

SAMHÄLLSUTVECKLINGSKONTORET  
Marie Broberg

## Yttrande över Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2050 – utställningsförslag

### Sammanfattning

Täby kommun ställer sig bakom Stockholm Nordosts gemensamma yttrande över utställningsförslaget. Täby kommun ser positivt på att RUFSS 2050 har en fortsatt inriktning för en flerkärnig rumslig struktur. Plankartan behöver kompletteras med stationslägen längs med Roslagsbanan och framtida önskvärd kollektivtrafik från Täby centrum-Arninge till Kista-Sollentuna-Häggvik respektive Arlanda-Märsta behöver konkretiseras. Täby saknar fortfarande en tydligare regional prioritering vad gäller transportsystemets långsiktiga utveckling för att knyta samman regionala stadskärnor. Sambandet mellan utveckling av transportinfrastrukturen, tillgänglighet till den internationella noden Arlanda och näringslivets förutsättningar behöver tydliggöras. Bostadstillväxten i Täby speglas i planen, men Täby vill uppmärksamma om att det efter 2035 inte finns genomarbetade planer med samma precision för den fortsatta tillväxten.

### Ärendet

Täby kommun har från Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, fått Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2050 utställningsförslag, på remiss. Den regionala utvecklingsplanen ska uttrycka regionens samlade vilja, vägleda och peka ut den långsiktiga riktningen, särskilt för den fysiska planeringen och för tillväxtarbetet de närmaste åtta åren. Utställning pågår fram till den 3 november 2017.

Visionen i utställningsförslaget är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Utställningsförslaget har, liksom samrådsförslaget, fyra övergripande mål för regionen fram till 2050. Det fjärde målet har kompletterats med att regionen också ska vara utan klimatpåverkande utsläpp.

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resiliert region utan klimatpåverkande utsläpp

Planen har mätbara delmål som ska uppnås till år 2030. För varje delmål finns även två regionala prioriteringar formulerade, vilket är en minskning i antal sedan samrådsförslaget. Prioriteringarna pekar på de viktigaste frågorna som regionens aktörer gemensamt behöver kraftsamla kring i det korta perspektivet 2018-2026.

### Regional struktur

#### *Rumslig fördelning*

Det totala befolkningstillskottet 2050 sker till 49 procent i länets centrala del (Stockholm, Solna och Sundbyberg), 26 procent i länets inre delar (Järfälla, Sollentuna, Täby, Danderyd, Lidingö, Nacka, Tyresö och Huddinge) och resterande del i länets yttre delar. I stort sett samma fördelning gäller för det totala bostadstillskottet. Fördelningen ligger i linje med samrådsförslagets strukturbild A, även om andelarna är något högre för de centrala delarna och lägre för de yttre.

#### *Plankarta och bebyggelsestruktur*

I utställningsförslaget presenteras plankartan, vilken inte fanns med under samrådet. Plankartan uttrycker en lämplig samordning av mark- och vattenanvändningsfrågor på regional nivå. Plankartans bebyggelsestruktur är indelad i olika områden beroende på läge, tillgänglighet, typ av bebyggelse, utvecklingspotential och närhet till god kollektivtrafik:

- Centrala regionkärnan och regional stadskärna
- Strategiskt stadsutvecklingsläge
- Primärt bebyggelseläge
- Sekundärt bebyggelseläge
- Landsbygdsnod

De regionala stadskärnornas gränser är inte lika skarpa som i RUFSS 2010. Strategiska stadsutvecklingslägen finns inom 1200 meter från stationsläge. I Täby är detta områden som finns i utkanten av den regionala stadskärnan, runt stationerna Roslags-Näsby, Täby centrum, Galoppfältet, Hägernäs och Arninge. Primära bebyggelselägen finns kring övriga stationer i kommunen, vid stationerna Näsbypark, Näsby allé och Lahäll samt Ensta, Visinge och Täby kyrkby. Sekundära bebyggelselägen finns i övriga bebyggda områden i kommunen. I Täby finns ingen landsbygdsnod.

