



2017-09-29  
REMISSYTTRANDE

Handläggare:  
Mikael Engström  
Shula Gladnikoff  
Direkt 08-587 850 43

[Registrator.trf@sll.se](mailto:Registrator.trf@sll.se)  
Stockholms läns landsting  
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Diarienummer TRN 2017-0052

## **RUFS 2050, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, utställning**

### **Gemensamt yttrande från Stockholm Nordost**

***Stockholm Nordost (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker) är ett samarbete om bland annat gemensamma prioriteringar i regionala tillväxtfrågor. Nordostkommunerna lämnade år 2016 ett gemensamt yttrande i samrådet om RUFS 2050 och år 2013 om aktualitet och användbarhet av RUFS 2010.***



2017-09-29  
REMISSYTTRANDE

## Planförslaget behöver bearbetas, kompletteras och förtydligas

Kommunerna i Stockholm Nordost har genom sina respektive fullmäktigen antagit *En vision för tillväxt*. Den innebär att de sex kommunerna – gemensamt och var och en för sig – tar sitt ansvar och skapar förutsättningar för tillväxten i Stockholmsregionen. Byggtakten av bostäder i regiondelen är hög och att det finns en långsiktig beredskap för ytterligare tillskott i kollektivtrafiknära lägen.

En förutsättning för en fortsatt stark utveckling är att den regionala och internationella tillgängligheten förbättras, genom att nödvändiga utbyggnader av transportinfrastrukturen fullföljs. Regiondelens växande arbets- och bostadsmarknader behöver knytas samman med övriga regionen och internationellt. Resor med kollektivtrafik och transport av gods behöver underlättas. Efterfrågan på bostäder, mark och lokaler behöver mötas och förutsättningar skapas för ett växande näringsliv.

**Stockholm Nordost anser sammanfattningsvis att förslaget till ny regional utvecklingsplan (RUFS) i väsentliga delar behöver bearbetas, kompletteras och förtydligas för att RUFS 2050 ska kunna fungera som en långsiktig överenskommelse mellan regionens aktörer och staten.**

En regional utvecklingsplan kräver uthållighet för att få genomslag. Den fysiska grundstrukturen behöver planeras och genomföras långsiktigt. Nordostkommunerna stödjer fortsatt att Stockholmsregionen utvecklas till att bli flerkärnig – inte bara i planer utan också i verkligheten. Transportsystemet, särskilt kollektivtrafiken, behöver därvid stödja flerkärnigheten.

Det är därför otillfredsställande att ramarna för regionens samlade vilja, när det gäller långsiktiga investeringar i transportinfrastruktur, i så stor utsträckning styrs av landstingets aktuella ekonomi i dessa frågor.

Kommunerna i Stockholm Nordost sammanfattar sina gemensamma synpunkter i sex punkter. De utvecklas på följande sidor.

1. Inkludera resultatet av **Sverigeförhandlingen** regionens gemensamma vision för hur den fysiska strukturen bör utvecklas långsiktigt
2. Tydliggör **Arlandas roll** som internationell transport- och arbetsplatsnod med väl utbyggd regional kollektivtrafik
3. Fullfölj utvecklingen av en **flerkärnig och tillgänglig region** med ett stödande transportsystem
4. Planera idag för **framtidens transportsystem** och resande
5. Lyft fram och tydliggör de regionala strategierna för **tillväxt**
6. Fokusera på gemensamma, regionala frågor så att RUFS kan fungera som en **långsiktig överenskommelse** mellan regionens aktörer och med staten

Yttrandet avslutas med kortfattade synpunkter på bostadstillskott, frågor som rör kust- och skärgård samt utmaningar, mål, regionala prioriteringar och planens övergripande inriktning.

# Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

2017-09-29  
REMISSYTTRANDE

## 1. Inkludera resultatet av Sverigeförhandlingen i regionens gemensamma vision för hur den fysiska strukturen bör utvecklas långsiktigt

Att RUFS 2050 stödjer resultatet av Sverigeförhandlingen är centralt. Parterna kom i mars 2017 överens om att Roslagsbanan ska dras till T-centralen via Odenplan. Nordostsektorn får därmed ett mer tillgängligt läge i regionen, till fördel för både näringsliv och boende. Det framgår inte av RUFS-förslaget.

Inom Sverigeförhandlingen ingår närmare 30 000 bostäder till år 2035 i stationsnära lägen längs Roslagsbanan, i Täby (16 200 bostäder), Vallentuna (5 650 bostäder) och Österåker (7 020 bostäder).

