§ 119

Granskning av ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, godkännande av yttrande

Dnr KST 2025/408

Beslut

1. Kommunstyrelsen godkänner förslag till yttrande och överlämnar det som sitt eget till Stockholmsregionen.

Ärendet i korthet

Region Stockholm har översänt ett granskningsförslag till en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen för synpunkter senast den 15 oktober 2025. Samhällsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett yttrande i dialog med berörda förvaltningar. Yttrandet uttrycker att Järfälla ställer sig positiv till de stora grunddragen i granskningsförslaget, som bygger vidare på inriktningen i den nu gällande regionplanen, RUFS 2050.
Kommunstyrelseförvaltningen föreslår att kommunstyrelsen godkänner förslag till yttrande och överlämnar det som sitt eget till Stockholmsregionen.

Handlingar

1. Kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2025-08-27
2. Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS
3. Bilaga: Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060
4. Bilaga: Hållbarhetsbedömning
5. Bilaga: Långsiktigt utvecklingsbehov av transportsystemet
6. Bilaga: Riksintressen i regional utvecklingsplan
7. Järfälla kommuns yttrande över granskningsversionen av RUFS

Deltar inte i beslutet

Jonathan Fritzdorf (SD) deltar inte i beslutet.

Reservation

Kai Rämö (MED) anmäler en skriftlig reservation från MED, *bilaga 4.*

Jonathan Fritzdorf (SD) anmäler en skriftlig reservation från SD med anledning att SD:s återremissförslag avslogs, *bilaga 5.*

Patric Andersson (MP) anmäler en skriftlig reservation från MP, *bilaga 6.*

Jonathan Björniden (L) anmäler en skriftlig reservation från L, *bilaga 7.*

Särskilt yttrande

Ann Hedberg Balkå (KD) anmäler ett särskilt yttrande från KD, *bilaga 8.*

Kommunstyrelsens behandling

Lämnade förslag
Eva Ullberg (S) yrkar bifall till kommunstyrelseförvaltningens förslag.

Kai Rämö (MED) yrkar avslag till kommunstyrelseförvaltningens förslag.

Patric Andersson (MP) yrkar bifall till MP:s återremissförslag som lyder: ”Yttrandet är väl avvägt men tar inte upp hållbarhetsperspektivet, det har missats. Om vi inte får med hållbarhetsperspektivet utifrån Järfällas horisont som en del av regionen kan det tappas bort på vägen.”

Eva Ullberg (S) yrkar avslag på MP:s återremissförslag.

Jonathan Fritzdorf (SD) yrkar i första hand bifall till SD:s återremissförslag enligt *bilaga 9.*

I andra hand deltar inte Jonathan Fritzdorf (SD) i beslutet.

Eva Ullberg (S) yrkar avslag på SD:s återremissförslag.

Jonathan Björniden (L) yrkar i första hand bifall till L:s återremissförslag som lyder: ”På plankartan anges majoriteten av kommunens småhusområden som ”Strategiskt bebyggelseläge”. Vi anser att det är av stor vikt att våra befintliga småhusområden bevaras och värnas för exploatering och förtätning. Därför bör kommunen tydliggöra i sitt yttrande att man vill se dessa områden oklassificerade i planen. Vi ifrågasätter också de optimistiska antagandena i den demografiska beräkningen som inte ser ut att ta hänsyn till minskade födelsetal.”

I andra hand yrkar Jonathan Björniden (L) avslag till kommunstyrelseförvaltningens förslag.

Eva Ullberg (S) yrkar avslag till L:s återremissförslag.

Beslutsgång
Ordföranden ställer bifall mot avslag till MP:s återremissförslag och konstaterar att kommunstyrelsen avslår förslaget.

Ordföranden ställer bifall mot avslag till SD:s återremissförslag och konstaterar att kommunstyrelsen avslår förslaget.

Ordföranden ställer bifall mot avslag till L:s återremissförslag och konstaterar att kommunstyrelsen ska avgöra ärendet idag.

Ordföranden ställer bifall mot avslag till kommunstyrelseförvaltningens förslag och konstaterar att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med kommunstyrelseförvaltningens förslag.

Beslutet ska skickas till

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Region Stockholm

JÄRFÄLLA

2025-08-27

YTTRANDE

Mottagare

Region Stockholm

Dnr KST 2025/408

Järfälla kommuns yttrande över granskningshandlingen av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS

ÖVERGRIPANDE SYNPUNKTER

Järfälla är en växande kommun vilket ger ett positivt bidrag till Stockholmsregionens utveckling. Kommunen har tagit ett stort ansvar för bostadsförsörjningen och utvecklingen av en regional stadskärna. Den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg har förutsättningar att avlasta regionens centrala delar genom att bli huvudmålpunkt i nordvästra delen av regionen längs Mälarbanan och E18 mot Västerås.