Plankartan pekar även ut grönstrukturen (de regionala grönkilarna) och svaga samband. Svaga samband är partier som är smalare än 500 meter men har betydelse för hur de gröna kilarna ska uppfattas och fungera som stora sammanhängande grönområden. Inom Täby finns ett svagt samband med högsta klassning mellan Bogesundskilen och Rösjökilen. Sambandet skär den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge. RUFSS 2050 pekar ut gröna stationer; Näsby allé, Arninge, Visinge och Täby kyrkby. Dessa är

kollektivtrafikstationer som ligger högst 300-500 meter från en grön kil, men som ändå kan utvecklas med tät stadsbebyggelse runt hållplatsen. Från de gröna stationerna bör det gå att nå en grön kil via ett tydligt samband i den lokala grönstrukturen, till exempel parker, stråk och naturområden.

Transportinfrastrukturen utgörs av beslutade investeringar. För Täby innebär det Roslagsbanan etapp 2, Roslagsbanan till Odenplan och City, genomförande av stombussnätet mellan Täby centrum-Arninge och Häggvik (via Enhagsvägen) och mellan Arninge och Vallentuna samt busskörfält på E18 mellan Danderyds kyrka och Arninge. Stationerna Täby centrum och Arninge pekas ut som regionala bytespunkter. Plankartan pekar också ut ett så kallat tillgänglighetsbehov (relationer med bristande tillgänglighet eller kapacitet) i stråken Täby centrum-Arninge - Kista-Sollentuna-Häggvik – Barkarby-Jakobsberg och Arlanda-Märsta – Täby centrum-Arninge, med angöring vid Helenelunds, Barkarbys och Arlandas järnvägsstationer. RUFSS anger att behoven av förbättrad tillgänglighet ska utredas vidare i efterföljande processer enligt åtgärdsvalsstudiemetodiken.

### **Täby kommuns synpunkter**

Täby kommun ställer sig bakom Stockholm Nordosts gemensamma yttrande över utställningsförslaget. Nedan redovisas synpunkter som kompletterar Stockholm Nordosts gemensamma yttrande för Täby kommuns del.

#### *Rumslig fördelning*

Täby lyfte under samrådet betydelsen av att ha en fortsatt inriktning med regionala stadskärnor för att skapa en långsiktig och tydlig signal för privata och offentliga investeringar. Det är därför positivt att RUFSS 2050 fortsatt pekar ut en rumslig inriktning med regionala stadskärnor. Täby saknar dock en diskussion om hur sysselsättningen fördelar sig i regionen.

#### *Plankartan*

Järnväg, tunnelbana och tvärbana har markerade stationslägen, men inte Roslagsbanan. När Roslagsbanan byggs ut med dubbelspår, förlängs till City via Odenplan och då kopplas till övriga kollektivtrafiksystemet och regionala bytespunkter förstärks Roslagsbanans roll som Täbys och nordostsektorns viktigaste kommunikationsmedel för resor till och från centrala Stockholm. Roslagsbanan och dess utvecklingsområden i anslutning till stationslägena behöver därför i plankartan markeras på ett tydligare sätt. Avsaknaden av markerade stationslägen innebär också att Täby centrum-Arninge är den enda regionala stadskärnan som inte har dessa markerade i plankartan. Till exempel bör området kring Tibble station, där snabbtågen kommer att stanna, i högre grad vara en del av den regionala stadskärnan och tydliggöras med stationslägen.

Västra delarna av Gribbylund pekas i plankartan ut som primärt bebyggelseläge, på grund av närheten till Visinge station. Mellan Visinge station och västra delarna av Gribbylund finns Stolpaskogen, som är ett uppskattat rekreations- och strövområde och dessutom riksintresse för friluftsliv. Täby vill tydliggöra att det primära bebyggelseläget i Gribbylund i RUFSS inte ingår i kommunens långsiktiga planer för utveckling. Däremot finns uppdrag om att utveckla kring Gribbylunds befintliga kommundelscentrum.

#### *Gröna stationer*

De gröna stationer (kollektivtrafikstationer som ligger högst 300-500 meter från en grön kil, kan utvecklas med tät stadsbebyggelse runt hållplatsen och från vilka det ska kunna gå att nå en grön kil via ett tydligt samband i den lokala grönstrukturen) som pekas ut behöver förklaras ytterligare för att på ett användbart sätt kunna tillämpas i kommunernas planering.