Sverigeförhandlingen behöver få genomslag i avvägningar på RUFS plankarta när det gäller regionalt prioriterade lägen för bebyggelse. Det är inte rimligt att stationsnära lägen, som berörs av överenskommelser inom Sverigeförhandlingen, redovisas som ”sekundära bebyggelselägen” i RUFS. Om det inte går att lösa på annat sätt föreslår Stockholm Nordost att ytterligare kategorier för bebyggelseutveckling läggs till på den regionala plankartan. Vidare behöver bostadstillskottet, så som redovisas i förslaget till RUFS, justeras.

Stockholm Nordost vill i sammanhanget påpeka att även stationerna på Roslagsbanan ska redovisas på plankartan.



Bearbetning av bilder från Sverigeförhandlingen och Stockholms läns landsting

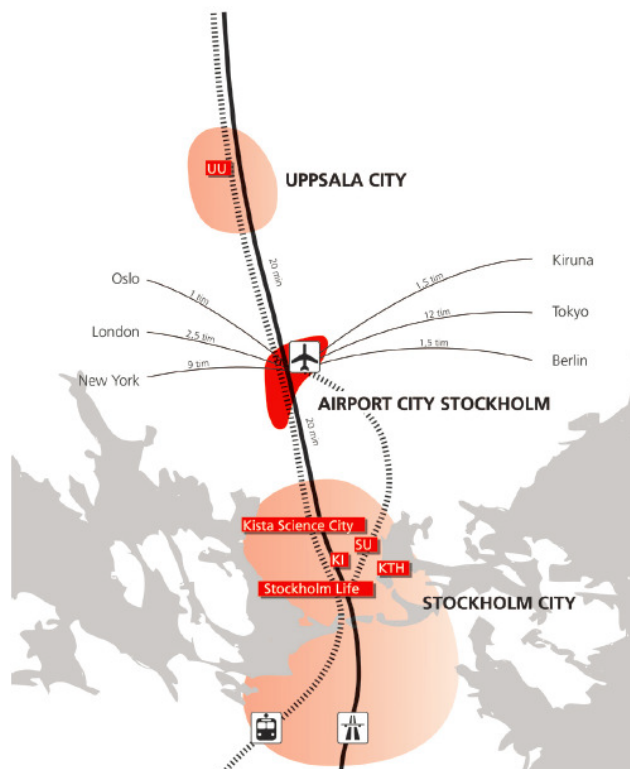


2017-09-29  
REMISSYTTRANDE

## 2. Tydliggör Arlandas roll som transport- och arbetsplatsnod med väl utbyggd kollektivtrafik

Stockholm Nordost framhöll i samrådet om RUFSS 2050 att Arlandas roll behöver beläggas väsentligt mer i regionens utmaningar och mål, samt utvecklas i avsnittet om transportsystemet, avsnittet om regional ekonomi och förnyelse av näringslivet samt även i bilden av den rumsliga strukturen. Dessa synpunkter kvarstår i allt väsentligt. Både idag och på sikt krävs en omfattande utbyggnad av kollektivtrafiken både till, från och inom Arlanda.

Tillsammans med centrala Stockholm intar Arlanda en särställning som målpunkt för hela regionen. Både som knutpunkt med ett stort antal arbetsplatser – i strategiskt läge mellan Stockholm och Uppsala – och som internationell flygplats. Här utvecklas en flygplatsstad med ca 30 000 fler arbetstillfällen till år 2030. En fördubbling av antalet flygresenärer förväntas till år 2040. I nuläget finns det kapacitetsbrister i transportsystemet som kan komma att verka hämmande för regionens möjlighet att utnyttja den fulla potentialen av den internationella tillgängligheten via Arlanda.



Källa: Airport City Stockholm

I förslaget till RUFSS identifieras ett antal regionala behov, bland annat bättre tvärförbindelser och kopplingar till Arlanda. Därefter hänvisar RUFSS till trafikverkets process för åtgärdsvalsstudier. RUFSS framstår därmed som allt för defensiv med tanke på att en avlänkning av Roslagsbanan till Arlanda i flera steg redan har studerats av Landstinget, Stockholm Nordost, Sigtuna kommun, Swedavia med flera (idéstudie 2010, förstudie 2012, fördjupad förstudie 2016). Att inte ens nämna Roslagsbanan förlängning till Arlanda som tänkbar men inte beslutad åtgärd är en tydlig brist i förslaget till RUFSS.