Tunnelbana, pendeltåg, regionaltåg och expressbuss krävs för att ge stadskärnan Barkarby-Jakobsberg den tillgänglighet som är en förutsättning för att attrahera arbetskraft och företagsetableringar.

För att förverkliga regionala stadskärnor enligt visionen i RUFS tror vi att Stockholmregionens aktörer behöver samverka än mer målinriktat kring framtida investeringar, företagsetableringar, utbildningsplatser, tillgång till vård och kulturutbud. Vi har hopp om att arbetet med handlingsplaner för de regionala stadskärnorna kan tydliggöra denna samverkan samt hur den i praktiken kan gå till. Handlingsplanerna måste ta steget längre än RUFS avseende dess genomförande.

Järfälla kommun tror att regionen kan ta en tydligare roll i att tydliggöra och konkretisera den framtida målbilden kring kärnornas innehåll och identitet samt hur balansen mellan de regionala stadskärnorna kan se ut. Vi tror också att regionen i större omfattning kan driva på för etablering av näringsliv och regionala funktioner. Det skulle exempelvis kunna göras genom en etableringslotsande funktion som bidrar till att säkerställa både specialisering i regionen som helhet men också en stärkt branschvariation inom respektive kärna.

Järfälla kommun vill därför att planen beskriver de olika regionala stadskärnornas potentiella identitet och bidrar till att skapa en region med balans mellan kärnorna. En balans som skapar förutsättningar för fler investeringar och företagsetableringar samt ger möjlighet att öka hela regionens hållbara tillväxt, med en ökad branschbredd och resiliens. Stockholmsregionens aktörer bör samverka för fler och mer jämnt fördelade investeringar, företagsetableringar, arbetsplatser och utbildningsplatser i hela länet och främst till de regionala stadskärnorna.

Den regionala utvecklingsplanen har nu ett mycket stort fokus på bebyggelseutveckling vilket kommunerna ansvarar för, och betydligt mindre fokus på regionala och mellankommunala frågor. Järfälla kommun anser att texter om bebyggelseutveckling kan kortas ner så att mer fokus hamnar på vilka framtida investeringar i transportinfrastruktur, vårdutbud, tekniska försörjningssystem, grönstruktur etc. som behövs för att klara av denna bebyggelseutveckling.

Järfälla anser att det även går att korta ner andra delar av dokumentet bland annat finns långa faktaförklaringar på grundnivå vad ett riksintresse är och varför biologisk mångfald är viktigt. Då den primära målgruppen troligtvis är någorlunda insatt i frågorna kan dessa längre förklaringar utgå.

VISION OCH MÅL

Sedan samrådet har bland annat prioriteringarna tagits bort och ersatts av en ny målstruktur. Järfälla anser att den nya strukturen är enklare att ta till sig och bidrar till en tydligare röd tråd genom hela dokumentet. Granskningsversionen innehåller dock ett stort antal mål. Järfälla anser att antalet mål kan minskas ner för att tydliggöra vad som ska prioriteras. Vidare kan det tydliggöras vilken aktör som har huvudansvaret för målen.

Det anges i dokumentet att några kortsiktiga mål som siktar mot 2035–2040 kommer att följas upp. Järfälla önskar att det tydligare framgår vilka dessa mål är. Begreppet resultatmål är otydligt när texten inte alltid innehåller ett konkret resultat som ska uppnås och mätas.

RUMSLIG INRIKTNING

Bebyggelseutveckling

Järfälla anser att Kallhäll bör pekas ut som en lokal stadskärna då platsen uppfyller beskrivningen av ett sådant läge. Kallhäll har en viktig funktion som lokalt centrum för norra Järfälla där det finns många servicefunktioner och goda lokala och regionala resmöjligheter med kollektivtrafik samt gång och cykel. Kallhäll är även viktigt för framtida tvärgående kopplingar med till exempel expressbuss mellan bland annat Upplands-Bro, Järfälla, Sollentuna och Upplands Väsby. Järfälla ser en stor potential i att öppna en södra uppgång till Kallhälls station för att öka stationens tillgänglighet så att fler reser hållbart.

Beskrivningen av kategorin ”Övriga bebyggelselägen och landsbygder utanför den prioriterade bebyggelsestrukturen” har förbättrats sedan samrådsförslaget, dock överensstämmer beskrivning och förhållningssätt till utveckling fortfarande inte med de områden i Järfälla som omfattas av kategorin. Järfälla anser att ett alternativ skulle kunna vara att inte inkludera någon vägledning för dessa delar av bebyggelsestrukturen i utvecklingsplanen, eftersom de inte är en del av den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen. Om regionen vill komma med vägledning för bebyggelse på landsbygden eller i rurala kulturlandskap bör inte relativt central villabebyggelse med väl utbyggd infrastruktur inkluderas i samma kategori.