#### *Stadsbyggnad och bebyggelseutveckling*

Konflikten mellan vägnätets funktion och god livsmiljö behöver ges större utrymme, då det är en stor utmaning i planeringen och utbyggnaden av inte minst de regionala stadskärnorna. Täby efterfrågade under samrådet att RUFSS 2050 mer ingående diskuterade problematiken kring riskavstånd som hindrar en utveckling mot tätare stadsmiljö och omvandling till stadsgator. Vägval för framtida sammanhållna och täta bebyggelsestrukturen lyfts dessutom fram i landstingets Klimatfärdplan. RUFSS som regionens samlade styrande plan och gemensamt kontrakt borde kunna ge mer vägledning i detta för att underlätta dialog och samarbete mellan olika planeringsorgan och myndigheter.

Den regionala strukturen bygger på regionala stadskärnor som noder i kollektivtrafiksystemet. Den beskrivande texten om regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge saknar en framtidsbild om hur den ska kopplas samman med andra regionala stadskärnor. Med tanke på den beslutade förlängningen av Roslagsbanan till City, plankartans stomtrafikstråk och tillgänglighetsbehov till både Arlanda-Märsta och Kista-Sollentuna-Kista, är det nödvändigt att även framtida kommunikationer nämns i texten.

#### *Transportinfrastruktur och transportsystemet*

Regionen har som mål att öka andelen resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det är en högst aktuell fråga och en utmaning för Täby, där bilresandet och bilinnehavet är högre än i en del andra kommuner. Framförallt för resor som görs inom norra regionhalvan är bilandelen av de motoriserade resorna högt, vilket beror på att området under många årtionden varit underförsörjt med kollektivtrafikalternativ. För Täby är utvecklingen av Roslagsbanan, genom dubbelspårsutbyggnad, den beslutade förlängningen till City via Odenplan och en förlängning till Arlanda via Vallentuna, av högsta

prioritet. Dessa satsningar, tillsammans med en utveckling av tvärgående kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik på längre sikt, är viktiga för att förbättra lägesförutsättningarna och möjliggöra en hållbar och långsiktig utveckling av den regionala stadskärnan.

Täby kommun lyfte under samrådet att sambanden mellan Täby centrum och övriga norra regionhalvan behöver utvecklas. Det är bra att plankartan med det utpekade tillgänglighetsbehovet pekar ut relationerna Täby centrum-Arninge och Arlanda respektive Kista-Sollentuna-Häggvik.

Stomtrafikstråket Täby centrum-Arninge – Kista-Sollentuna-Häggvik pekas ut. Täby genomför hösten 2017 samråd om en fördjupning av översiktsplanen för centrala Täby, Täby stadskärna 2050. Planen pekar ut kollektivtrafikstråk för tvärgående kapacitetsstark kollektivtrafik från nordostsektorn till den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik, i stråket Enhagsvägen-Centralvägen via antingen Täby centrum eller Näsbypark och med bytespunkt för E18:s motorvägsbussar från Norrtälje och Vaxholm ([www.taby.se/2050](http://www.taby.se/2050)). Stråket följer i stort stomtrafikstråket i RUFSS inom den fördjupade översiktsplanens och kommunens gränser.

Stomtrafikstråket påverkar åtminstone de tre kommunerna Täby, Danderyd och Sollentuna och är av hög regional betydelse. Täby påpekade under samrådet betydelsen av en tydlig regional utvecklingsplan som samordnar denna typ av mellankommunala frågor. Frågan är viktig med tanke på stomnätets dragning genom Danderyds naturreservat i Rinkebyskogen. Det är en stor brist att utställningsförslaget saknar satsningar på kollektivtrafik på lång sikt. Det gäller även övriga behov av förbättrad tillgänglighet mellan regionala stadskärnor, inte minst till Arlanda. Tydlighet och långsiktig prioritering behövs för att RUFSS ska kunna användas som gemensam plattform för regionens utveckling på samma sätt som RUFSS 2010.

