Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-09-15

Ärende
TN 2025-0666

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare

Trafiknämnden
2025-10-21

Yttrande över granskningshandling ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande över remissen godkänns och översänds till regionledningskontoret.

2. Paragrafen justeras omedelbart

Bakgrund
Ärendet avser remiss från regionledningskontoret av granskningshandling förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen för yttrande senast den 21 oktober 2025.

Den regionala utvecklingsplanen är både en regional utvecklingsstrategi, RUS, i enlighet med lagen om regionalt utvecklingsansvar (SFS 2010:630) och en regionplan i enlighet med plan- och bygglagen (SFS 2010:900).

Den regionala utvecklingsplanen är övergripande och strategisk och visar hur regionens aktörer svarar mot relevanta mål.

Utvecklingsplanen ska ligga till grund för kommande beslut, prioriteringar och investeringar av betydelse för såväl regional utveckling som för regional fysisk planering.

Utvecklingsplanen är vägledande och står för regional samordning i frågor som gäller mark- och vattenanvändning respektive lokalisering av bebyggelse som har betydelse för regionens fortsatta utveckling. Den fungerar som plattform för samverkan med omkringliggande regioner i östra Mellansverige och är utgångspunkt för statlig och regional planering av transportinfrastruktur.

Angränsande till utvecklingsplanen finns strategier, handlingsplaner och dokument inom olika sakområden där utvecklingsplanens långsiktiga inriktningar och mål omsätts i ett kortare tidsperspektiv och med mer detaljerade inriktningar. Exempel är det regionala trafikförsörjningsprogrammet, kollektivtrafikplan 2050 och landsbygds- och skärgårdsstrategi.

Uppdraget att revidera och uppdatera nuvarande regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, startade i och med Region Stockholms budget för år 2022 (RS 2020–0775). Ett samrådsförslag för RUFS 2060 skickades ut i april 2024 till länets intressenter. Trafiknämnden beslutade om svar på samrådsförslaget om ny regional utvecklingsplan den 27 augusti 2024 (TN 2024–0439).

Under hösten 2024 och vintern 2025 har regionledningskontoret sammanställt de synpunkter som inkommit under remisstiden och reviderat innehållet till föreliggande granskningshandling.

De slutliga justeringarna av planen genomförs inför ett planerat antagande i regionfullmäktige i maj 2026.

Trafikförvaltningen har löpande deltagit i arbetet med den nya utvecklingsplanen.

Förvaltningens förslag och motivering

Remissvaret är gemensamt framtaget av trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

Utgångspunkter

Trafikförvaltningen ansvarar för Region Stockholms kollektivtrafik både på land och till sjöss, innefattande tunnelbana, pendeltåg, lokalbanor, bussar, sjötrafik, regionaltåg (via regionens delägarskap i Mälardalstrafik) samt färdtjänst och sjukresor. Trafikförvaltningen har det övergripande ansvaret för planering, drift

och upphandling av nödvändiga kollektivtrafiktjänster. Trafikförvaltningen ansvarar för det regionala trafikförsörjningsprogrammet och kollektivtrafikplan 2050. Ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram har antagits av regionfullmäktige i september 2024 (RS 2020–0515).

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana ansvarar för att bygga ut tunnelbanan med nya och förlängda linjer och nya stationer.

Den regionala utvecklingsplanen har en viktig funktion som övergripande styrdokument för förvaltningarnas uppdrag genom att tydliggöra kollektivtrafikens betydelse och funktion kopplat till regionens utveckling och till andra samhällsområden.

Planen är en viktig utgångspunkt för det regionala trafikförsörjnings-programmet och kollektivtrafikplanen. Framskrivningar av befolkning och arbetstillfällen och dess geografiska fördelning i regionen utgör utgångspunkt för förvaltningarnas trafikanalyser.

Utvecklingsplanen har också en viktig funktion att för berörda intressenter tydliggöra betydelsen av ett ökat kollektivtrafikresande och på så sätt bidra till en integrerad regional markanvändnings- och trafikplanering.

Allmänt om granskningshandlingen
Förvaltningarna (trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana) ställer sig positiva till inriktningen och ambitionsnivån i förslaget till ny regional utvecklingsplan.

Den remitterade handlingen är kortfattad, koncis och lättläst och illustrationerna kompletterar texten på ett pedagogiskt sätt.

