



2016-08-26  
REMISSYTTRANDE

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

registrator.trf@sll.se  
Stockholms läns landsting  
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Diarienummer TRN 2016-0047

## Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFSS 2050.

### Samråd

### Gemensamt yttrande från Stockholm Nordost

*Stockholm Nordost (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker) är ett samarbete om bland annat gemensamma prioriteringar och yttranden om regionala tillväxtfrågor. Nordostkommunerna lämnade år 2013 ett gemensamt yttrande om aktualitet och användbarhet av RUFSS 2010 och har tidigare lämnat gemensamma yttranden om bland annat RUFSS 2010 och RUFSS 2001.*



## Innehåll

1. Sammanfattning och inledning.....	3
2. Bakgrund.....	3
3. Frågeställningar i remissen.....	4
3.1 Frågeställning - Samrådsförslagets mål och delmål.....	4
3.2 Frågeställning - Urvalet av prioriterade åtgärder.....	4
4. Tematiska frågor och förhållningssätt.....	4
4.1 Klimatpåverkan.....	4
4.2 Bostadsförsörjning.....	5
4.3 Transportsystemet.....	5
4.3.1 Roslagsbanan till Arlanda.....	6
4.3.2 Kollektivtrafik till centrala Stockholm och tvärförbindelser.....	7
4.3.3 Godstransporter.....	7
4.3.4 Kollektivtrafik på vatten.....	8
4.3.5 Regionalt cykelnät.....	8
4.4 Tekniska försörjningssystem.....	8
4.5 Regional ekonomi och förnyelse av näringslivet.....	9
4.6 E-samhället.....	9
4.7 Landsbygd och skärgård.....	10
4.8 Grön- och blåstruktur, samt ekosystemtjänster.....	10
4.9 Storregional samverkan.....	10
5. Frågeställning - Vägval för den rumsliga strukturen.....	11
5.1 Täby centrum-Arninge. Den regionala stadskärnan inom nordostsektorn.....	12
5.2 Täby kommun.....	13
5.3 Danderyds kommun.....	13
5.4 Norrtälje kommun.....	14
5.5 Vallentuna kommun.....	14
5.6 Vaxholms stad.....	14
5.7 Österåkers kommun.....	14
6. Frågeställning - Hur Stockholm Nordost kan bidra till utvecklingen av regionen.....	15



2016-08-26  
REMISSYTTRANDE

## 1. Sammanfattning och inledning

Stockholm Nordost anser att den fortsatta visionen att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion är bra. Förslag till vision, övergripande mål, delmål och prioriterade åtgärder ligger i linje med föregående regionplan och har därmed i huvudsak fortsatt stöd från nordostkommunerna. Det är emellertid en del som saknas och annat som ligger på fel nivå.

Kommunerna menar också att ambitionen att planen ska bli mer genomförandeinriktad än tidigare regionala utvecklingsplaner för Stockholms län är bra. Planen behöver emellertid utvecklas, förtydligas och konkretiseras inom ett antal områden. Det gäller i första hand den rumsliga strukturen med den flerkärniga bebyggelsestrukturen och utvecklingen av trafiksystemet, främst den spårburna kollektivtrafiken.

I samband med aktualitetsprövningen för drygt två år sedan, uttryckte många av regionens kommuner att RUFSS 2010 i huvudsak var aktuell dvs. att Stockholmsregionen behöver en ny fysisk struktur - inte bara i utvecklingsplaner utan också i verkligheten. Nordostkommunerna står fast vid att RUFSS 2050 ska bygga vidare på den rumsliga struktur, med en flerkärnig region, som regionen enades om i RUFSS 2010. Strukturen i samrådsalternativ A, som bygger vidare på inriktningen i RUFSS 2010, behöver utvecklas med ett "primärt regionalt transportsamband" mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge och Arlanda-Märsta, dvs. en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda.

Det är viktigt att planen accepteras som regionens samlade vilja och att planen kan få funktionen av ett långsiktigt kontrakt både mellan regionens olika aktörer och med staten.

I detta remissvar från Stockholm Nordost lyfts flera frågor som bygger på Stockholm Nordosts gemensamma vision - *En vision för tillväxt* - antagen av de sex kommunernas fullmäktigen 2012. Visionen visar på en tillväxt med 100 000 fler invånare, 50 000 fler arbetstillfällen och utveckling av Täby centrum - Arninge till regional stadskärna. Förutsättningen för genomförandet är emellertid att nödvändiga utbyggnader av trafiksystemet genomförs, främst en spårkoppling från nordostsektorn in till centrala Stockholm och en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda.

## 2. Bakgrund

Landstingets Tillväxt- och regionplanenämnd beslutade den 22 mars 2016 att skicka samrådsförslaget avseende RUFSS 2050 på remiss till och med den 30 september 2016.

Samrådsförslaget är ett underlag för dialogen om inriktningen av det regionala utvecklings- och planeringsarbetet för Stockholmsregionen fram till år 2050, med utblick mot 2070. Efter samrådet fortsätter arbetet med den regionala utvecklingsplanen och ett nytt förslag ställs ut och skickas på remiss under hösten 2017. Därefter tas ett slutgiltigt förslag fram för politisk behandling i landstinget. Landstingets ambition med utvecklingsplanen är främst att den ska ge uttryck för regionens samlade vilja och utgöra grund både för den fysiska planeringen och för tillväxtarbetet i regionen.

Landstinget har föreslagit fyra övergripande mål till 2050, 22 mätbara delmål till 2030 och 27 prioriterade åtgärder som föreslås genomföras fram till år 2026. Regionplanen kommer att gälla under perioden 2018-2026.

Detta gemensamma yttrande grundas på den gemensamma visionen för Stockholm Nordost.