2017-09-29  
REMISSYTTRANDE

I förslaget saknas idag en länk mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Arlanda-Märsta. Roslagsbanan, som i ett första steg ska byggas ut till T-centralen via Odenplan, behöver även länkas av till Arlanda-Märsta inom ett sammanhållet spårssystem. Därmed kopplas arbetsmarknaderna i nordostsektorn och ABC-stråket ihop, liksom högskolorna i Stockholm och Uppsala. En avlänkning av Roslagsbanan är vidare viktigt för ett mer redundant och mindre sårbart trafiksystem.

Stockholm Nordost stödjer initiativ till en samlad Arlandaförhandling, som syftar till att en utbyggnad av trafikinfrastrukturen som leder till ett ökat bostadsbyggande.

### **3. Fullfölj utvecklingen av en flerkärnig och tillgänglig region med ett stödjande transportsystem**

Beslut om den långsiktiga bebyggelseutvecklingen förutsätter beslut också om transportsystemet, särskilt den regionala kollektivtrafiken. Följaktligen är det en allvarlig brist att förslaget till RUFSS inte tar ställning till hur tillgängligheten, inom regionen i allmänhet och mellan de regionala stadskärnorna i synnerhet, ska kunna förbättras långsiktigt. Särskilt med tanke på hur viktig tillgänglighet är för regionens internationella konkurrenskraft.

De regionala stadskärnorna behöver ges förutsättningar att komplettera och avlasta regioncentrum, samtidigt som transportsystemet används effektivt. Därför är det så angeläget att de regionala stadskärnorna kopplas ihop bättre med regioncentrum, med varandra och med regionen som helhet.

För Nordostsektorn innebär det att behovet av attraktiva och effektiva resor med kollektivtrafik till Arlanda-Märsta respektive Kista, Helenelund och Solna behöver lösas. Nyttan på kort och lång sikt av alternativa stråk och trafikslag behöver bli ordentligt utredd. Nordostkommunerna anser därmed att den ÅVS, som påbörjats inom ramen för Roslagspilen, ska återupptas och komplettera studier för framkomlighet på kort sikt i busstomlinjenätet.

Nordostkommunerna motsätter sig hur de nämnda tvärförbindelserna redovisas på plankartan. Det är för det första viktigt att realistiska sträckningar anges. För det andra är benämningen ”tillgänglighetsbehov” otillräckligt i en långsiktig strategisk plan som ska uttrycka en regions gemensamma vilja. Det bör ändras till ”viktig regional tvärförbindelse” eller liknande. För det tredje behöver de här tvärförbindelserna beskrivas i text på samma sätt som övriga objekt. Det saknas vidare i förslaget uttalade ambitioner och förhållningssätt till dessa tvärförbindelser. Det här handlar inte om att föregripa prövning eller fyrstegsprincipen utan om att uttrycka en samlad regional, långsiktig uppfattning i ett systemperspektiv. Som framgår av separata yttranden från Danderyd, Täby och Vallentuna finns förslag på sträckningar av tvärförbindelser i pågående planarbeten.

Stockholm Nordost vill understryka att för Danderyds del är det inte aktuellt med vare sig spår eller buss genom Rinkebyskogen, som är naturreservat. Det är angeläget att RUFSS innan antagande justeras enligt ovan.

Även från Norrtälje behövs stärkta tvärkopplingar med kollektivtrafik mot Kista och mot Arlanda. Stockholm Nordost vill i sammanhanget påminna om alla dem som av olika skäl är beroende av bil, och därmed om behovet av bytespunkter. Arninge resecentrums roll som knutpunkt och



2017-09-29  
REMISSYTTRANDE

infartsparkering för såväl buss, Roslagsbana, cykel och bil behöver exempelvis lyftas fram tydligare i RUFSS.

Det är positivt att plankartan nu inkluderar vissa mindre orter och samhällen i en mer småskalig, flerkärnig struktur, för att stärka möjligheten att bo och verka på landsbygden. Nordostkommunerna ställer sig bakom principen med så kallade landsbygdsnoder, serviceorter och strategiska stadsutvecklingslägen i varje kommun. Samtidigt leder den ökade detaljeringsgraden till att urvalet och avgränsningarna inte alltid ligger i linje med kommunernas långsiktiga planer. Avgränsningarna i RUFSS hade fått mer genomslag och gett mer praktiskt nytta om de föreslagna områdena hade tagits fram i närmare dialog med berörda kommuner.