Kollektivtrafikens förutsättningar och behov lyfts tydligt i planen och planens förhållningssätt och plankarta bedöms kunna fungera som stöd för förvaltningarna i deras uppdrag om planering och utveckling av kollektivtrafiken. Den flerkärniga strukturen ger en god grund för samordnad utveckling av transportsystem och bebyggelse.

Eftersom utvecklingsplanen ligger på en övergripande nivå när det gäller mål och redovisningar, finns det behov av underliggande dokument, strategier och planer som underbygger inriktningarna i utvecklingsplanen och där analyser av

brister och åtgärdsbehov fördjupas.

Vision, mål och prioriteringar
Den regionala utvecklingsplanens mål och målformuleringar har delvis omarbetats jämfört med samrådshandlingen. Nu redovisas tre övergripande mål eller målområden med sammanlagt 12 underliggande långsiktiga mål (bortom år 2040 mot år 2060) samt 40 underliggande mål på mer kort sikt (2035–2040). De regionala prioriteringarna från samrådsversionen har samtidigt utgått.

Förvaltningarnas bedömning är att målstrukturen i och med detta har förbättrats, men att det fortfarande är alltför otydligt vilka mål och insatser som är mest angelägna.

I förvaltningarnas yttrande i samrådsskedet från september 2024 framförs att det bör tydliggöras hur utvecklingsplanens tre hållbarhetsperspektiv (ekologiskt, ekonomiskt och socialt) kopplar till de redovisade målen och till målkartan. Detta behov kvarstår. Ett sådant tydliggörande skulle vara till stöd för prioriteringar avseende mål och åtgärder.

Vissa av de i utvecklingsplanen angivna målnivåerna är otydliga, exempelvis mål 4.1 ”Transporteffektiviteten har ökat” och 4.2 ”Tillgängligheten i transportsystemet har ökat” och behöver kompletteras med indikatorer eller på annat sätt förtydligas för att vara till stöd för efterföljande planering, genomförande och uppföljning.

Målet i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 (RS 2022–0515) om att de hållbara resorna ska utgöra minst 75 procent av motoriserade resorna år 2035 återfinns nu även som mål i utvecklingsplanen. Förvaltningarna vill i detta sammanhang påminna om att målet är ambitiöst och att det kommer att krävas kraftfulla åtgärder, inte minst i form av ekonomiska styrmedel, för att det ska nås. Exempel på styrmedel redovisas i Regionledningskontorets kunskapssammanställning från 2023 om hur andelen som reser med gång, cykel och kollektivtrafik kan öka (RS 2023–2021): utvecklade trängselskatter, förändrad drivmedelsbeskattning, förändrade reseavdragsregler, subventionering av periodkort samt avskaffande av avgiftsfri/subventionerad parkering vid arbetsplatser.

Omvärld och omvärldsfaktorer
Förvaltningarna kvarstår i bedömningen från samrådsskedet att utvecklingsplanen bör tillföras utvecklade perspektiv avseende Stockholmsregionens kopplingar till Norden, Östersjöområdet, Europa och globalt. Stockholmsregionen är en globaliserad region med starka beroende på sin omvärld, vilket behöver synas tydligare i utvecklingsplanen.

För att utvecklingsplanen ska fungera som utgångspunkt för förvaltningarnas uppdrag att planera och utveckla kollektivtrafiksystemet, skulle det vara av värde om planen tydligare redogjorde för väsentliga osäkerheter avseende befolkningsutveckling, demografi, teknikutveckling och distansarbete och de möjliga konsekvenserna av dessa osäkerheter på bebyggelseutveckling, resvanor och behov av utveckling av transportsystemet.

Transportsystemet
Jämfört med utvecklingsplanens samrådsversion har en bilaga ”Långsiktigt utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholms län” tillkommit, där behov från olika strategiska dokument, bland annat Framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad och Kollektivtrafikplan 2050, finns sammanställda.

Bilagan ger viss ökad tydlighet rörande transportsystemets utvecklingsbehov jämfört med samrådshandlingen. Förvaltningarna anser dock att det är angeläget med en än tydligare och mer utvecklad samlad analys av transportsystemet och av de samlade resandebehoven i regionen.

Exempel på frågeställningar som behöver omhändertas i ett sådant arbete är en analys av och strategi för vilka åtgärder som behövs för att nå den regionala utvecklingsplanens mål om 75 procent hållbara resor till år 2035, en analys av konsekvenserna av pågående elektrifiering och av annan teknisk utveckling i transportsystemet, mål och strategier för ökad lokal tillgänglighet inklusive gång, cykel och mikromobilitet, mål för en jämlik regional tillgänglighet, åtgärder för ökad transporteffektivitet samt perspektiv på kombinationsresor.