## 3. Frågeställningar i remissen

### 3.1 Frågeställning - Samrådsförslagets mål och delmål

Stockholm Nordost anser att förslaget till mål och delmål ligger i linje med föregående regionplan och målen har därmed fortsatt stöd från nordostkommunerna. Det är positivt att de övergripande målen har ett tidsperspektiv till 2050 med mer genomförandeinriktade delmål till år 2030. Dispositionen i samrådsförslaget har en bättre struktur än i RUFSS 2010 med mål, delmål, prioriterade åtgärder och tematiska frågor. Antalet delmål och prioriterade åtgärder är dock för många och speglar inte viktiga områden som exempelvis näringslivsfrågor och bör därför justeras.

### 3.2 Frågeställning - Urvalet av prioriterade åtgärder

Nordostkommunerna stödjer ambitionen att planen ska bli mer genomförandeinriktad än tidigare regionala utvecklingsplaner för Stockholms län. De prioriterade åtgärderna behöver emellertid tydligare visa hur de stödjer utvecklingen mot mål och delmål, bli skarpare för att uppfattas som åtgärder och ge uttryck för vilka parter som ansvarar för dessa åtgärder. Tydligare koppling till mål och delmål behövs också för de delar i samrådsförslaget som är samlade under rubriken "Tematiska frågor och förhållningssätt" och som ska utgöra en bakgrund till de prioriterade åtgärderna.

Stockholm Nordost anser att samrådsförslaget till RUFSS 2050 behöver utvecklas ytterligare vad gäller behovet av internationell tillgänglighet. Arlandas roll behöver belysas väsentligt mer och bättre både i beskrivningen av 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.

## 4. Tematiska frågor och förhållningssätt

### 4.1 Klimatpåverkan

Inom landstinget finns ett uppdrag om att ta fram en regional klimatfärdplan för hur Stockholmsregionen kan vara utan nettoutsläpp av växthusgaser 2050. Detta beaktas i samrådsförslaget bl.a. som en målsättning att regionen ska vara utan klimatpåverkande utsläpp 2050. Stort fokus i planen ligger därmed på att - både ur kapacitets- och klimatsynpunkt - minska andelen resor med bil.

Stockholm Nordost verkar, både med stöd av den gemensamma visionen samt kommunernas olika planer, för att förutsättningarna förbättras för resor med kollektivtrafik, cykel och gång och för bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen.

I de strukturanalyser som landstinget har tagit fram som underlag används ett scenario där bristen på fossilfria drivmedel ökar kostnaderna för en bilresa med sextio procent och ett scenario där det går att köra bil till samma kostnad som med dagens fordon. Nordostkommunerna menar emellertid att osäkerheten om detta är stor och att teknikutvecklingen också kan komma att leda till lägre kostnader och klimatpåverkan för motoriserade resor. Även med en tätare bebyggelsestruktur i



2016-08-26  
REMISSYTTRANDE

regionen så kommer behov finnas på mindre orter, landsbygden och skärgården, av transporter som bil och anropsstyrd kollektivtrafik. Behovet och värdet av bytespunkter mellan olika trafikslag, t.ex. med infartsparkeringar, bör tas upp i utvecklingsplanen.

I perspektivet mot år 2050 behöver mycket tydligare redovisas vilka visioner som finns avseende kollektivtrafikens- och övriga transportsystems tekniska och innovativa utveckling, exempelvis kring elektrifierade och automatiska fordonssystem.

## 4.2 Bostadsförsörjning

Nordostkommunerna arbetar med att öka takten på bostadsbyggandet och för att ge förutsättningar för en tät och blandad stadsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen. Här är det viktigt att påpeka att antalet invånare i nordostkommunerna redan har ökat i snabbare takt än vad som anges i prognosen från RUFSS 2010. Att så är fallet påverkar i hög grad frågan om framtida tillväxt i de regionala stadskärnorna.

## 4.3 Transportsystemet

RUFSS 2050 behöver mer tydligt visa på behovet av en utbyggnad av trafiksystemet i länet både på mellanlång och på lång sikt mot år 2050 med utblick mot 2070. Detta för att visa på hur trafiksystemet ska samverka och ge förutsättningar för omfattande utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i regionala stadskärnor och i en tätare stadsbygd med god kollektivtrafik. Planen bör visa på en tydlig inriktning, systemsyn och åtaganden för regionens olika aktörer och för staten med dess olika ansvarsområden och bolag. Detta är en förutsättning för att den regionala utvecklingsplanen ska kunna utgöra det gemensamma kontrakt för Stockholmsregionen som är avsikten enligt samrådsförslaget.

Bland prioriterade åtgärder anges i samrådsförslaget att trafikinfrastrukturen bör byggas ut i enlighet med prioriteringarna i Stockholmsförhandlingen och att samverkan bör ske för att pågående Sverigeförhandling och kommande Regionala länsplan 2018-2029 ska samspela med RUFSS. Oavsett vad Sverigeförhandlingen kommer att leda till - fler utbyggnader av den spårburna kollektivtrafiken, Östlig förbindelse, etc. - så behöver regionen på ett tydligare sätt, än vad som framgår i samrådshandlingen, samlas kring hur trafiksystemet i sin helhet ska utvecklas, finansieras och samordnas med bebyggelsen under de närmaste 30 åren.

En grundläggande förutsättning är, liksom vid tidigare planeringsomgångar, att staten tar sin del av ansvaret för genomförandet genom en kraftigt ökad investeringsnivå i transportsystemet, främst en utbyggnad av den spårburna kollektivtrafiken inom Stockholmsregionen. Finansieringsfrågorna måste hanteras utifrån ett, ur kommunalt perspektiv, acceptabelt sätt. Regionplanen behöver tydligt visa på behovet av ökat finansiellt utrymme både för drift och investeringar och att ansvaret för investeringarna i första hand ligger på stat och landsting.