Det gäller särskilt för områden med god tillgänglighet i stombussnätet som i ett regionalt perspektiv, trots detta, anges som endast sekundärt lämpliga för bebyggelse. Exempel på sådana områden är delar av Vallentuna tätort. Ett annat exempel är Västra Rindö, med färjeförbindelse, närhet till stombuss och ett läge mycket nära tätorten Vaxholm. Nordostkommunerna anser sammanfattningsvis att RUFSS i större utsträckning behöver väga in den framtida tillgängligheten även med stombuss, särskilt som det anges som ett kriterium för klassningen av områden i planförslaget. Givet definitionerna i RUFSS ska även busslinjen Hallstavik via Rimbo till Täby-Arninge och vidare till Stockholm pekas ut som en stomnätlinje.

För områden som ligger på öar framstår delar av klassningen som ytterst teoretisk. När det gäller utpekande landsbygdsnoder och serviceorter framhåller särskilt Norrtälje kommun att de är för få. Det är viktigt att service finns på många platser, inte minst för att minska onödiga transporter. Inför antagande behöver alltså urvalet och vissa avgränsningar av områden revideras. Se vidare yttranden för respektive kommun.

Stockholm Nordost instämmer i att det inom den gemensamma, regionala strukturen även behöver rymmas skrymmande eller bullrande verksamheter, som inte kan kombineras med exempelvis bostäder. Stockholm Nordost vill dock betona att regionala anspråk som rör lokalisering av sådana verksamheter behöver föregås av en nära dialog med berörda kommuner, om de ska få genomslag i efterföljande planläggning och beslut. Rosenkälla och Gillinge pekades redan i samrådet ut för varuhanterade verksamheter. Gillinge har också sedan tidigare i RUFSS beskrivits som lämpligt för bland annat bergtäkt. Det här är exempel på viktiga verksamheter, vars lokalisering behöver samordnas med pågående kommunala planer, innan de pekas ut i RUFSS som tänkbara lokaliseringar för dessa ändamål.

#### 4. Planera idag för framtidens transportsystem och resande

Stockholm Nordost anser att regionen, på ett tydligare sätt än vad som framgår i RUFSS, behöver samlas kring hur transportsystemet långsiktigt bör utvecklas, finansieras och samordnas med bebyggelsen. Nordostkommunerna framhöll i samrådet att RUFSS behöver visa på behovet av ett utbyggt transportsystem i länet, både på mellanlång och på lång sikt till 2050 med utblick mot 2070. Det gäller särskilt den spårburna kollektivtrafiken. Synpunkterna från samrådet kvarstår. Exempelvis saknas en samlad redovisning av kollektivtrafiknätet till 2030/2050.

RUFSS behöver även visa på behovet av ökat finansiellt utrymme både för drift och investeringar. Ansvaret för investeringarna ligger i första hand på stat och landsting. En grundläggande förutsättning är alltså att staten tar sin del av ansvaret för genomförandet genom en kraftigt ökad investeringsnivå i transportsystemet.



## 2017-09-29 REMISSYTTRANDE

Nordostkommunerna instämmer med RUFSS-förslaget om att bebyggelseutveckling, ekonomiska styrmedel och infrastrukturplanering ska ses i ett gemensamt sammanhang. Samt att dagens processer för planering och finansiering av transportsystemets utveckling behöver bli både mer effektiva och långsiktiga. Nordostkommunerna är vidare positiva till att det för regionen prövas nya modeller som medfinansiering från näringslivet eller brukaravgifter för att tidigarelägga eller finansiera viktiga investeringar och därmed uppnå ökad samhällsnytta. De intäkter som genereras av trängselskatterna i länet ska ses som en gemensam, regional finansiering.

När det gäller mobilitetslösningar är det ofta flera aktörer på olika nivåer som behöver samverka. RUFSS pekar på kommunerna som ansvariga. Även landstinget och Trafikverket är emellertid viktiga aktörer. Exempelvis behövs smidiga system med SL-kort, lånecyklar, cykelparkeringar och lånebilar vara sammankopplade. Det är svårt för en kommun att lösa på egen hand.

Nordostkommunerna delar ambitionen att prioritera kollektivtrafiksatsningar. Nordost motsätter sig dock att helt skjuta upp utbyggnadsåtgärder av vägnätet ”tills biltrafikens roll för den regionala tillgängligheten klarnat” och det ”klargjorts att regionen kan klara sitt klimatåtagande”. Det går inte att bortse från att det finns målpunkter där bil är det mest realistiska alternativet. Det gäller inte minst för boende och verksamma på mindre orter och landsbygden. Nordostkommunerna vill i sammanhanget framhålla att vägkapacitet även bidrar till framkomligheten med buss.