Arninge resecentrum och Täby centrum pekas ut som regionala bytespunkter. Mot bakgrund av stomnätets dragning och det utpekade tillgänglighetsbehovet mellan de regionala stadskärnorna kommer sannolikt även Roslags-Näsby station komma att utvecklas till en viktig transportnod för byten mellan Roslagsbana och framtida stomtrafik i tvärgående riktning och för byten mellan Roslagsbanans Österskärs- och Kårstalinje. Under samrådet lyfte Täby Roslags-Näsby framtida roll som en viktig kollektivtrafiknod. Det utpekade tillgänglighetsbehovet mellan Täby-centrum – Arlanda-Märsta styrker detta resonemang och det behöver därför vara tydligare i planen.

Täby anser att det saknas platser för depåer och utpekande av framtida depåer för såväl buss som Roslagsbanan. Det är en mellankommunal fråga som fordrar samordning mellan kommuner och mellan kommuner och landstinget.

Kartan med utpekade transportleder för farligt gods innehåller felaktigheter. Löttingestråket och Centralvägen mot Näsbypark är inte längre sekundära leder för farligt gods.

Cykel behöver lyftas i planen. Den regionala cykelplanen sträcker sig till 2030 medan RUFSS har målsätt 2050. Med elcykel, som fler skaffar sig, kommer man längre. Det innebär att det behövs bra cykelvägar även för längre sträckor (över 10 km). Att knyta ihop de regionala stadskärnorna med kollektivtrafik och även med cykel behöver diskuteras mer ingående för tillgänglighetsbehovet på långsikt 2030-2050.

#### *Regionalekonomi, näringsliv och entreprenörskap*

I Täby ska mer än 45 000 arbetstillfällen erbjudas i nya företag och verksamheter år 2050. I den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge behöver näringslivet utvecklas med tjänste- och kunskapsintensiva näringar i en tät stadsmiljö. Fram till nu har det varit svårt att utveckla näringslivet så att det kan matcha befolkningens utbildningsnivå och branschtillhörighet. Det beror i huvudsak på att det saknas kapacitetsstark kollektivtrafik med starka målpunkter i regionen.

Det finns också ett nära samband mellan utvecklingen av kommunikationer och näringslivets förutsättningar och incitament. Den beslutade förlängningen av Roslagsbanan till City via Odenplan och en förlängning till Arlanda är viktiga framtida investeringar som har betydelse för Täbys och hela nordost-sektorns utveckling, men som också kan bidra till ett redundant kollektivtrafik-system i hela regionen. Då kan det också skapas potential för ett växande näringslivsstråk i relationen Stockholm-Danderyd-Täby centrum-Vallentuna-Arlanda. I ett 2050-perspektiv är det också viktigt att den regionala stadskärnan försörjs med kapacitetsstark kollektivtrafik i tvärgående riktning med målpunkt i arbetsplatsintensiva områden som Kista och regionala bytespunkter som Helenelund för resor till Solna.

#### *Bostadsmarknad och bostadsförsörjning*

Centrala Täby, den regionala stadskärnans ena tyngdpunkt som berör områdena kring Roslags-Näsby, Täby centrum och Täby park, ska utvecklas med uppemot 17 000 nya bostäder fram till 2050, varav de flesta ska vara inflyttningsklara till 2035. Arninge ska utvecklas med uppemot 3000 nya bostäder och området kommer att knytas närmare Täby centrum när Arninge resecentrum öppnas. För övriga kommunen ska stadsutveckling ske i närheten av Roslagsbanans stationer, särskilt i Täby kyrkby och Näsbypark.

RUFSS 2050 anger att det kommer att behövas mellan 468 000 och 758 000 nya bostäder fram till år 2050 för att täcka det demografiska behovet som den förväntade befolkningstillväxten leder till.



För Täby innebär detta ett årligt tillskott på uppemot 1000 bostäder per år fram till 2030 och 1100 per år mellan 2030-2050 (scenario hög). Det ger ett tillskott på uppemot 37 000 nya bostäder. Fram till 2035 är detta en prognos som ligger i linje med Täby kommuns prognosticerade och genomsnittliga utbyggnad i ovan nämnda områden. Täby vill dock tydligt uppmärksamma om att det efter 2035 inte finns genomarbetade planer med samma precision för den fortsatta tillväxten.