De intäkter som genereras av trängselskatterna i länet ska betraktas som en gemensam regional finansiering och nordostkommunerna anser att ytterligare styrmedel som utbyggda trängselskatter ska undvikas. Ska de införas måste de dels motiveras av minskad trängsel och/eller ökad miljönjytta och därtill ska intäkterna tillgodoräknas regionen och inte staten. Kommunerna inom Stockholm Nordost är emellertid 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 samhällsnjytta.



2016-08-26  
REMISSYTTRANDE

Det förs diskussioner om en utbyggnad av höghastighetsjärnväg till Göteborg och Malmö. Om det blir en utbyggnad av höghastighetsjärnvägen så bör den dras hela vägen till Arlanda för att stärka flygplatsens internationella konkurrenskraft. Samtidigt får denna mycket kostsamma investering inte innebära undanträngningseffekter för andra nödvändiga investeringar främst inom Stockholmsregionen.

Stockholm Nordost stödjer planerna på att bygga ut Östlig förbindelse för vägtrafik och för kapacitetsstark kollektivtrafik. Östlig förbindelse är viktig för att avlasta Essingeleden, Södra länken och Stockholms innerstadsbroar.

För Nordostkommunerna är de mest prioriterade åtgärderna för att klara de sex utmaningar som anges i samrådsförslaget dels att Roslagsbanan byggs ut till Arlanda med koppling mot Märsta, dels en spårkoppling till Stockholm City, vilken inom pågående Sverigeförhandling utgörs av en förlängning av Roslagsbanan i tunnel från Stockholms Universitet till T-centralen via Odenplan.

#### 4.3.1 Roslagsbanan till Arlanda

I samrådsförslaget föreslås bland "Förhållningssätt för att utveckla transportsystemet" att regionens aktörer "Utvecklar en nationell och internationell tillgänglighet till Arlanda och Stockholms centralstation". Under "Utgångspunkter och möjligheter" beskrivs att en god tillgänglighet till Arlanda flygplats är viktig och att förbättra den regionala och storregionala tillgängligheten till Arlanda är en prioriterad fråga.

Enlighet Anders Sundströms flygplatsutredning som presenterades i april 2016 så behöver Arlanda flygplats byggas ut med en fjärde bana till år 2038. Detta, tillsammans med en förväntad fördubbling av antalet flygresenärer till år 2040, innebär att det krävs en omfattande utbyggnad av kollektivtrafiken både till, från och inom Arlanda. För detta behöver regeringen ta ett samlat helhetsansvar på nationell nivå i nära samverkan med främst regionen och berörda kommuner. Det kan emellertid, enligt Sundströms flygplatsutredning, inte bara handla om mer flyg och bostäder utan måste också handla om vilka möjligheter till utveckling av näringsliv och sysselsättning som uppkommer i detta planeringsperspektiv, där kopplingen mellan bebyggelseutveckling samt infrastruktur och trafik är av avgörande betydelse för att åstadkomma en hållbar samhällsutveckling.

Stockholm Nordost har efter 2008 års Stockholmsförhandling visat på behovet av en utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda för att koppla ihop dels de regionala stadskärnorna Arlanda-Märsta med Täby centrum- Arninge, dels arbetsmarknaden inom nordostsektorn och E4-stråket samt högskolorna i Stockholm med Uppsala som en del av östra Mellansverige. Förlängningen av Roslagsbanan gör trafiksystemet mer redundant och hållbart mellan Stockholm och Uppsala och till riksintresset, trafiknoden och den framväxande flygplatsstaden Arlanda.

För nordostkommunerna är en utbyggnad av Roslagsbanan en planeringsförutsättning för en utvidgad och sammanhållen arbetsmarknad. Detta stöds också av Arlandakommunerna Sigtuna, Upplands Väsby och Knivsta samt av Swedavia och Airport city Stockholm. Den planerade angringen vid Sky City behöver också kompletteras med ett ytterligare stationsläge inom flygplatsområdet som möjliggör en koppling till Märsta station i ett integrerat och funktionellt kollektivtrafiksystem.



2016-08-26  
REMISSYTTRANDE

En förlängning av Roslagsbanan till Arlanda har, i flera studier, studerats av landstinget i samverkan med bl.a. Stockholm Nordost, Sigtuna kommun och Swedavia. År 2010 genomfördes en idéstudie, 2012 avslutades en förstudie och 2014-2016 genomfördes en fördjupad förstudie där Roslagsbanan till Arlanda initialt ingick i landstingets utredning 2015 om storstadsåtgärder inför Sverigeförhandlingen. I Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025 anges Roslagsbanan till Arlanda som en av de åtgärder som bör tillhöra kommande länsplan, nationell plan och landstingets investeringsplan.

#### **4.3.2 Kollektivtrafik till centrala Stockholm och tvärförbindelser**

Stockholm Nordost anser att för att uppnå en önskvärd flerkärnig utveckling behöver regioncentrum, de yttre regionala stadskärnorna och de yttre delarna av regionen kopplas ihop bättre. Detta för att korta pendlingstiderna med kollektivtrafik, nå nya målpunkter och för att nordostsektorn ska bli uppkopplad på det regionala spårnätet.

För närvarande pågår Sverigeförhandlingen där bl.a. en förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan diskuteras. Flera alternativ har tidigare studerats i en Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län (ÅVS), SLL delredovisning 2014. Fördjupade studier har därefter gjorts av landstinget inför Sverigeförhandlingen vad gäller förlängning av tunnelbana till nordost respektive Roslagsbanan till T-centralen.

