



registrator.trf@sll.se  
Stockholms läns landsting  
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen  
(Skickas både i word och pdf-format)

Diarienummer TRN 2016-0047

## **RUFS 2016**

### ***Inledning***

Detta yttrande kompletterar ABC-aktörernas individuella yttranden. Stockholms läns landsting deltar i ABC-samarbetet såväl från tillväxt- och regionplaneförvaltningen som från trafikförvaltningen. De har deltagit i de remissmöten som ägt rum men har inte deltagit i arbetet med detta yttrande.

### ***Prioriterade åtgärder och tematiska frågor***

#### **Bostadsförsörjning**

ABC-samarbetet har vid flera tillfällen de senaste ca 12 åren genomfört bostadsmarknadsanalyser i stråket. En viktig slutsats från dessa är att regionen har relativt jämna bostadspriser över konjunkturcykeln. Den prognosmodell som använts har vid de upprepade analyserna visat sig stämma bra. Förutom hög tillväxt och befolkningsökning är sannolikt en orsak att det finns stora koncentrationer av arbetsplatser i båda ändar och längs med stråket, inte minst i Arlanda. Det ger en hög tillgänglighet till arbetsplatser längs hela stråket, vilket är viktigt för bostadspriserna och därmed förutsättningarna att bygga bostäder. Med utbyggt 4-spår hela vägen mellan Stockholm och Uppsala stärks möjligheterna att bygga bostäder inte bara runt befintliga stationer utan också vid nya stationslägen i till exempel Bergsbrunna och Alsike, till gagn för hela Stockholmsregionen.

#### **Transportsystemet**

Förslaget pekar ut prioriterade åtgärder där parterna är överens i det kortare perspektivet fram till 2030. Inom Stockholms län genom Stockholmsförhandlingen 2013 och regional länsplan. I det storregionala sammanhanget lyfts prioriteringar inom ramen för En bättre sats fram. ABC-samarbetet vill framhålla vikten och betydelsen av Ostkustbanan mellan Stockholm, Arlanda och Uppsala, och att banan får nödvändiga kapacitetsförstärkningar tidigt i planperioden. Även E4 har idag kapacitetsproblem söder om Arlanda som behöver åtgärdas.

I det längre perspektivet behöver planen tydligt visa det systempåverkande transportsystemet och hur det behöver utvecklas och byggas ut. Samt också hur det kopplar till och möjliggör samhällsutbyggnad i form av bland annat bostadsbyggande och arbetsplatser. I detta

perspektiv bör Roslagsbanans förlängning till Arlanda från Vallentuna nämnas. Denna länk är systempåverkande och bidrar såväl till en mer effektivt fungerande region som till förbättrad tillgänglighet till arbetsplatser och bostäder, inte minst mellan Stockholms- och Uppsala-regionerna. Även Arosälänken, mellan Enköping och Uppsala, har en liknande systempåverkande roll. Utvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta tillsammans med den framväxande flygplatsstaden Airport City Stockholm på och kring Arlanda flygplats förutsätter en hög tillgänglighet med hållbara transportlösningar och effektiva spårssystem. Norra böjen kan vara en del i lösningen av flygplatsens spårburna försörjningssystem.

### **Regional ekonomi och förnyelse av näringslivet**

Som nämns i planen är Stockholmsregionen framgångsrik och mycket konkurrenskraftig, inte minst om man beaktar dess storlek och geografiska läge. RUFSS fysiska strategi för fortsatt konkurrenskraft är att utveckla en högre grad av flerkärnighet. Det bidrar till en större mångfald av olika etableringsmiljöer för företag och också till en högre tillgänglighet och ett mer effektivt utnyttjande av bland annat transportsystemet. ABC-samarbetet vill påpeka att förutom Kista-Sollentuna-Häggvik och Arlanda-Märsta är också Uppsala innerstad en kärna som ytterligare stärker Stockholmsregionen.

### **Storregional samverkan**

Under denna rubrik berörs också "ÖMS 2050 samrådsförslag".

ABC-samarbetet passerar en länsgräns och omfattas därmed av både RUFSS formella del inom Stockholms län och det storregionala ÖMS-samarbete som funnits alltsedan framtagandet av RUFSS 2010. Det bör påpekas att kommunerna Knivsta och Uppsala har en relation med Stockholmsregionen som inte motsvaras av någon annan del av ÖMS-området, särskilt gäller det Uppsala jämfört med de övriga nodstäderna. ABC-samarbetets roll är därför bland annat att säkerställa att ett djupare samarbete utvecklas än det som finns i ÖMS-samarbetet.

ÖMS-samarbetet bör utvecklas utifrån gemensamt framtagna planeringsförutsättningar. Med det som grund kan parterna bestämma sig för vad, förutom infrastruktur och trafikering, man ska samarbeta kring. En gemensam syn på den rumsliga strukturen bör arbetas fram. Det gör att parterna med större kraft kan arbeta i en gemensam riktning.

För att kunna skapa gemensamma arbetsmarknader är tåget som transportmedel grundläggande i Östra Mellansverige på grund av de stora avstånden. Endast tåg kan ge de restider som är nödvändiga för att binda ihop ÖMS-regionen funktionellt. Ett taxesamarbete finns i Stockholm-Mälarenregionen inom ramen för den storregionala kollektivtrafikmyndigheten MÅLAB. Under 2017 sjösätts ett nytt gemensamt taxesystem. ÖMS-samarbetet bör dock utreda hur ett mer långtgående gemensamt taxesystem med olika nivåer av subventioneringsgrad kan påverka utvecklingen av gemensamma arbetsmarknader och vilka nyttor som därmed skulle kunna uppstå.

