Dnr RS 2025-0095

STONO 2025-004

Region Stockholm

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

Sammanfattning av våra synpunkter

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

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

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

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

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

Vision, mål och prioriteringar

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

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

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

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

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

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

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

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

Behov av samverkan

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rumslig utveckling och plankarta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gemensamt ansvar för regionens utveckling och form för samverkan

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

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

Erik Andersson, Ordförande Stockholm Nordost 2025