I delredovisningen av ÅVS föreslås att fortsatta studier bör genomföras av tvärförbindelser mellan Solna och Nordostsektorn. Därför beslutade länsstyrelsen 2015 vid justering av länsplanen att till utredning om Roslagspilen återföra 3 mnkr under år 2016-2017 för att ”komplettera med vilka alternativ som kan lösa behovet av attraktiva och effektiva resor mellan Nordostsektorn och Solna/Sundbyberg/Västra Stockholm”. Nordostkommunerna anser att arbetet med denna fortsatta ÅVS behöver återupptas under 2016 (för att komplettera de studier som pågår för framkomlighet på kort sikt i busstomlinjenätet) så att nyttan på kort respektive lång sikt av alternativa stråk och trafikslag blir ordentligt utredd. Som exempel kan nämnas tvärsparväg Täby - Häggvik eller Danderyd-Solna. Resultatet av utredningen om tvärförbindelser bör sedan inarbetas i slutförslaget till RUFSS 2050. Detta för att stödja en flerkärnig och tillgänglig region.

Tvärsparningar med kollektivtrafik från Norrtälje (norra nordost) behöver stärkas med kopplingar mot Kista över Norrortsleden och mot Arlanda. Detta skulle möjliggöra en ökad regional tillgänglighet och vara positivt för sektorns fortsatta utveckling.

#### **4.3.3 Godstransporter**

Kapellskärs hamn är utpekad som en av tio nationellt strategiska hamnar, TEN-hamn och även som riksintresse. Hamnen är Stockholmsregionens största ro-ro-hamn där kapacitetsstaket för närvarande utökas från 3 till 6 miljoner ton gods per år. Om hamnens funktion ska optimeras krävs högkvalitativa landförbindelser. Den låga standarden på riksväg 77 utgör en allvarlig brist i transportsystemet. Att den tunga trafiken via Uppsala/Mälardalen ska välja Norrortsleden är mindre troligt eftersom det är 4 mil längre. En utveckling av Kapellskär och Arlanda samt kombiterminalen i Rosersberg bör ses som ett sammanhängande system. En fungerande trafikinfrastruktur som knyter ihop dessa punkter är en förutsättning för ett effektivt byte av godstransporter mellan olika trafikslag.



2016-08-26

## REMISSYTTRANDE

### 4.3.4 Kollektivtrafik på vatten

Kommunerna Vaxholm, Österåker, Norrtälje, Täby och Danderyd framhåller önskemål om en utbyggd kollektivtrafik på vatten både in mot centrala Stockholm och till skärgården för arbetspendling och för besöksnäringen.

En total genomlysning av trafikplaneringen av skärgårdstrafiken bör initieras för att stödja flerkärnighet och utveckla en strategisk planering vad avser koppling båt-buss. Skärgårdstrafiken är idag anpassad för sällanresenärer, vilket det inte finns stöd för vare sig i RUFSS eller i Trafikförsörjningsprogrammet, det senare inriktat på allmän trafikplikt för att i första hand stödja arbetsresor. Trafiken i nordost bör på ett bättre sätt stödja replipunkter och koppling till kommuncentra.

För Vaxholms del bör kollektivtrafiken på vattnet utvecklas och utgöra ett större komplement till dagens stombussar för de som bor inom kommunen för att kunna infria visionen om en levande skärgård. Vaxholms kommun ingår i Stockholms inre vatten. Dagens situation med en uppdelad kollektivtrafik i Vaxholmsbolaget och SL försvårar för nya invånare att från början använda sig av kollektiva färdmedel. Kollektivtrafiken på vattnet bör utvecklas och integreras i det nuvarande accesskortet för att undvika skilda taxor. Linjedragningar som binder samman tätorterna i Värmdö, Vaxholm, Österåker och andra Skärgårdskommuner bör utredas vidare för att kunna maximera underlaget.

En bättre samordning av service- och godstransporter bör utvecklas inom sjötrafiken för ett resurs-effektivt transportsystem.

### 4.3.5 Regionalt cykelnät

Nordostkommunerna önskar att det planerade "Snabbcykelstråket Frescati - Mörby C" byggs ut och fortsätter hela vägen till Arninge resecentrum. Andra satsningar som efterfrågas för pendlingscykel är tvärkopplingar till Kista, Solna och vidare över Edsviken.

Utbyggnad av cykelvägar från Vaxholm, Vallentuna centrum och Åkersberga till Arninge behövs för att medge cykelpendling i enlighet med den regionala cykelplanen. Vallentuna kommun önskar också en regional cykelväg från centrala Vallentuna till Upplands Väsby och att kopplingen i RUFSS 2010 mot Lindholmen behålls. Österåkers kommun önskar ett regionalt cykelstråk till Rosenkälla med koppling till Vallentunastråket. Norrtälje kommun önskar ett cykelstråk mellan Norrtälje stad och Svanberga.

## 4.4 Tekniska försörjningssystem

Bostadsutveckling, infrastruktur och teknisk försörjning behöver ges större tyngd om regionen ska kunna växa. I planen omnämns behovet av ett förhållningssätt som säkerställer att de tekniska försörjningssystemen har tillräcklig kapacitet och bidrar till hållbar utveckling av regionen. Det är viktigt att denna typ av frågor utreds och behandlas regionalt. Platser för logistik, omlastningscentral, anläggningar avseende kraft- och värmeförsörjning mm., är exempel på sådant som behöver utredas.

I samrådsförslaget visas en karta (från RUFSS 2010) om infrastruktur och godstransporter där Rosenkälla och Gillinge pekas ut som plats för varuhanterade verksamheter. Gillinge har också tidigare beskrivits som lämpligt för bl.a. bergtäkt. Detta är exempel på viktiga verksamheter vilka antingen inte stämmer överens och/eller är motstridiga mot kommunernas planering.