De listade kopplingarna till regionala mål, som står under respektive rumslig princip, har inte samma formuleringar som de regionala målen. Järfälla föreslår därför att rubriken formuleras om till ”Principens bidrag till uppfyllelse av regionala mål".

Transportinfrastruktur

Kapacitetshöjande åtgärder för kollektivtrafiken både i spårsystemet och vägnätet är en förutsättning för kommunens stadsutveckling och bostadsåtagande. Järfälla är en regional stadskärna med storregional bytespunkt för Östra Mellansverige vilket framgår av plankartan. Detta behöver även framgå i text. Järfälla vill även lyfta att vi bedömer att Trafikverkets omfattningsförändring i Program för E18, Jakobsberg-Hjulsta, försvårar för kommunen att ta sitt ansvar inom Stockholmsöverenskommelsen.

Järfälla kommun anser att de borttagna transportbehovspilarna bör återinföras i plankartan för att illustrera viktiga kopplingar. Idag saknar planen ett framåtblickande perspektiv kopplat till infrastruktur. Transportbehoven kvarstår dock och bör synliggöras även om det på kort sikt inte finns ekonomiska medel att finansiera dem. I Stockholmsregionen finns särskilt goda förutsättningar att minska transportsektorns klimatpåverkan, som fordrar investeringar i bland annat cykelinfrastruktur, laddinfrastruktur och utvecklad kollektivtrafik. Satsningar på dessa trafikslag behöver i högre utsträckning ske genom nationell plan, och inte enbart genom statlig medfinansiering från länsplanerna och kommunal planering.

Järfälla har stora grönområden som är populära utflyktsmål för Järfällabor och för boende i övriga regionen. Idag finns det ingen busstrafik eller bussar med dålig turtäthet till dessa områden vilket gör dem otillgängliga för många. För Järfälla kommun är det viktigt att öka tillgängligheten till de stora grönområdena och Mälaren så att fler kan besöka naturen i Järfälla. Sedan samrådet har en kort definition av ”grön station” lagts till. Järfälla anser att den kommande tunnelbanestationen Barkarbystaden kan pekas ut som en grön station eftersom den kommer att skapa goda möjligheter att enkelt nå natur- och kulturlandskapen i Järvakilen.

Sedan samrådet har plankartan justerats så att det framgår vilka expressbusslinjer som är befintliga och vilka som planeras anläggas i framtiden, vilket Järfälla kommun anser är positivt. Expressbusslinjerna har stor påverkan på stadsmiljöerna och trafiken därför är det viktigt att dragningen av dessa bestäms tillsammans med Järfälla kommun för att nyttan ska bli så stor som möjligt. Expressbusslinjernas funktion i systemet bör förtydligas för att ge bättre vägledning till kommande planering.

Arlandasamordningen föreslår en expressbusslinje från nordvästra delen av länet för att bidra till bättre tillgänglighet till Arlanda. Järfälla anser att regionen bör ta ställning för att den storregionala bytespunkten Barkarby ska vara valet för denna busslinje då Barkarby är lättillgängligt för många människor inom och utanför region Stockholm.

I granskningsversionen har strategiska lägen för transportintensiva verksamheter pekats ut, däribland ett läge som bland annat överlappar den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg. Järfälla har en tydlig ambition att skapa en hållbar kärna med livligt stadsliv med kunskapsintensiva näringar. Att etablera nya transportintensiva

lägen i södra Järfälla går emot Järfällas ambition och den ambition regionen beskriver i andra delar av den regionala utvecklingsplanen. Detta måste därmed justeras i planen.

Det regionala cykelstråket mellan Jakobsberg och Kista som passerar Barkarbystaden saknas i kartan över regionala cykelstråk och behöver läggas till. Det saknas även ett tvärgående cykelstråk som binder ihop de tre regionala stadskärnorna: Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik och Täby centrum-Arninge.

Grön- och blåstruktur

Järfälla tycker att det är positivt att det svaga sambandet söder om Kallhäll är tillagt i kartan över grön- och blåstruktur, men tycker i övrigt att det är mycket svår att granska den på ett önskvärt sätt. Det är svårt att utläsa var svagt parti i grön kil finns, det går heller inte att se var strandstråk är utplacerade och det är svårt att särskilja naturskyddade områden och svagt parti i grön kil. Även legend för gröna kilar och legend för värdekärna i grön kil behöver en mer distinkt färgnyansskillnad för att kunna utläsas Kartan behöver förtydligas för nödvändig läsbarhet.

