[redacted]

Region Stockholm

Dnr RS 2024.0344

STONO 2024.013

Yttrande från Stockholm Nordost avseende Region Stockholms samråd om regional utvecklingsplan

Sammanfattning av våra synpunkter

- Den Regionala utvecklingsplanens (RUFS) viktigaste funktion är att utgöra en gemensam regional målbild som kan användas i samtalen med de statliga myndigheterna och övriga aktörer.
- En framåtsyftande strukturkarta som beskriver en målbild för regionens önskvärda utveckling är nödvändig. Strukturkartan ska ange struktur för framtida transportinfrastrukturutveckling och visa behov av utveckling av tekniska försörjningssystem.
- Prioriteringar och beskrivningarna av vad Stockholmsregionen ska göra behöver fokusera på de mellankommunala och regionala frågorna.
- Det är positivt att det finns en ansats att hantera planens genomförandefrågor. Inför genomförandet av så kallade rådslag är det nödvändigt att prioriteringarna är tydliga och avgränsade. Rådslaget 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 närmare 270 000 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.

- **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 åtgärder på väg 77 behöver genomföras för att kunna avlasta E 18 och Norrortsleden.
- **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.

- **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 den är trafiksäker och når viktiga mål- och bytespunkter. Då skapas förutsättningar för hållbara val och effektiva resmönster.

Vision, mål och prioriteringar

- ***Den Regionala utvecklingsplanens (RUFS) viktigaste funktion är att utgöra en gemensam regional målbild som kan användas i samtalen med de statliga myndigheterna och övriga aktörer.***
- ***En framåtsyftande strukturkarta som beskriver en målbild för regionens önskvärda utveckling är nödvändig. Strukturkartan ska ange struktur för framtida transportinfrastrukturutveckling och visa behov av utveckling av tekniska försörjningssystem.***

Stockholm Nordost bedömer att målen i väsentligt bidrar till den övergripande visionen att vara Europas mest attraktiva storstadsregion.

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.

Samrådsförslaget saknar framåtriktning och utvecklingen av det regionala transportsystemet ges litet utrymme i samrådsförslaget, medan målbilden för den regionala bebyggelsestrukturen ges relativt stort utrymme. Det är anmärkningsvärt då transportsystemets utveckling och regional tillgänglighet är några av de stora utmaningarna som regionens aktörer behöver kraftsamla kring. I den regionala utvecklingsplanen är det angeläget att bejaka alla transportsätt. Bil, kollektivtrafik i alla dess former, cykel osv är viktiga för att regionen ska fungera. Människors frihet att själva bestämma över vad som passar var och en är viktig för att få såväl arbete som fritid att fungera. Att inte lyfta viktiga

investeringar i till exempel tvärförbindelser riskerar att skada tillgänglighet och framkomlighet för stockholmarna.

Stockholmsregionens transportsystem är störningskänsligt och påverkar många, såväl privatpersoner som verksamhetsutövare och näringsliv. Även attraktionskraften för att locka nya etableringar och besökare påverkas. Utvecklingen av infrastruktur behöver därför samordnas med bostadsutveckling och tillväxt. Då möjligheten att bosätta sig i regionen, pendla med rimliga restider, genomföra fritidsresor, transportera varor och gods och samtidigt klara klimatutmaningar och en god tillgänglighet är särskilt viktiga frågor för regionens fortsatta attraktivitet.

Det medför ett stort behov av att utveckla samverkan mellan Region Stockholm, kommunerna och Trafikverket, inte minst i Stockholmsregionen där transportsystemet och planeringsförutsättningarna är komplexa. Det behöver synliggöras tydligt i RUFS 2060 så att utvecklingsplanen kan utgöra underlag för den nationella infrastrukturplaneringen. Samrådsförslaget saknar en utvecklad inriktning om den regionala utvecklingsplanens roll i länsplaneprocessen, inte minst med anledning av att Region Stockholm är upprättare av båda planerna. Den regionala utvecklingsplanen skulle kunna ses som ett betydelsefullt underlag i arbetet med framtagande av länsplanen.

Stockholm Arlanda Airports funktion och koppling till sysselsättning, attraktionskraft och tillgänglighet behöver förtydligas. Åtgärder behöver tydliggöra hur regionens aktörer kan kraftsamla kring utveckling av Stockholmsregionens internationella tillgänglighet genom flygplatsens funktion, dess betydelse som arbetsplats samt hur kollektivtrafiken till och från Arlanda behöver förbättras.

För att tydliggöra prioriteringar för transportsystem och andra tekniska försörjningssystem behöver strukturkartan utvecklas och redovisa en gemensam målbild på en övergripande nivå. Förslaget till strukturkarta speglar inte de åtgärder som redovisas för de olika prioriteringarna, tex behovet av förbättrade kommunikationer mellan regionala stadskärnor.

Rumslig utveckling och plankarta

- ***Prioriteringar och beskrivningarna av vad Stockholmsregionen ska göra behöver fokusera på de mellankommunala och regionala frågorna.***

Det är positivt att RUFS 2060 även fortsatt håller fast vid inriktningen om en flerkärnig regional struktur och vidareutveckling av de regionala stadskärnorna. Det behöver dock tydligare framgå i RUFS 2060 att en flerkärnig rumslig inriktning inte enbart syftar till att skapa förutsättningar för arbete, service och boende samt ett effektivare markutnyttjande i stadskärnorna. Det främsta syftet med regional betydelse är att styra investeringar och utveckling till de regionala stadskärnorna så att de ges förutsättningar att utvecklas till målpunkter, som i sin tur kan bidra till att avlasta det radiella transportsystemet genom minskad efterfrågan på resor in och ut från centrala regionkärnan och på så sätt bidra till att det befintliga transportsystemet kan nyttjas mer effektivt.

Strukturkarta med sikte på år 2060 saknar en målbild för transportsystemet i sin helhet men främst för hur den regionala flerkärniga utvecklingen ska understödjas genom

transportsystemet. Strukturkartan saknar koppling till utredda behov i Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050. RUFS 2050 redovisar behov av förbättrad tillgänglighet mellan de regionala målpunkterna, den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik respektive Arlanda-Märsta. Det är underligt att det behovet inte redovisas för 2060. Utifrån skrivningarna om behovet av förbättrad kollektivtrafik i tvärförbindelserna behöver även bytespunkt Danderyd behandlas.

Om plankartan ska behålla detaljeringsnivån såsom den presenteras i samrådsförslaget behöver Region Stockholm vara mer lyhörd för kommunernas synpunkter. Kommunerna har planmonopol och bestämmer om hur bebyggelseutvecklingen kommer se ut i regionen. Det är därför 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.

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

Gemensamt ansvar för regionens utveckling och form för samverkan

Det är positivt att det finns en ansats att hantera planens genomförandefrågor. Inför genomförandet av så kallade rådslag är det nödvändigt att prioriteringarna är tydliga och avgränsade. Rådslaget 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.

[redacted] Stockholm Nordost 2024