2016-08-26

## REMISSYTTRANDE

Anslutningen av Vaxholm och Österåker till Käppala reningsverk inom de närmaste fem åren, med dess miljömässiga och tekniska fördelar, innebär att de båda kommunerna får ytterligare förbättrade möjligheter till ett ökat bostadsbyggande.

### 4.5 Regional ekonomi och förnyelse av näringslivet

I Visionen för Stockholm Nordost anges att nordostsektorn under perioden 2010-2030 skapar förutsättningar för 50 000 fler arbetstillfällen i ett differentierat och expansivt näringsliv. År 2014 fanns det 87 000 arbetstillfällen inom nordostsektorn, en ökning med drygt 8 % från år 2010.

Inom delar av nordostsektorn finns idag en stor andel invånare med hög utbildningsnivå. Stockholm Nordost arbetar med ett handlingsprogram för utveckling av näringslivet inom sektorn, samtidigt som det är viktigt med ökad tillgänglighet till andra delar av regionen för att få en mer integrerad arbetsmarknad med bättre möjligheter till matchning.

Stockholm Nordost instämmer i beskrivningen av Stockholms roll som internationell mötesplats med avancerade marknader med hög specialisering och att dagens globala näringsliv är beroende av personliga möten. Nordostsektorn ser det därmed som viktigt att öka den internationella tillgängligheten till regionen. Detta genom att stärka Arlandas position som internationell storflygplats, bl.a. med fler direktlinjer till strategiska målpunkter, ökad kapacitet och väl utbyggd lokal och regional kollektivtrafik. Nordostkommunerna stödjer Swedavias, Sigtuna kommuns och Airport Citys planer på att utveckla Arlanda till en flygplatsstad med ca 30 000 fler arbetstillfällen till år 2030. Här utgör en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda en prioriterad fråga.

De företag som verkar i den nordöstra sektorn har både ett behov av persontransporter men också av godstransporter. Handel är en stor och viktig näring. Även den stora andelen fritids- och deltidboende i skärgården påverkar behoven av effektiva transporter.

En stor andel av den befintliga företagsstrukturen utgörs av lager, logistik och grossistverksamhet med mycket höga krav på effektiva godstransporter. I det sammanhanget utgör hamnen i Kapellskär ett viktigt nav. I de uppsatta målen måste hänsyn därför tas till kommunernas olika geografiska förutsättningar.

Företag i Stockholm Nordost uppger återkommande att rekryteringfrågorna är en utmaning, av olika orsaker. För högutbildade som bor utanför sektorn är bristen på regionalt kopplad spårbanden kollektivtrafik en väldigt viktig faktor. Bostadsbristen medför att det för många verksamheter finns rekryteringssvårigheter. Det påverkar tillväxtpotentialerna för sektorns företag och visar på hur nära förknippade infrastruktur-, bostads- och näringslivsfrågorna är med varandra.

Nordostkommunerna framhåller också behovet av att bygga ut högskolor och stimulera till ökad forskning i regionen.

### 4.6 E-samhället

Det behövs mer utbyggnadsstöd för bredband i skärgården och på landsbygden. Den fortsatta bredbandsutbyggnaden är därför av yttersta vikt, inte minst i skärgården. Det ger dels en förutsättning för företagande inom många branscher och dels får äldre invånare med behov av vård och omsorg möjlighet att utnyttja digitala lösningar som kan leda till förhöjd livskvalitet. Samtidigt så är den återstående utbyggnaden den minst lönsamma och mest kostnadskrävande vilket kommer att ställa krav på hanterbara finansiella lösningar.



## 4.7 Landsbygd och skärgård

Relationen stad och landsbygd samt skärgårdsfrågor beaktas i större utsträckning i RUFSS 2050 än tidigare, men det kan göras i än större utsträckning. Skärgården behöver behandlas separat från landsbygden så att områdenas respektive viktiga frågor bättre kan urskiljas och få specifika lösningar. Begreppet skärgård skulle även behöva definieras. Flera åtgärder som att ta fram riktlinjer m.m. föreslås i planen, och ett separat projekt kring landsbygd och skärgård pågår, vilket är positivt men gör det också svårt att kommentera frågorna i nuläget. En uppdatering/översyn av *Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård* från 2008 behöver genomföras för att kunna utgöra ett aktuellt underlag för RUFSS-arbetet.

Om utbyggnad ska ske där det nu finns god kollektivtrafik innebär det att endast större centralorter kan utvecklas. Bebyggelse och befolkning bör attraheras till långsiktigt hållbara lokaliseringar och småskaliga lokala lösningar behöver utvecklas för att nå långsiktig ekologisk hållbarhet. Man måste se över ortstrukturen och anamma ett stråktänk dit handel, offentlig service och kollektivtrafik kan utvecklas. Nordostkommunerna menar att tillgången till en attraktiv och levande landsbygd och skärgård är en attraktiv resurs för utveckling och tillväxt i hela regionen. Det finns ett strategisk värde att regionen har tillgång till denna glesa struktur och att kunna erbjuda varierande boendemiljöer.

Blåstrukturen bör ges större fokus i planen samt det som föreslås som "tyngdpunkter" och "kärnöar" bör ses över. Hänsyn måste tas till den glesa struktur som finns i Roslagen (kriterierna var tidigare för högt satta).

I Österåkers pågående arbete med ny översiktsplan utreds bland annat lämpliga tyngdpunkter och möjligheten att ersätta begreppet "kärnö" med "kärnområde" avseende Ingmarsö.

Inom Norrtälje kommun bör Gräskö pekas ut som "kärnö".

Vallentuna kommun arbetar med en fördjupad översiktsplan över Karby och Brottbys och ser positivt på att orten är utpekad som "nod".