Även med en tätare bebyggelsestruktur i regionen kommer det fortsatt att finnas människor och platser med behov av individuella transporter och individualiserad och mer flexibel (anropsstyrd) kollektivtrafik. I perspektivet bortom år 2050 behövs alternativa scenarier om kollektivtrafikens- och övriga transportsystems tekniska och innovativa utveckling. Exempelvis kring elektrifierade och automatiska fordonssystem. Teknikutvecklingen kan även leda till lägre kostnader och klimatpåverkan för motoriserade resor. På sikt kan det här påverka både markpriser och centralitetens betydelse.

Avslutningsvis vill kommunerna i Stockholm Nordost gemensamt lyfta fram betydelsen av att Östlig förbindelse för vägtrafik och för kapacitetsstark kollektivtrafik fortsatt och långsiktigt finns med i RUFSS.

### **5. Lyft fram och tydliggör de regionala strategierna för tillväxt**

Stockholm Nordost saknar, vilket också framgår av yttrandet i samrådet, tydliga regionala ställningstaganden som handlar om att ge förutsättningar för ett breddat näringsliv och ökad innovationskraft.

Den regionala utvecklingsplaneringen vilar, enligt förslaget till RUFSS, på kunskaper om trender som har betydelse för regionens särskilda förutsättningar och utmaningar. I avsnittet *Omvärld och trender* framgår att storstadsregioner har störst nytta av globaliseringen genom sin täthet, tillgänglighet och mångfald av människor, kompetenser och företag. För att kompensera för regionens – i ett globalt perspektiv – litenhet och för att uppnå den eftersträlvade närheten behöver alltså tillgängligheten i hela regionen öka.

Stockholm Nordost anser att RUFSS bör lyfta fram behovet av ökad tillgänglighet både inom regionen, i en större Mälarenregion och internationellt. Det är en förutsättning för att utveckla en Stockholmregion, där såväl delregionala arbetsmarknader som innovationssystemen hänger ihop.



2017-09-29  
REMISSYTTRANDE

Det inkluderar behovet av väl utbyggd lokal och regional kollektivtrafik. Det ger bland annat förutsättning för en utvidgad och sammanhållen arbetsmarknad.

Trots att utmaningarna i RUFSS talar om behovet av att öka och samordna investeringar i bland annat utbildning och transportinfrastruktur, är frågan om den inomregionala tillgängligheten nedtonad i planförslaget. Betydelsen av ökad tillgänglighet och integrerade marknader tas upp i avsnittet om Östra Mellansverige, men inte inom Stockholmsregionen. Den inomregionala tillgängligheten är otillräckligt behandlat framför allt i avsnitt om transportinfrastrukturen och på plankartan med tillhörande texter.

Investeringar i transportinfrastruktur har betydelse även för den globala konkurrenskraften. Tillgängligheten och kapaciteten behöver utvecklas i takt med att regionen växer. Sådana investeringar visar även på stabilitet och utvecklingskraft och bidrar till att regionen drar till sig innovationer och ytterligare investeringar.

För många företag i Nordostsektorn är rekryteringfrågorna en utmaning. Snabba kopplingar med regioncentrum och till Arlanda samt tvärförbindelse efterfrågas. Även behovet av bostäder medför rekryteringssvårigheter. Det här påverkar tillväxtpotentialerna för sektorns företag och visar på hur nära förknippade infrastruktur-, bostads- och näringslivsfrågorna är med varandra.

## **6. Fokusera på gemensamma, regionala frågor så att RUFSS kan fungera som en långsiktig överenskommelse mellan regionens aktörer och med staten**

Nordostkommunerna befarar att RUFSS 2050, med föreslagen utformning och innehåll, inte kommer att kunna leva upp till flera av de i planhandlingen listade funktionerna. Bland annat förväntas planen visa på regionens samlade vilja, vägleda beslut om kommunala översikt- och detaljplaner samt vara en viktig utgångspunkt för den nationella och regionala planeringen av transportinfrastruktur. Utgångspunkten är alltså att planen ska ge vägledning och på så sätt påverka och samordna många aktörers beslut – inte bara kommunernas – i gemensam riktning.

Nordostkommunerna stödjer ambitionen om RUFSS som mer genomförandeinriktad och samtidigt vägledande i strategiska beslut. Som ett led i det behöver statusen på planens olika delar klargöras. Det är nu ottydligt vad i förslaget som å ena sidan ska utgöra ställningstaganden vid antagande av planen och i efterföljande beslut – och vad som å andra sidan är beskrivande text. Det gäller i synnerhet regionala förhållningssätt i tematiska frågor, som saknar tydlig koppling till texten i övrigt, samt det som kallas ”centrala ställningstaganden” (kap 4). Styrverkan och förståelsen skulle öka med kortare och mer fokuserad text och färre likartade begrepp.

