta ambitionerna i praktisk planering. Detta gäller såväl prioriteringar mellan mål som hantering av målkonflikter.

Kommunen ser därför ett behov av att regionen utvecklar sin roll som stödjande och vägledande aktör, inte minst genom att erbjuda verktyg, metodstöd och gemensamma arbetssätt som underlättar för kommunerna att

bidra till uppfyllandet av planens mål. På så sätt kan det säkerställas att de sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenserna av utvecklingsplanen blir mer förutsägbara och långsiktigt hållbara.

Allmänt om bilagorna tillhörande utvecklingsplanen

Kommunen anser att syftet med de tillhörande bilagorna bör förtydligas i utvecklingsplanen. I dagsläget är det svårt att avgöra hur bilagorna och utvecklingsplanen, som är huvuddokumentet, ska läsas tillsammans. Detta då det inte tydligt framgår vilket förhållande som råder mellan de ställningstaganden som görs i utvecklingsplanen och de som redovisas i bilagorna. Är syftet att bilagorna ska förenkla för kommande aktualitetsprövningar av utvecklingsplanen, genom att informationen i bilagorna enklare kan uppdateras medan själva utvecklingsplanen förblir mer ”tidlös”? Eller är tanken att bilagorna ska utgöra ett format för fördjupningar inom specifika ämnesområden, för att på så sätt hålla huvuddokumentet mer översiktligt och odetaljerat?

Kommunen menar att denna fråga är särskilt viktig att belysa, eftersom ny och reviderad information kan presenteras i bilagorna över tid. Utan ett tydligt förhållningssätt till hur bilagorna ska tolkas riskerar utvecklingsplanens vägledande roll att försvagas.

Bilaga 1 – Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060

Regionens bedömning av det årliga bostadstillskottet och det ackumulerade underskottet av bostäder utgör ett viktigt underlag för kommunernas arbete med att ta fram egna kvantitativa bostadsmål. Dessa bedömningar bidrar till ökad transparens kring hur regionens samlade bostadsbehov fördelas över tid och mellan olika kommuner.

Av bilagan framgår att Upplands-Bro kommun under lång tid tagit ett stort ansvar för regionens bostadsmarknad. Kommunen konstaterar att bostadsförsörjning i grunden är en regional angelägenhet, men att ansvaret i praktiken överlämnas till kommunerna. Detta skapar särskilda utmaningar för kranskommunerna, som ofta fungerar som regulatorer på bostadsmarknaden. Upp- och nedgångar i den demografiska utvecklingen får därmed större konsekvenser för dessa kommuner än för mer centralt belägna delar av regionen.

Mot denna bakgrund anser kommunen att regionen tydligare bör klargöra det gemensamma regionala ansvaret för bostadsförsörjningen. Kommunerna har idag begränsade verktyg för att ensamma kunna möta det regionala behovet. Det saknas dessutom ett resonemang om den rumsliga balansen i bostadsbyggandet. Idag bygger olika kommuner i mycket varierande omfattning och på olika platser i regionen, vilket påverkar möjligheten att nå de samlade målen. Bilagan bör därför kompletteras med en

konsekvensbedömning av olika alternativ för befolkningstillväxten samt resonemang om bostadsbyggandets rumsliga balans och fördelningen av bostäder mellan olika delar av regionen. En sådan analys skulle ge en tydligare förståelse för hur ansvaret för bostadsförsörjningen kan delas mer rättvist och långsiktigt hållbart mellan regionens kommuner.

Upplands-Bro kommun noterar vidare att tabellen på sida 12 innehåller felaktig information om det årliga tillskottet, kommunen saknar i dagsläget mål för detta.

Bilaga 2 – Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Hållbarhetsbedömningen innehåller flera viktiga rekommendationer till efterföljande planering. Kommunen anser att dessa rekommendationer borde lyftas fram mer tydligt även i huvuddokumentet. Att synliggöra dem i större utsträckning skulle ge planen en mer vägledande karaktär och samtidigt tydliggöra vilka åtgärder som faktiskt krävs för att uppnå social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Det är särskilt anmärkningsvärt att flera av de aspekter som kommunen lyfter i detta yttrande återkommer som rekommendationer i hållbarhetsbedömningen. Detta gäller exempelvis behovet av att stärka äldreperspektivet (s.54) samt vikten av att kommunerna involveras i frågor som rör lokalisering av ny teknisk infrastruktur (s.40). Genom att integrera sådana rekommendationer mer direkt i utvecklingsplanens huvuddokument skulle planen både få en starkare koppling till den praktiska planeringen och underlätta för kommunerna i deras arbete.

Bilaga 3 – Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen

Huvudfokus i denna bilaga ligger på att identifiera brister och behov i transportsystemets utveckling. Kommunen menar att det utöver själva behovsbeskrivningen, vore värdefullt om regionen också redovisade vilka arbetssätt och metoder som avses användas för att möta dessa brister. En mer detaljerad beskrivning av etablerade och planerade arbetssätt skulle stärka bilagans funktion som vägledande dokument och samtidigt ge kommunerna bättre förutsättningar att bidra i processen.

Kommunen noterar vidare att Väg 841, Stäketbron, redovisas på kartan på sida sex. Eftersom bron redan är färdigbyggd framstår detta som otydligt, vi efterfrågar en förklaring till varför den fortsatt är markerad på kartan.

När det gäller Mälarbanan hade det varit önskvärt med konkreta exempel på vilka typer av kapacitetshöjande åtgärder som avses (s.10). Detta skulle bidra

till en tydligare förståelse för vilka lösningar regionen ser som mest relevanta för att möta de identifierade bristerna.

I bilagan anges också att åtgärder för ökad kapacitet behöver genomföras där behov uppstår för att åtgärda brister (s.11). Kommunen vill understryka att det inte alltid är självklart att åtgärder bäst lokaliseras till platser där problemen redan har uppstått. I vissa fall kan åtgärder som genomförs på andra strategiska platser i systemet ha större potential att skapa långsiktigt robusta lösningar, både för vägar och järnvägar. Kommunen ser därför behov av att resonemanget nyanseras och att principerna för prioritering av kapacitetshöjande insatser tydliggörs.

UPPLANDS-BRO KOMMUN

Fredrik Kjos (M)	Ida Texell
Kommunstyrelsens ordförande	Kommundirektör