## 4.8 Grön- och blåstruktur, samt ekosystemtjänster

Nordostkommunerna anser att det är positivt att Länsstyrelsen nu har påbörjat arbetet med att ta fram en regional vattenplan. Exempel på vad som bör lyftas är hur den framtida regionala vattenförsörjningen ska tryggas och hur ett sådant arbete skulle kunna samordnas.

Det är också positivt att ekosystemtjänsterna har lyfts in i samrådsförslaget. Vissa av ekosystemtjänsterna är svåra att hantera på kommunal nivå och bör därför hanteras regionalt och förtydligas i RUFSS 2050.

## 4.9 Storregional samverkan

En utblick över länsgränsen är betydelsefull för att verka för en bättre koppling mellan Stockholms län och övriga östra Mellansverige. Det är emellertid viktigt att samverka om regionutvidgning mot Mälardalen inte medför att planeringen tappar fokus från tillgänglighet och bebyggelseutveckling inom de yttre delarna av Stockholms län. Sammantaget stärker en regionutvidg-



2016-08-26  
REMISSYTTRANDE

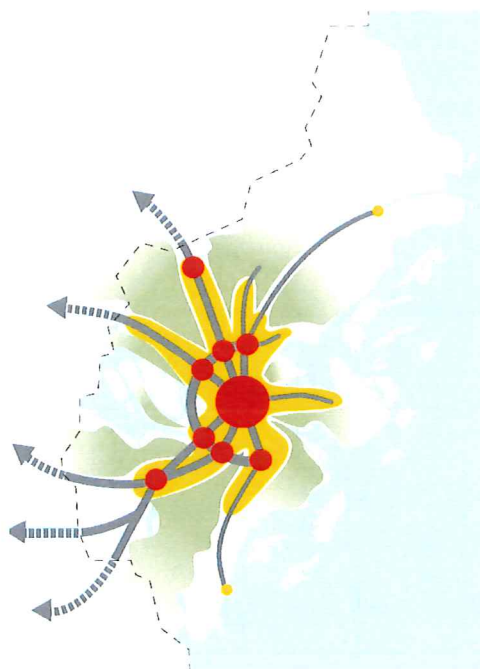
ning hela regionens internationella konkurrenskraft. För nordostkommunerna är stråket mellan regionkärnan Täby centrum - Arninge via Arlanda mot Uppsala särskilt betydelsefullt.

## 5. Frågeställning - Vägval för den rumsliga strukturen

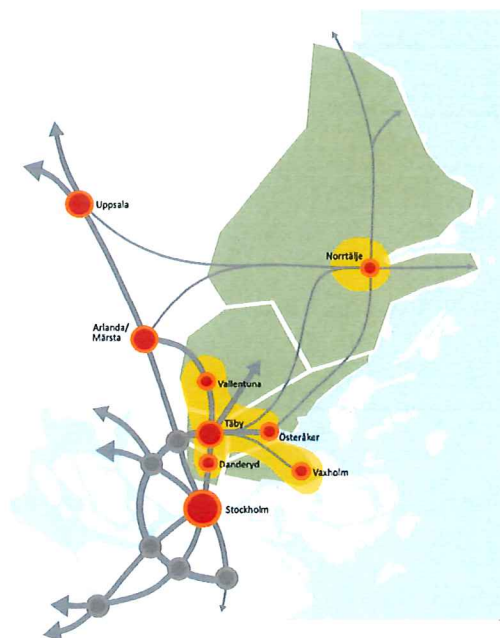
I samrådshandlingen konstateras att sedan 2007 har regionens centrala del stått för mer än hälften av befolkningstillskottet i länet, vilket inte ligger i linje med den planerade utvecklingen i RUFSS 2010. I remisshandlingen redovisas därför två strukturbilder. A som bygger vidare på inriktningen i RUFSS 2010 och B med en utveckling som både bygger vidare på och förstärker den utveckling som har skett de senaste åren.

Stockholm Nordost anser att det är ytterst viktigt att grundstrukturen i RUFSS 2010 ligger fast och utvecklas för det förlängda tidsperspektivet 2050 med utblick mot 2070. Detta har nordostkommunerna och många andra av länets kommuner framfört bland annat i remissvaret 2013 om aktualitetsprövningen av RUFSS 2010. De yttre regionala stadskärnorna behöver stärkas för att avlasta den inre regionkärnan. Nordostkommunerna anser därmed att det är strukturbild A som ska ligga till grund för en ytterligare bearbetning inför utställningsförslaget.

En långsiktig regional utvecklingsplan kräver uthållighet för att nå genomslag i strategier och för genomförandet. Vision, mål och strategiska vägval ska fungera både som styrsignaler för offentliga organisationer och som marknadssignaler för kommersiella aktörer. Det är därför nödvändigt att en så övergripande planering som RUFSS behåller sin huvudsakliga inriktning över en betydligt längre tid än planens formella giltighetstid.



Figur 1: Den övergripande rumsliga strukturen i RUFSS 2010



Figur 2: Ur Stockholm Nordosts vision 2012. Bearbetning av RUFSS 2010

Processerna för att styra bebyggelseutvecklingen är långa och förutsätter beslut och genomförande av en utveckling av trafiksystemet. Flera av de infrastruktursatsningar som i tidigare regionala ut-



2016-08-26

## REMISSYTTRANDE

vecklingsplaner - från 2001 och 2010 - har varit en förutsättning för den flerkärniga strukturen i länet har varken genomförts eller fattats beslut om. Fokus i de överenskommelser om transportinfrastrukturen som har fattats under de senaste åren har till stor del varit på tillväxten i de mer centrala delarna av regionen. För en önskvärd flerkärnig utveckling, som avlastar den inre regionkärnan, behöver också de yttre regionala stadskärnorna och de yttre delarna av regionen kopplas ihop tydligare. Det gäller både mot regioncentrum och mellan de yttre regionala stadskärnorna.