Till begrepp som behöver förklaras, och minska i omfattning, hör avsnittet Förhållningssätt till plankartan i kapitel 3. Stockholm Nordost ställer sig starkt frågande till den stora mängden detaljerade riktlinjer som nu presenteras i utställningsförslaget. Gemensamma övergripande regionala frågor drunknar i påpekanden utan uppenbar regional bäring. RUFSS ska fungera som regionplan enligt plan- och bygglagen, men inte ersätta den kommunala planeringen eller fungera som en generell handbok i god planering, utan vägleda regionens aktörer i frågor där det finns behov av regional samordning. Om kommuner och andra i regionen ska kunna fatta beslut i en gemensam riktning och ”tala med en röst”, är det framför allt den långsiktiga och övergripande utvecklingsriktningen som behöver tydliggöras. Samt vilka strategiska beslut som behöver fattas på vägen dit.





2017-09-29  
REMISSYTTRANDE

Stockholm Nordost föreslår även att planens disposition ses över. Det är bra att frågor redovisas tematiskt, men varje tema borde beskrivs samlat och endast en gång.

Centrala delar av planförslagets fysiska delar har tillkommit först i utställningen, inklusive kartan över markanvändningen med regionala anspråk. Här ingår frågor som rör lokalisering av bebyggelse, störande verksamheter med mera. Stockholm Nordost anser att sådana avvägningar behöver lösas mer omsorgsfullt utifrån aktuell kunskap och tillsammans med de berörda kommunerna, innan de kan bli en del av en gemensam plan.

## Rumslig fördelning och bostadstillskott

Stockholm Nordost anser att frågan om den ”rumsliga fördelningen” behöver förklaras. Det är svårt att förstå vad fördelningen grundas på och hur den kommer till praktisk nytta. Vidare är det inte möjligt att utläsa hur de två alternativen från samrådet hanterats till utställningen. Exempelvis är cirkeldiagrammen inte jämförbara emellan samråds- och utställningsförslagen.

Stockholm Nordost vill än en gång understryka att den övergripande inriktningen för den regionala bebyggelsestrukturen också förutsätter beslut som förbättrar den regionala tillgängligheten. Det är en grundläggande förutsättning för att långsiktigt möta efterfrågan på bostäder, mark och lokaler i regionens alla delar. Eftersom utvecklingen av kollektivtrafiksystemet inte är konkretiserat i förslaget till RUFSS finns betydande osäkerheter kring den fortsatta tillväxten efter 2035.

Stockholm Nordost ställer sig bakom ett bostadstillskott för att möta det demografiska bostadsbehovet, som innebär att grundstrukturen i RUFSS 2010 ska ligga fast och utvecklas i det förlängda tidsperspektivet till år 2050. Den i RUFSS föreslagna fördelningen innebär att en lägre *andel* av regionens samlade bostadstillskottet antas tillkomma i Nordostsektorn år 2050, jämfört med år 2030 som finns i RUFSS 2010. Stockholm Nordost bedömer att det kan vara rimligt.

Sammantaget finns ambitioner om ett fortsatt högt bostadsbyggande i hela Nordostsektion. Såväl fram till som efter 2030. De flesta kommuner i Nordost har dock ett horisontår för sin planering som ligger närmare i tid än 2050. Det gör det svårt att fullt ut ta ställning till RUFSS-förslaget.

Österåker, Vallentuna och Täby omfattas, inom ramen för Sverigeförhandlingen, av åtaganden om sammanlagt närmare 30 000 bostäder fram till 2035. Det behöver avspeglas i det bedömda bostadstillskottet per kommun även efter 2030.

En avgrening av Roslagsbanan vid Vallentuna skapar förutsättningar för ytterligare cirka 5000 stationsnära bostäder i Vallentuna. Exempelvis möjliggör ett nytt stationssamhälle i nordvästra Vallentuna att cirka 3000 bostäder kan tillkomma.

Österåker har som mål att växa till 70 000 -75 000 invånare till 2040. Till 2035 beräknas ca 5 000 bostäder tillkomma i anslutning till stationerna Åkersberga och västerut. När Roslagsbanan förlängs till City bedöms ytterligare bostäder kunna tillkomma i dessa lägen.