## **Den rumsliga strukturen**

### **Storregional målbild och den storregionala strukturen**

ABC-samarbetet anser att det samarbetsområde som finns markerat runt Stockholm-Uppsala behöver tydliggöras i avseende på vad det faktiskt innebär och hur och om vad berörda parter ska arbeta och samarbeta. ABC-samarbetet har formulerat följande vision som bör vara en utgångspunkt för det fortsatta arbetet:

*Kommunikationer som svarar upp mot efterfrågan, samt fler platser med hög tillgänglighet, befäster och förstärker korridoren Stockholm-Arlanda-Uppsala som kraftfull utvecklingsaxel i Europas mest attraktiva storstads- och kunskapsregion. Kommunerna i stråket realiserar tillväxtpotentialer inom hållbara ramar och förstärker sin attraktivitet genom fortsatt utveckling av gemensamma tillgångar.*

Ansvar för detta arbete vilar på såväl regionala som kommunala parter i både Stockholms och Uppsala län. En lämplig plattform är just ABC-samarbetet. Ytterligare synpunkter på detta utvecklas under avsnittet ”Strukturbilderna i Stockholms län”.

Den storregionala strukturen i östra Mellansverige är uppbyggd runt ett antal städer med en tydlig funktion för kringliggande kommuner, i huvudsak inom respektive län. Därutöver är kopplingarna vad gäller till exempel arbetspendling i allt väsentligt koncentrerade till och från Stockholm.. Snabba och täta kommunikationer med spårburen trafik i relationerna till och från Stockholm är därför viktigast för att stärka den gemensamma storregionen. Med den kraftiga befolkningsutveckling som förutspås behöver dock på sikt spårburna tvärförbindelser tillkomma, såsom Arosälänken mellan Enköping och Uppsala, vilket är en felande länk i det regionala och storregionala spårssystemet. Arlanda flygplats har idag en funktion som multimodal nod i ett storregionalt perspektiv. Det finns potential att utveckla denna funktion. Arosälänken är central därför att tillgängligheten till Arlanda från flygplatsens västra upptagningsområde då väsentligt förbättras.

### **Strukturbilderna i Stockholms län**

ABC-samarbetet anser att det är ytterst viktigt att grundstrukturen i plankartan i RUFS 2010 ligger fast och utvecklas för det förlängda tidsperspektivet 2050 med utblick mot 2070. Eftersom samhällsplanering och samhällsutveckling vad gäller både planering och genomförande är en mycket komplicerad process med många aktörer så är det helt fundamentalt att åtaganden och spelregler gäller över lång tid för såväl statliga, som regionala och lokala aktörer. Inte minst gäller det åtaganden och investeringar i transportsystemet.

Stråket Stockholm-Arlanda-Uppsala är avgörande för att Stockholmsregionen ska kunna behålla, stärka och utveckla sin europeiska och globala konkurrenskraft. Här finns branscher och ett innehåll som är unikt för Sverige och till viss del också norra Europa. Grunden och förutsättningarna för det måste vara tydliga i den övergripande strukturbilden för RUFS 2050.

De två storregionala stadskärnorna i Arlanda-Märsta och Kista-Sollentuna-Häggvik spelar en särskild roll som komplement till Regioncentrum, eftersom de har en så tydlig specialisering och utvecklingskraft. Ska det kunna utnyttjas krävs ett långsiktigt förhållningssätt kring den övergripande strukturen och hur transportsystemet mellan regionala stadskärnor och regionkärnan utvecklas.

För parterna i ABC-samarbetet är det självklart att Uppsala är en funktionell del i en flerkärnig Stockholmsregion. ABC-samarbetet arbetar med fler områden inom fysisk

planering men huvudfokus ligger på att verka för kraftigt förbättrad kapacitet på Ostkustbanan. Kapacitet som behöver utnyttjas för såväl tätare trafik som nya trafikeringskoncept med nya uppehållsmönster. ABC-samarbetet har beslutat om tillgänglighetsmål inom Stockholmsregionen som är en utgångspunkt för hur trafiken bör utvecklas. Dessa mål prioriterar tillgänglighet till Stockholm C och Uppsala C, de regionala stadskärnorna i Kista-Sollentuna-Häggvik samt Arlanda-Märsta, samt till stråkets övriga kommuncentra. Även taxor bör framgent diskuteras som ett medel för fördjupad integration mellan regiondelarna och för att ta tillvara på tillväxtpotentialer.

Kapaciteten och trafiken på Ostkustbanan är ett medel för att ABC-parterna ska kunna fortsätta att utvecklas och bidra till Stockholmsregionens styrka. Det finns gott om funktionella samarbeten mellan olika parter i stråket där länsgränsen överbryggs, såsom Arlandakommunernas samarbete eller mellan de fem starka universitet som finns i stråket. Samarbeten som bland annat handlar om att utveckla styrkor, spetskompetens och specialisering, vilket krävs för att bibehålla och utveckla Stockholmsregionens konkurrenskraft. Det är viktigt att den regionala och storregionala fysiska planeringen i stråket fångar upp detta och att man visar vad man vill på både kort och lång sikt.

För ABC-samarbetets parter

Thomas Ardenfors  
Ordförande ABC-samarbetet 2016-2017  
samt  
Ordförande Stadsbyggnadsnämnden i Sollentuna kommun