Trots detta har det inom nordostsektorn påbörjats och planeras för ett ökat bostadsbyggande med utveckling och förtätning av en stadsmässig bebyggelse både inom den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge och inom respektive kommuns lokala stadskärna. Nordostkommunerna anser därmed att mindre stadskärnor med goda kollektivtrafiklägen bör visas mer tydligt i planen genom att pekas ut som tätare stadsbygd. Dessa stadskärnor fungerar som noder och målpunkter för arbete, handel och service för sitt lokala omland, där omfattande förtätning pågår och är därmed inte enbart förorter med pendlare utan har också en stor delregional arbetsmarknad. För nordostkommunerna, som planerar för att utveckla centralorterna till moderna och levande småstäder och som arbetar för förbättrad kollektivtrafik, anses kategorin "ytterkommun" inte vara korrekt.

Den övergripande rumsliga strukturen från RUFSS 2010 (Figur 1) och strukturbilden i samrådsalternativet A behöver utvecklas med ett "primärt regionalt transportsamband" mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge och Arlanda-Märsta. Se figur 2.

### **5.1 Täby centrum-Arninge. Den regionala stadskärnan inom nordostsektorn**

Kommunerna inom Stockholm Nordost arbetar och planerar i huvudsak efter den rumsliga strukturen i RUFSS 2010. Planering, processer och utbyggnad tar tid vilket medför att tillväxten mot en flerkärnig region ännu inte är förverkligad.

Täby kommun utvecklar, i samverkan med övriga nordostkommuner, Täby centrum -Arninge - med ett nytt Arninge resecentrum - till en regional stadskärna och bytespunkt i trafiksystemet. Det innebär planering för fler bostäder, fler arbetstillfällen och en tät och god stadsmiljö med förutsättningar för ett gott stadsliv. Det innebär också möjligheter att enklare ta sig till och från arbetsplatser i andra kommuner inom nordostsektorn och övriga delar av Stockholmsregionen.

Arninge resecentrum kommer att ha en viktig funktion som knutpunkt i nordostsektorn för buss, Roslagsbana, cykel med snabbcykelstråk till regioncentrum, regionala cykelstråk till grannkommunerna och infartsparkeringar för cykel och bil. Kopplingarna mellan kärnorna måste stärkas inklusive koppling mellan Täby centrum-Arninge och Arlanda.

Täby kommun arbetar även med en fördjupning av översiktsplanen för centrala Täby som ska utvecklas till en tät och blandad stadskärna med stadsmässig karaktär. Inriktningen är att studera markanvändning för ca 15 000 bostäder och ca 5000 arbetstillfällen med närhet till flera av Roslagsbanans stationer, förutsatt att Roslagsbanan går till T-centralen via Odenplan. Handelns arbetsplatser och den befintliga småföretagarinriktningen ska kompletteras med fler arbetsplatser med regional funktion inom kunskapsintensiva branscher.



## **Pågående utbyggnad och planering i den regionala stadskärnan:**

Arninge - drygt 2000 bostäder:

- Resecentrum byggstart 2017 och klart i slutet av 2019 enligt nuvarande tidplan.
- Planering och utbyggnad pågår för drygt 2000 bostäder, verksamheter, service, mm.

Centrala Täby - ca 10 000 bostäder:

- Täby centrum pågående projekt: ca 850 bostäder, utbyggt handelsområde, mm.
- Täby park: Första detaljplanerna påbörjade. Byggs ut som blandad stad med många funktioner 6000 bostäder och 4-5000 arbetstillfällen.
- Västra Roslags-Näsby: ca 1200 bostäder (bl.a. studentbostäder).
- Ca 2000 bostäder i mindre projekt f.n. i mycket tidiga skeden

En utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik är en förutsättning för att den regionala stadskärnan ska få det blandade innehållet med både bostäder, service och arbetstillfällen med regional betydelse och ett kvalitativt innehåll som skapar en levande stadskärna. Roslagsbanans pågående dubbelspårsutbyggnad med planerade kapacitetshöjningar, säkerhetsåtgärder, m.m., tillsammans med ett eventuellt kommande beslut inom ramen för Sverigeförhandlingen om en utbyggnad av Roslagsbanan, både till City via Odenplan och till Arlanda, förbättrar möjligheterna för utvecklingen av Täby centrum - Arninge till regional stadskärna

På både kort och lång sikt behövs även en kraftigt förbättrad kollektivtrafik västerut för att skapa närhet mellan och koppla ihop de yttre regionala stadskärnorna. Denna fråga finns även omnämnd i RUFSS 2010. Se avsnitt 4.3.2 i detta yttrande.

## **5.2 Täby kommun**

Utöver utbyggnaden i den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge planeras också för ca 4 000 nya bostäder i övriga delar av kommunen och utveckling av lokala stadsdelscentrum. En spårförbindelse till Arlanda skulle också kunna skapa utvecklingsmöjligheter i området kring Såsta-Karby söder om Täby kyrkby.

Pågående planering för Täby kommun innebär fler bostäder och starkare befolkningstillväxt än vad som anges i RUFSS 2010. Befolkningen beräknas öka till över 83 000 redan år 2025 och ökningen antas fortsätta då bostadsbyggandet kommer fortsätta och eventuellt intensifieras fram till 2035. Pågående planering och utbyggnad innebär nästan 14 000 nya bostäder i hela kommunen från 2016 fram till 2030/2031. Utöver detta tillkommer de bostäder som kommunen förhandlar om i Sverigeförhandlingen för en utbyggnad av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan.