För Danderyd ligger de föreslagna nivåerna i RUFSS i linje med kommunens ambitioner för tillkommande bostäder till 2050, under förutsättning att projektet Centrala Danderyd genomförs. Projektet handlar om att tunnelförlägga E18. Om projektet genomförs påverkar det hela Stockholm Nordost, vilket bör framgå av RUFSS. Projektet möjliggör bland annat bostadsutveckling och en



2017-09-29  
REMISSYTTRANDE

knutpunkt för kollektivtrafik vid Danderyds sjukhus, i ett strategiskt och kompletterande läge för byte mellan tunnelbana, Roslagsbana, och buss.

För Täby ligger RUFSS bedömning av bostadsbehovet i linje med den prognosticerade och genomsnittliga utbyggnaden i Centrala Täby, Arninge och i övrigt i närheten av Roslagsbanans stationer. Efter 2035 finns inte genomarbetade planer med samma precision för den fortsatta tillväxten.

Norrtälje lyfter särskilt fram att antalet landsbygdsnoder och serviceorter i förslaget till RUFSS är för få med hänsyn till hur kommunen ser på landsbygdsutveckling. Kommunen är stor till ytan och har en stor landsbygdsbefolkning. Därför är det angeläget att peka ut fler orter där service- och kollektivtrafikunderlag kan stärkas med hjälp av ny bostadsbebyggelse. Kommunen förväntar sig en stor föryngring av befolkningen. Vidare befolkas en stor andel fritidshus även under vinter, vår och höst, utan att de boende är mantalsskrivna där. Det behöver beaktas vid planeringen av ny kollektivtrafik.

Det är intressant att RUFSS fortsatt talar om ytterområden eller yttre kommuner relaterat till regioncentrum. Detta trots inriktningen på flerkärnighet, det fördjupade arbetet med kust- och skärgård och det storregionala perspektivet. Förslagsvis kan istället tids- eller geografiska avstånd, respektive bebyggelse- eller befolkningstäthet, användas som begrepp för att uttrycka olika förutsättningar och förhållanden inom regionen.

Avslutningsvis anser Stockholm Nordost att frågan om ”att ta tillvara förutsättningar för näringsliv och arbetsmarknad för att motverka obalanser mellan olika regiondelar, exempelvis mellan norra och södra delen av länet” behöver nyanseras. Den regionala tillgängligheten ger helt olika förutsättningar i de delar av norra regionhalvan som tillhör regioncentrum, respektive i den mycket vidsträckta Nordostsektorn.

## Kust och skärgård

RUFSS strategier för skärgårdens rumsliga struktur bygger i stor utsträckning på kärnorna. RUFSS tar därmed inte tillräcklig hänsyn till skillnaderna mellan den inre och yttre skärgården. Likaså borde förutsättningarna på öar med statlig bilfärja beaktas, särskilt skillnaderna som beror på närheten till en tätort. Exempelvis har Rindö och Skarpö i Vaxholms kommun speciella förhållanden bland annat på grund av statlig bilfärja med hög turtäthet både till Vaxholm och Värmdö.

Österåkers kommun betonar vikten av att Husarö erbjuds bastrafik och därigenom beskrivs som kärnö, alternativt som del av Ingmarsö kärnområde. Kommunen önskar även en tydligare beskrivning av kriterierna för vad som räknas som kärnö.

Norrtälje kommun ställer sig positiv till att Gräskö får status som kärnö. Valet av replipunkt behöver dock ses över. Den replipunkt som föreslås i RUFSS används i högre grad av sommargäster. Östernäs är den viktigaste replipunkten för bofasta invånare på Gräskö som arbetspendlar, då det går att ta sig snabbt ut på E18. Det är också den absolut kortaste vägen till service i kommuncentrum i Norrtälje. På Gräskö bör därför fler replipunkter pekas ut, alternativt bara Östernäs.

Stockholm Nordost vill understryka att ny bebyggelse ska prövas enligt PBL,



2017-09-29  
REMISSYTTRANDE

Som påpekades även i samrådet behöver skärgårdstrafiken stärkas och utvecklas för att stödja arbetspendling till centrala Stockholm och inom skärgården. Det är fortsatt viktigt att skärgårdstrafiken är väl samordnad med busslinjenätet. Det behövs linjedragningar som bättre binder samman tätorterna i skärgårdskommunerna (Norrtälje, Vaxholm, Österåker med flera) samt utökad skärgårdstrafik även längre in i regionen (Danderyd och Täby).

## Övriga synpunkter

### Nuläge och utmaningar

Stockholm Nordost föreslår att avsnittet om *Styrkor och förbättringsområden* kompletteras med frågan om mark och lokaler för näringslivets behov, däribland kontor.

Stockholm Nordost saknar frågor som sjukvård, sysselsättning och FoU i de två första utmaningarna *Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa* respektive *Att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa*.

Stockholm Nordost anser att tillgängligheten inom regionen på ett olyckligt sätt har tonats ned i RUFSS-förslaget. Det behöver därför poängteras att den inomregionala tillgängligheten är central för utmaningen om *Att vara en internationellt ledande storstadsregion i en växande global konkurrens*. Utmaningen behöver kompletteras med denna aspekt.

Utmaningen *Att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt* behöver kompletteras när det gäller transportsystemet och den tekniska utvecklingen inom transportsektorn. Detta är otydligt i nuvarande skrivning.

De två sista utmaningarna *Att ha en fortsatt öppen region och samtidigt stärka inkluderingen* respektive *Att öka tryggheten i regionen samtidigt som världen upplevs som osäker* har redigerats sedan samrådsförslaget vilket fått till följd att vissa begrepp bytts ut. Rent konkret har mångfalden minskat till förmån för andra uttryck. Exempelvis talar RUFSS nu om medborgare och inte om människor.

### Regionala mål, delmål och regionala prioriteringar

Syftet med målen är enligt förslaget att visa riktningen till 2050. Målen ska alltså uppfattas som en prioritering och fokusering på de för regionen viktiga frågorna. Stockholm Nordost framhöll i samrådet att det är positivt att de övergripande målen har ett tidsperspektiv till 2050 med mer genomförandeinriktade delmål till år 2030. Antalet delmål och även prioriterade åtgärder är dock för många. Dessa synpunkter kvarstår. Med det som utgångspunkt befarar Stockholm Nordost att styrverkan inte blir så kraftfull.

En grundläggande fråga när det gäller målen och deras styrverkan är att målen måste tillåtas styra utformningen också av själva planen, alltså RUFSS 2050. Dessvärre brister planförslaget i konsekvens när det gäller målen genomslag. Det är många frågor som är viktiga för regionens hållbara utveckling. Det samlade intrycket är att vissa frågor dominerar på bekostnad av andra, utan att detta har stöd i planens egen målstruktur. Dit hör klimatfrågan, som är väldigt viktig men inte utgör den enda frågan och dess koppling till transporter och transportinfrastruktur. Stockholm Nordost önskar även en tydligare och mer konsekvent koppling mellan målen och den rumsliga



2017-09-29  
REMISSYTTRANDE

strukturen, exempelvis i avsnittet *Övergripande rumslig inriktning för Stockholmsregionen*. Andra exempel är transportavsnitten, som har en egen logik och inte kopplar till de övergripande målen på ett sätt som vore önskvärt.

Även kopplingen mellan målen och prioriterade frågor för genomförande är bitvis oklar och behöver tydliggöras.

Transportsystemet är ett medel för att uppnå exempelvis uppsatta mål för regionens framtid utveckling. Då framstår åtgärden att *Styra mot ett transporteffektivt samhälle* som alltför begränsat. Särskilt i förhållande till de mål som RUFSS kommunicerar. Även åtgärden *Utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor* ger intryck av att ha ett alltför begränsat perspektiv, jämfört med RUFSS-målen. Här saknas perspektiv både som rör människor livsvillkor och innovationsklimat.

## **Övergripande rumslig inriktning och rumsliga principer**

Stockholm Nordost stödjer den övergripande inriktningen för den fysiska strukturen i östra Mellansverige och inom länet. Det är viktigt att regionen, och därmed RUFSS 2050, håller fast vid den flerkärniga strukturen utifrån RUFSS 2010.

Liksom i övriga planförslaget framstår den inomregionala tillgängligheten som nedtonad. Exempelvis behöver texten till den sista bilden, med en illustration som liknar en blå banan, förtydligas angående den inomregionala tillgängligheten, som inte alls nämns. Det är grundläggande för en fungerade, funktionell huvudstadsregion.

## **Den regionala stadskärnan i Stockholm Nordost**

I beskrivningen av den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge (i avsnitt *Stadsbyggnad och bebyggelseutveckling*) nämns överhuvudtaget inte tvärförbindelser eller kollektivtrafikstråk. Stockholm Nordost anser att texten behöver kompletteras enligt nedan:

Enligt den gemensamma visionen för Stockholm Nordost ska den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge utvecklas med hög tillgänglighet till hela Stockholmsregionen. Det förutsätter effektiva förbindelser till såväl Stockholms city som till de regionala stadskärnorna Kista-Sollentuna-Häggvik respektive Arlanda-Märsta.

För kommunerna inom Stockholm Nordost

Olle Reichenberg  
Ordförande Stockholm Nordost 2017  
Kommunstyrelsens ordförande i Danderyd