Täby kommun är en av de kommuner som enligt RUFSS bör ha en mycket hög planberedskap. Det i sig stämmer med Täbys tillväxt och behov av att växa. Samtidigt är utvecklingen av kollektivtrafiksystemet inte konkretiserad i RUFSS, vilket är nödvändigt med tanke på att det tar lång tid att hitta finansieringslösningar, planera och bygga ut systemet.

RUFSS 2050 lyfter att bostadsbyggandet behöver kompletteras med insatser för att öka rörligheten i bostadsbeståndet för att detta ska kunna användas på ett mer resurseffektivt och ändamålsenligt sätt. Det är viktigt att RUFSS tydliggör att ansvaret för många av dessa frågor finns på statlig nivå.

Under samrådet lyfte Täby detta som något som borde fördjupas och att RUFSS behöver tydliggöra ansvaret för frågans olika delar. Täby vill fortsatt påpeka att förutsättningar för omflyttning inte kan möjliggöras enbart genom kommunala beslut. Skattegeler, ränta, subventioner och kollektivtrafiksatsningar påverkar i hög grad människors möjligheter och vilja att byta bostad. Förutsättningarna för att flytta från en villa kan idag vara mindre förmånliga, vilket skapar en tröghet i bostadsmarknaden. Skatteregler, ränteförändringar och investeringar i kollektivtrafik är exempel på åtgärder på framförallt statlig nivå som ger effekt på bostadsmarknaden. Det behöver kommunerna förhålla sig till i sin bostadsplanering, utan att kunna påverka densamma. Eftersom rörligheten på bostadsmarknaden har stor betydelse för att befintliga bostäder används på ett ändamålsenligt sätt, är det viktigt att RUFSS som regionplan för Stockholmsregionen, där bostadsbehovet är akut och viktigt för att ha en fortsatt konkurrenskraft nationellt och internationellt, tydligare pekar ut ansvaret och det regionala ställningstagandet i denna fråga.

Under samrådet lyfte Täby också att bostadsförsörjning behöver diskuteras tillsammans med stadsutveckling och hållbara städer med goda livsmiljöer. Täby noterar att detta numera finns med i kapitlet.

#### *Teknisk infrastruktur och tekniska försörjningssystem*

Hagby som utpekat kraftvärmeverk finns inte med i kartan för energiproduktion. Under samrådet informerade Täby om att studier av lokalisering för en sådan typ av anläggning pågår i kommunen och att behovet fortsatt finns och är en viktig regional fråga. Täby anser att detta behöver diskuteras i RUFSS. Hagby nämns i

text och bör även finnas med i kartan, trots osäkerheter kring lokalisering. Detta för att strategiskt peka ut att det finns ett fortsatt behov av att säkra energiförsörjningen i nordostsektorn. Då kan RUFSS fungera som stöd i mellankommunala diskussioner kring lokalisering.

Täby vill nu under utställningsskedet återigen påpeka att Täby har ett befintligt fjärrvärmenät som på sikt kommer att växa ytterligare. Det framgår inte i kartan för energiproduktion. Utbyggnaden av nätet kommer att förutsätta ytterligare basproduktion.

#### *Klimatanpassning*

Åtgärder för att hantera klimatförändringar berör inte bara bebyggelse, utan även infrastruktur. Infrastruktur för vägar och system har samhällsviktiga funktioner och behöver, liksom bebyggelse, hanteras i planeringen. Dessutom är infrastrukturen i högsta grad en regional och mellankommunal fråga och behöver därför hanteras i RUFSS.

#### *Klimatpåverkan*

Täby vill lyfta att mobilitetslösningar för hållbart resande behöver hanteras som en mellankommunal fråga, då det ofta är flera aktörer på olika nivåer som behöver samverka för att skapa nytta. Då RUFSS pekar ut kommunerna som ansvariga i vissa fall bör de även lyfta exempelvis landstinget och Trafikverket som möjliggörare för regionala lösningar. För att skapa mobilitetslösningar behövs till exempel smidiga system med SL-kort, lånecyklar, cykelparkeringar och lånebilar erbjudas som en helhetslösning. Det är svårt för en kommun att lösa på egen hand.