## **5.3 Danderyds kommun**

Danderyds kommun arbetar med att utveckla området kring E18, som idag går rakt igenom kommunen. Utredningar visar att det är möjligt att tunnelförlägga E18 genom hela kommunen, med stora miljöförbättringar och omfattande stadsutveckling till följd. Om E18 tunnelförläggs genom hela Danderyd kan upp till 11 000 nya bostäder uppföras i kommunen och antalet arbetsplatser kan öka markant. I E18 projektet ingår också en omdaning av befintlig resandenod vid Danderyds sjukhus. En omdragning av Roslagsbanan skulle kunna koppla ihop Roslagsbanan med tunnelbana och bussterminal till en effektiv bytespunkt mellan samtliga trafikslag vid Danderyds sjukhus.



2016-08-26  
REMISSYTTRANDE

Möjlighet finns att i framtiden även komplettera resandenoden med tvärbanan. En utvecklad bytestpunkt vid Danderyds sjukhus och tunnel förläggning av trafiken på E18 är bra för hela nordostsektorn. Ett program för en fördjupning av översiktsplanen är på remiss fram till oktober.

I övriga projekt planerar Danderyds kommun att bygga drygt 5300 bostäder under tiden 2016-2050 vilket innebär en ökning jämfört med RUFS 2010.

## 5.4 Norrtälje kommun

Norrtälje kommuns befolkning kommer att växa från 58000 till 77000 invånare år 2040. I Norrtälje stad pågår flera stora stadsutvecklingsprojekt i kollektivtrafiknära lägen och med stark miljöprofil. I staden kommer befolkningen att öka från 18000 till 26000 invånare på 10 år fram till år 2026.

Rimbo har ett strategiskt läge mellan Stockholm, Arlanda, Uppsala och Norrtälje stad. Efterfrågan på bostäder är stor och i ett långsiktigt perspektiv kan befolkningen öka med 1800 invånare.

Om kopplingarna till Arlanda förbättras och Roslagsbanan förlängs till Rimbo, samtidigt som den förlängs till Stockholm city, finns förutsättningar för ytterligare 3100 bostäder. På landsbygden kommer utvecklingen ske genom permanentning av fritidshus med en omvandlingstakt på ca 300-400 per år och efterfrågan är stor på nyproducerade villor.

Hallstavik är en resurs för regionen med hög elkapacitet och djuphamn.

## 5.5 Vallentuna kommun

Vallentuna kommun planerar en utbyggnad av bostäder i enlighet med Regional bedömning av behovet av nya bostäder, 2012 med 200 - 400 bostäder per år. Beslut om och utbyggnad av Roslagsbanan dels till Arlanda och dels till T-centralen via Odenplan medför förutsättningar för ytterligare ca 5500 fler bostäder fram till år 2035. Majoriteten av bostäderna kommer att byggas nära befintliga stationer och nytt stationsläge vid Roslagsbanan.

## 5.6 Vaxholms stad

Vaxholms stads prognoser visar på en stor befolkningstillväxt inom kommunen fram till 2030. Kommunen planerar att växa från 11 400 till 16 200 år 2035 genom att bygga drygt 2000 bostäder på 20 år, alltså drygt 100 bostäder per år. Tillväxten förväntas främst ske på huvudön Vaxön, på Resarö samt på Rindö.

## 5.7 Österåkers kommun

Österåker har som mål att växa till 70-75 000 invånare till 2040. Bostadsbyggandet planeras i huvudsak ske i kollektivtrafiknära lägen och nära service. En stor del av bebyggelseutvecklingen sker i Åkersberga som utvecklas till en modern småstad. Ytterligare bostäder planeras också in till andra stationer längs Roslagsbanan där det finns goda möjligheter till ett mer effektivt markutnyttjande. Till 2035 beräknas ca 5 000 bostäder tillkomma i anslutning till stationerna Åkersberga och västerut. Vid en förlängning av Roslagsbanan till City bedöms ytterligare bostäder kunna tillkomma i dessa lägen.



2016-08-26  
REMISSYTTRANDE

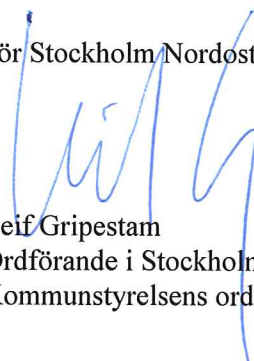
## 6. Frågeställning - Hur Stockholm Nordost kan bidra till utvecklingen av regionen

Kommunerna inom Stockholm Nordost tar sin del av ansvaret för den växande Stockholmsregionen i enlighet med nordostkommunernas gemensamma Vision från 2012, "Framtid, Framgång och Framkomlighet". Stockholm Nordost ger fortsatt stöd till den för Stockholmsregionen gemensamma visionen i RUFSS att vara "Europas mest attraktiva storstadsregion". Nordostkommunerna fortsätter att skapa förutsättningar för 100 000 fler invånare, 50 000 arbetstillfällen och utveckling av Täby centrum - Arninge till regional stadskärna.

En långsiktigt hållbar tillväxt i Stockholm Nordost förutsätter att nödvändiga utbyggnader av trafiksystemet genomförs, i ett första steg genom en regional kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik som knyter samman Stockholm Nordost med övriga Stockholmsregionen via en spårkoppling från nordostsektorn in till centrala Stockholm och en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. Detta som en del av ett sammanhållet spårssystem. Den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge ska utgöra ett nav i kollektivtrafiknätet med tvärförbindelser mellan Stockholm Nordost och övriga regionala stadskärnor.

Nordostkommunerna bidrar aktivt till regionens utveckling genom den utbyggnad som har påbörjats av fler bostäder, service och arbetsplatser i tätare blandstad i bra kollektivtrafiklägen.

För Stockholm Nordost



Leif Gripestam  
Ordförande i Stockholm Nordost 2016  
Kommunstyrelsens ordförande i Täby