I kartan saknas naturvårdsområden i kategorin med skyddade områden. Naturvårdsområden bör synas under kategorin *Naturreservat, Natura2000,* eftersom de har juridiskt skydd och ska vid tillämpningen av miljöbalken anses som naturreservat. I Järfälla gäller detta Görvälns naturvårdsområde, som således också borde ha den tvärrandiga mönstringen i kartan.

Grön- och blåstrukturkartan bör också justeras så att de större järnvägs- och vägbarriärerna inom kilarna markeras som svaga partier eftersom samordning krävs mellan olika aktörer för att förbättra den ekologiska funktionaliteten på dessa platser. I Järfälla finns ett *svagt grönt parti i grön kil* vid vägbarriären Akallalänken/Norrviksvägen som bör märkas ut även om det finns ett lagskydd på denna del av grönkilen. Detta områdes framtida ekologiska funktion är beroende av att ekologiska förstärkningsåtgärder vidtas som förbättrar funktionaliteten i det avseendet. Det finns även svaga samband där Rotebroleden skär genom Järvakilen samt där järnvägen skär genom Görvälnkilen och där E18 skär genom svagt grönt samband vid bebyggelse mellan Görvälnkilen och Järvakilen i kommunens nordvästra del.

Textavsnittet om regional grön- och blåstruktur har en bra och tydlig struktur. Det vore önskvärt att på s. 80 under *Kompletterande förhållningssätt för att upprätthålla och stärka den regionala grön- blåstrukturens funktioner*, lägga till aspekten ”Använd kunskap om det gröna kulturarvet och kulturmiljöerna som en resurs för utveckling och förvaltning av grönstrukturen.” som fanns med i samrådsförslaget. Det vore också önskvärt att i tillhörande textavsnitt sid 79, i kontexten att stödja en sammankoppling av den lokala och regionala grön-blåstrukturen, också framhålla vikten av att redovisa de gröna kilarna och de svaga gröna sambanden från lokal-regionalt perspektiv i kommunala översiktsplaner tillsammans med riktlinjer kring bevarande och utveckling av grönstruktur.

Vård

Det saknas framåtblickande illustrationer och beskrivningar för vårdbehovet. Endast dagens situation redovisas. De regionala stadskärnorna bör lokalisera vård för ett större omland. Regionen behöver ta ställning för regional vård invid den storregionala bytespunkten Barkarby.

Kartan som visar lokalisering av akutsjukhus, närakuter och närsjukhus pekar inte ut Veddesta som en plats för regional vård. Platsen har ett läge direkt intill en storregional bytespunkt Barkarby och E18 samt är i nära anslutning till trafikplats Hjulsta och förbifart Stockholm. Patientnära vård är av stor vikt för att vara en attraktiv regional stadskärna och kommun. I Järfälla kommun finns det idag relativt få regionala vårdinrättningar varför Järfälla i dialoger med regionen bland annat har framfört de goda förutsättningar att etablera ett vårdkluster i Veddesta som kompletterar Jakobsbergs sjukhus. Det finns redan en laga kraftvunnen detaljplan som möjliggör ett större vårdkluster i Veddesta. Ett sjukhus i Veddesta skulle få ett läge som är lätt att nå för många människor inom regionen och bör därför läggas in i kartan.

FÖRHÅLLANDE TILL INTERNATIONELLA, NATIONELLA OCH REGIONALA MÅL

Granskningshandlingen är tydligare gällande kopplingen till internationella, nationella och mer lokala mål. Illustrationen på s. 99 som visar dessa bör justeras så att det står ”Kommunala styrdokument och planer”, då kommunerna har strategier för fler områden än näringsliv som är relevanta.

DEMOGRAFISKT BOSTADSBEHOV

I bilagan Demografiskt bostadsbehov står det att målet för Järfälla är 1000 bostäder per år i kolumnen ”Årligt tillskott 2022–2040” vilket inte stämmer. Skrivningen i Järfällas gällande bostadsförsörjningsprogram är ”Eftersträva att upprätthålla de senaste årens byggnadstakt med 800–1 000 färdigställda bostäder per år under perioden 2024–2032.

HÅLLBARHETSBEDÖMNING

I hållbarhetsbedömningen används begreppet ”sårbara förhållanden” som det inte finns någon tydlig definition för. Järfälla önskar att en definition läggs till i bilagan eller att begreppet byts ut till ”områden med socioekonomiska utmaningar” istället. Vidare används ”områden med svaga livsvillkor” i bilagan. Järfälla rekommenderar att använda ett etablerat begrepp, som ”områden med socioekonomiska utmaningar” istället.