Kollektivtrafik
Förvaltningarna anser att det är positivt att utvecklingsplanen synliggör betydelsen av stärkt underhåll och återinvestering. Ett utvecklat underhåll möjliggör också att modernisera och effektivisera kollektivtrafiken. Idag finns en underhållsskuld i regionens spårtrafiksystem, vilket riskerar att orsaka

bristande punktlighet och pålitlighet. Frågan berör olika intressenter och innebär behov av utvecklad samverkan.

När det gäller utbudet av bastrafik i skärgården bör utvecklingsplanen inte ange riktlinjer för denna eller att trafiken ska innebära fler resmöjligheter. Detta bör, precis som för resten av kollektivtrafiken, i stället göras i underliggande planer. Utvecklingsplanen kan ange att berörda aktörer ska verka för en behovsanpassad bastrafik som fokuserar på reseefterfrågan och som underlättar för näringslivet.

Rumslig utveckling och plankarta
Utvecklingsplanens plankarta har en viktig funktion att styra bebyggelseutvecklingen till goda kollektivtrafiklägen, till gagn för ökat hållbart resande och ökad regional tillgänglighet. För trafikförvaltningen är plankartan ett viktigt underlag för bedömning ur ett kollektivtrafikperspektiv av lämpligheten i kommunala förslag på ny bebyggelse.

Utvecklingsplanen bör redovisa behov av skydd av Region Stockholms befintliga och framtida anläggningar från intrång, inklusive behov av underhåll och förvaltning. Frågan knyter an till utvecklingsplanens beredskapsperspektiv att säkerställa samhällsviktiga verksamheters funktion, där förmågan att erbjuda kollektivtrafik är klassad som samhällsviktig verksamhet. Om kollektivtrafiken inte fungerar finns risk för större samhällsstörning, vilket är varför kollektivtrafiken i Stockholms län behöver skyddas i enlighet medsäkerhetsskyddslagen och den kommande implementeringen av EU:s CER-direktiv (Directive on the resilience of critical entities).

Genomförandeperspektiv
Förvaltningarna ser positivt på en utvecklad, formaliserad och kontinuerlig regional samverkansprocess i enlighet med utvecklingsplanens förslag om ett forum för kontinuerlig dialog.

Som stöd för en sådan process bör utvecklingsplanen tydliggöra vilka åtgärder som behöver vidtas för att nå planens mål, ange vilka åtgärder som är mest angelägna samt tydliggöra aktörernas roller och mandat att genomföra åtgärderna. Detta saknas i den nu remitterade granskningshandlingen.

Förvaltningarna anser att det är särskilt angeläget att utveckla en regional samverkan kring en regional transportsystemstrategi som gemensam utgångspunkt för prioriteringar avseende fördjupad planering och åtgärder.

Ansvar och rådighet för transportsystemet i Stockholmsregionen är uppdelat mellan stat, kommun och region och genomförandet av trafikplaneringen blir föremål för olika former av förhandling och avtal. Finansieringsfrågan, tillsammans med en regionalt förankrad strategi, blir därmed viktiga verktyg för att nå utvecklingsplanens mål.

Förvaltningarna efterlyser att det klargörs hur måluppfyllelse inom transport och klimat följs upp. En möjlighet är att skapa ett gemensamt regionalt ramverk för måluppföljning med definierade indikatorer, ansvarsfördelning och eventuellt gemensam rapportering mellan regionen och kommunerna.

Ekonomiska konsekvenser
Förslaget till beslut innebär inga/oförändrade ekonomiska konsekvenser.

Riskbedömning
Förvaltningen bedömer att beslutet inte innebär några risker.

Säkerhetskonsekvenser
Förslaget till beslut innebär inga/oförändrade säkerhetskonsekvenser.

Konsekvenser för miljön
Förvaltningen bedömer att beslutet torde ha positiva effekter på miljön.

Sociala konsekvenser
Förvaltningen bedömer att beslutet innebär oförändrade sociala konsekvenser.

Funktionsrättsbeskrivning
Förvaltningen bedömer att beslutet inte innebär några konsekvenser för personer med funktionsnedsättning.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande
- Granskningshandling förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2025, inklusive bilagor

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-09-15

Ärende
TN 2025–0666

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Skickas till

Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling