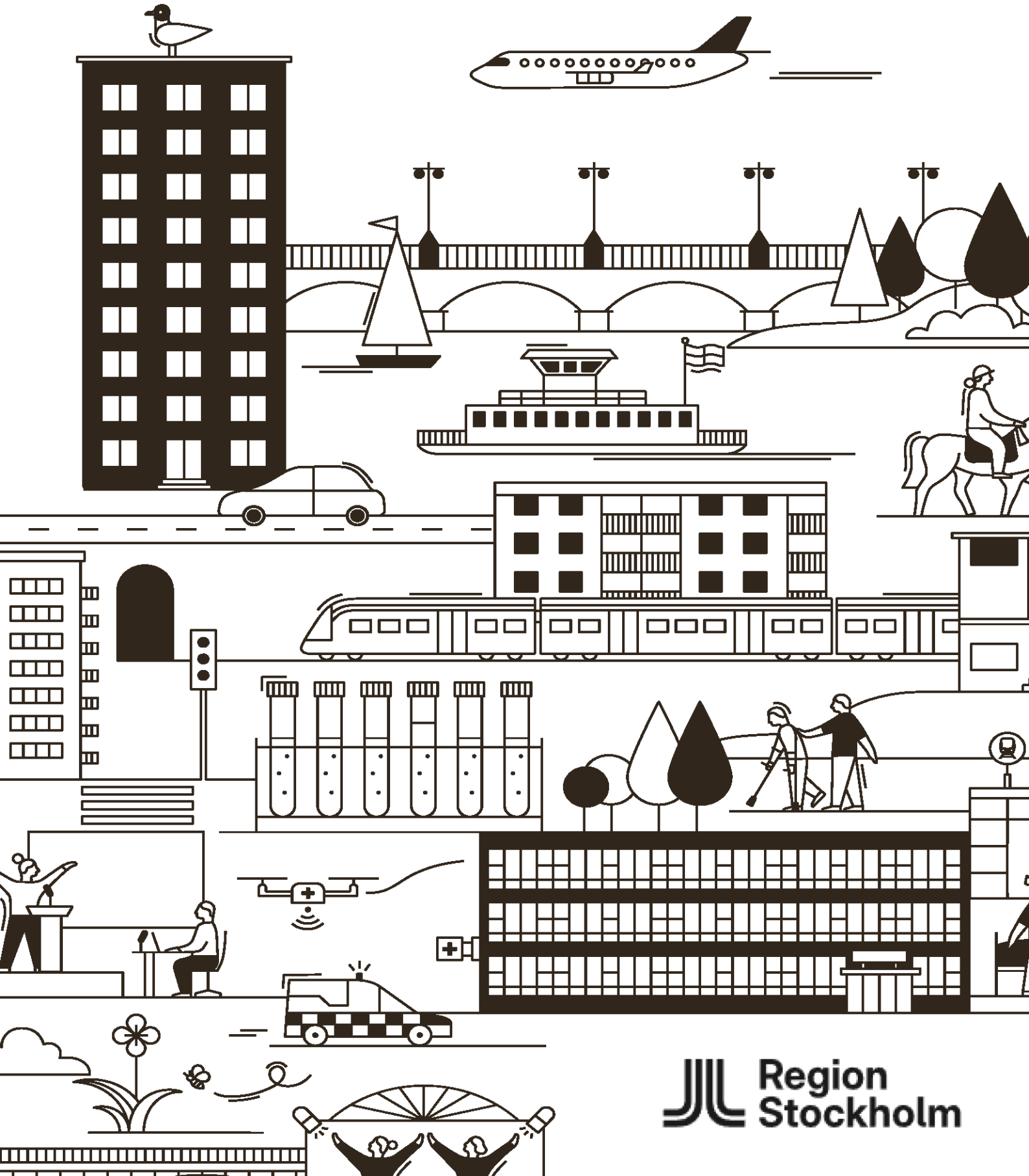
REGIONAL UTVECKLINGSPLAN
FÖR STOCKHOLMSREGIONEN

RUFS 2060

Europas mest attraktiva storstadsregion



Region Stockholm

Innehåll

Innehåll 4
RUFS 2060 – rättslig ställning, ansvar och styrning 3
RUFS 2060 som strategisk och styrande ram 3
Samordnad styrning och helhetssyn 4
Ansvarsfördelning mellan nivåer 4
Målkonflikter, samråd och uppföljning 5
Nulägesbild av Stockholmsregionen 9
Befolkning 10
Ekonomisk utveckling och arbetsmarknad 11
Infrastruktur och kollektivtrafik 12
Teknologisk utveckling och digital infrastruktur 12
Trygghet, brottslighet och välfärdsbrott 12
Besöksnäring och internationell tillgänglighet 14
Bostadsmarknad och långsiktig planering 14
Civil beredskap i ett förändrat säkerhetsläge 15
Sammanfattande nulägesbedömning 15
Mål och visioner för Stockholmsregionen 2060 19
1. Trygghet och säkerhet 19
2. Energieffektivitet och långsiktig stabilitet 19
3. Bostadsutveckling och gestaltad livsmiljö 19
4. Effektiv och sammanhängande infrastruktur 20
5. Digitalisering och beredskap 20
6. En levande och fungerande landsbygd och skärgård 20
Samlad vision 2060 21
Regionala noder och strategiska knutpunkter 25
Inriktning och utgångspunkter 25
Regionala funktionsnoder och stadskärnor 25
Regionala bytes- och tillgänglighetsnoder 26
Bebyggelse och markanvändning 26
Transporter och flöden 26
Robusthet och beredskap 26

Samlad betydelse 27
Tillväxt och regional attraktionskraft 31
Flygplatsernas roll för tillgänglighet och konkurrenskraft 31
Arlanda flygplats 31
Bromma flygplats 32
Flygplatsplanering och regional balans – Södertörn i ett storregionalt perspektiv 32
Hamnar och sjöfart 34
Regional funktion och struktur 34
Tillgänglighet och kapacitet 34
Robusthet och beredskap 35
Genomförande och uppföljning 35
Stockholmsregionen som del av östra Mellansverige - ÖMS 39
Ömsesidigt beroende i östra Mellansverige 39
Stockholmsregionens särskilda ansvar i storregional planering 40
Den storregionala arbetsmarknaden som gemensam ryggrad 40
Noder och flerkärnighet i ett storregionalt system 41
Infrastruktur som systemfråga i östra Mellansverige 42
Resiliens och långsiktig robusthet i den storregionala strukturen 43
Storregional helhet som grund för långsiktig planering 43
Byggnation, bostäder och arkitektur 47
Migrationens påverkan på bostadsmarknad och regional kapacitet 47
Bygg för människor – långsiktig trivsel och trygghet 48
Skydda grönområden och balansera förtätning 48
Infrastruktur som förutsättning för bostadsbyggande 48
Sverigehuset – ett verktyg för fler prisvärda bostäder 49
Flerbostadshus med kvalitet och tidlös gestaltning 50
Genomförande och uppföljning 51
Energiförsörjning som regional funktion 55
Stabilitet, kapacitet och försörjningstrygghet i elektrifieringen 55
Planerbar fossilfri produktion och systemstabilitet 55
Förnybar energi och systembalans 55
Nätkapacitet, elektrifiering och regional beredskap 56

Samlad inriktning 56
Vattenförsörjning, vattensäkerhet och robusta VA system 59
Vatten som strategisk samhällsresurs 59
Regional vattenförsörjning i ett helhetsperspektiv 59
Robusthet, redundans och beredskap 59
Antagonistiska hot och bortfall av vattenförsörjning 60
Klimatanpassning och vattenkvalitet 60
Prioritering vid målkonflikter 61
Genomförande och ansvar 61
Forskning, högre utbildning och kunskapsnoder som regional struktur 65
Inriktning 65
Kunskapsmiljöer som regionala noder 65
Campus, bostäder och vardagsfunktionalitet 66
Forskning, sjukvård och life science 66
Kunskap, konkurrenskraft och beredskap 66
Genomförande och ansvar 67
Arbetsmarknad och kompetensförsörjning 71
Denna obalans är inte konjunkturell. Den är strukturell. 71
En tudelad arbetsmarknad 71
Matchningsproblemet är strukturellt 72
Kompetensförsörjning utifrån faktiska behov 72
Arbete, bostäder och infrastruktur i samspel 72
Tydligt ansvar och uppföljning 73
Arbetslinjen som grund för regional utveckling 73
Ett nödvändigt vägval 73
Digital infrastruktur och bredband 77
Nuläge och utveckling 77
Bredband som regional utvecklingsfråga 78
Mobil uppkoppling och framtida trådlösa tekniker som planeringsfråga 78
Planering, ansvar och genomförande 79
Robusthet och beredskap 79
Regional inriktning 80

Skärgård, Mälaröar och landsbygdsstruktur ... 83
Året runt funktion, utbildning, produktion och regional balans ... 83
Landsbygdsnoder och lokal struktur ... 83
Tillgänglighet, logistik och grundläggande service ... 84
Ö-skolor och landsbygdsskolor som bärande funktion ... 84
Gymnasial utbildning och kompetensförsörjning ... 85
Näringsliv, produktiv mark och äganderätt ... 85
Säsongsvariation, energi och klimatanpassning ... 86
Kulturmiljö och historiska landskap ... 86
Digital infrastruktur och totalförsvar ... 86
Prioriteringsprinciper ... 87
Uppföljning och indikatorer ... 87
Hälso- och sjukvård som regional funktion ... 91
Planeringsgrundande vårdkapacitet och tillgänglighet ... 91
Specialiserad vård, psykiatri och jämlik tillgång ... 93
Vård, beredskap och regional robusthet ... 93
Kompetens, digital infrastruktur och långsiktig styrning ... 94
Kollektivtrafik som regional funktion ... 99
Tillgänglighet, kapacitet och robusta flöden i hela länet ... 99
Ett sammanhållet och användarorienterat transportsystem ... 99
Buss som flexibel och kapacitetsstark stomme ... 99
Pendeltåg och regional tågtrafik som ryggrad för arbetsmarknaden ... 100
Tunnelbanan som kapacitetsbärande stadssystem ... 100
Sjötrafik som kompletterande regional resurs ... 101
Kapacitetsstarka och säkra trafikstråk ... 101
Prioriteringsprinciper ... 101
Infrastruktur ... 105
Infrastruktur – långsiktighet, robusthet och vardagsfunktion ... 105
Trängselskatt och långsiktig systemkapacitet ... 106
Struktur och prioritering av infrastruktursatsningar ... 106
Regional ringstruktur och genomfart ... 109
Östlig förbindelse ... 109

Gräv ner Getingmidjan och Centralbron – återställ Stockholms hjärta 110
Nationella och internationella länkar 110
Sexfilig E4 till Arlanda 111
Tillgänglighet till Löwenströmska och avlastning av trafikplats Glädjen 111
E18 Norrtälje–Stockholm (inklusive Vallentunaavsnitten) 112
Spårväg syd 113
Dubbelspår på Nynäsbanan (Hemfosa–Nynäshamn) 113
Utred förlängning av väg 73 till E4/E20 samt utveckla väg 225 114
Regionala tvärförbindelser 114
Tvärförbindelse Södertörn 115
Norrortsleden (väg 265) – kapacitet och flaskhalsar 115
Hågelbyleden (väg 258) 116
Förbifart Tullinge (väg 226) 116
Gudöbroleden Haninge–Tyresö 116
Lokala flaskhalsar med regional påverkan 117
Namngivna objekt 117
Norra länsdelen 117
Södra länsdelen 118
Skärgård och vattenburen infrastruktur 119
Tillgänglighet, redundans och försörjning i ö- och kustmiljöer 119
Vaxholm – utbyggd färjetrafik och robusta replipunkter 119
Vattenburna stråk som del av regional robusthet 120
Miljö, hälsa och livsmiljö längs huvudleder 120
Åtgärder som förbättrar boendemiljö utan att försämra systemets funktion 120
Överdäckning av E18 i Danderyd 122
Genomförande, etappindelning och uppföljning 122
Etappvis genomförande och tidiga nyttor 123
Samordning mellan stat, region och kommun 123
Uppföljning och styrning 123
Samlad inriktning 124
RUFS 2060 – tillämpning, giltighet och politiskt ansvar 127
Tillämpning av RUFS 2060 127

Förhållande till andra planer och beslut 127
Giltighet och aktualitetsprövning 127
Politiskt ansvar och ställningstaganden 128
Avslutande utgångspunkt 128

Inledning – en långsiktig riktning för Stockholmsregionen

Stockholmsregionens utveckling kan inte styras av kortsiktiga kompromisser eller politiska cykler. En växande storstadsregion kräver tydlig riktning, fasta prioriteringar och beslut som håller över tid. Bostadsförsörjning, infrastruktur, näringsliv och samhällsfunktioner måste planeras med ett långsiktigt perspektiv för att regionen ska fungera och utvecklas. Det är denna utgångspunkt som präglar RUFS 2060.

Den regionala planeringen har under lång tid präglats av ett alltför kort perspektiv. Beslut har skjutits på framtiden, nödvändiga avvägningar har undvikits och strukturella problem har hanterats genom tillfälliga justeringar. Konsekvensen har blivit en fragmenterad utveckling där mål krockar, ansvar förskjuts och genomförandet inte motsvarar regionens faktiska behov. För Stockholmsregionen, med sin storlek och sitt nationella ansvar, är detta inte en fungerande ordning.

Denna RUFS 2060 är ett politiskt alternativ och inte en omarbetning av Region Stockholms RUFS 2060. Den tar sin utgångspunkt i behovet av en regionplan som vågar ange riktning över flera decennier, som står fast även när politiska förutsättningar förändras och som ger kommuner, statliga aktörer och näringsliv långsiktiga och förutsägbara ramar att förhålla sig till.

Som regionplan enligt plan och bygglagen (2010:900) har RUFS ett särskilt uppdrag. Regionplanen ska ange grunddragen för användningen av mark och vatten och ge vägledning i frågor av regional och mellankommunal betydelse. Det innebär ett ansvar att se till helheten, samordna olika intressen och peka ut strukturer som kan ligga till grund för långsiktigt genomförande. En regionplan ska vara styrande och vägledande, inte en samling ambitioner utan koppling till faktisk planering och prioritering.

I denna RUFS 2060 betonas därför regionplanens strategiska kärna. Rumslig struktur, infrastruktur och tekniska försörjningssystem behandlas som sammanhängande delar av samma regionala helhet. Utvecklingen ska bygga på tydliga prioriteringar där resurser används där de ger störst långsiktig effekt, snarare än där de är politiskt enklast att motivera i närtid.

Långsiktighet är ytterst en fråga om ansvar. Ansvar gentemot dagens invånare, men också gentemot kommande generationer som ska leva med konsekvenserna av de beslut som fattas i dag. Att planera mot 2060 kräver politiskt mod att fatta beslut som inte alltid ger omedelbar utdelning, men som är nödvändiga för regionens funktion och utvecklingsförmåga.

RUFS 2060 syftar därmed till att återupprätta regionplanens roll som ett stabilt, vägledande och politiskt förankrat dokument. Ett dokument som tydligt anger riktning, tar ansvar för helheten och ger Stockholmsregionen förutsättningar för sammanhållen planering och långsiktigt genomförande.

RUFS 2060 – rättslig ställning, ansvar och styrning

Denna RUFS 2060 är ett självständigt politiskt alternativ som anger en egen strategisk inriktning för Stockholmsregionens långsiktiga utveckling. Dokumentet är inte en omarbetning av Region Stockholms gällande RUFS utan utgör ett politiskt ställningstagande för hur regionens utveckling bör styras över tid.

RUFS 2060 är Region Stockholms regionala utvecklingsstrategi enligt 5 § lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar samt regionplan enligt 7 kap. plan och bygglagen (2010:900). Planen anger den samlade inriktningen för Stockholmsregionens långsiktiga utveckling och ska vara vägledande för Region Stockholms egna beslut, för kommunernas planering samt för statliga myndigheters verksamhet i Stockholms län.

Genom RUFS 2060 tar Region Stockholm ett samlat ansvar för att väga samman regionala intressen, tydliggöra prioriteringar och hantera målkonflikter som har betydelse för regionens funktion, försörjningsförmåga och utveckling över tid. Detta ansvar följer av det regionala utvecklingsansvaret och innebär att regionen inte enbart samordnar utan också gör nödvändiga politiska ställningstaganden.

RUFS 2060 som strategisk och styrande ram

RUFS 2060 är ett strategiskt styrdokument som ska ligga till grund för Region Stockholms politiska prioriteringar, investeringsbeslut och samordning med kommuner och statliga aktörer. Planen ska bidra till stabilitet och långsiktighet i den regionala utvecklingen och motverka kortsiktighet och ryckighet i planering och beslutsfattande.

RUFS 2060 ska särskilt:

- ligga till grund för regionens långsiktiga prioriteringar inom infrastruktur, kollektivtrafik och andra strategiska investeringar
- vara vägledande för trafikförsörjningsprogram, regional transportinfrastrukturplanering samt planering för krisberedskap och civil beredskap
- användas som underlag i dialogen med staten om nationella investeringar, åtaganden och ansvarsfördelning

Planen ska fungera som en sammanhållande strategisk ram för regionens utveckling över tid och ge kommuner och statliga aktörer tydliga och förutsägbara planeringsförutsättningar.

Samordnad styrning och helhetssyn

Stockholmsregionens utveckling kräver att fysisk planering, infrastruktur, energiförsörjning, näringslivsutveckling, trygghet och beredskap hanteras i ett sammanhang. RUFS 2060 bygger därför på en helhetssyn där regionens långsiktiga funktion i vardag, kris och vid höjd beredskap är vägledande.

Beslut och prioriteringar inom ett politikområde ska:

- inte motverka grundläggande behov av tillgänglighet, robusthet och försörjningsförmåga
- prövas mot regionens långsiktiga funktion och sammanhållning
- bidra till fungerande samhällsstrukturer i hela Stockholmsregionen

Särskild vikt ska läggas vid att större investeringar inom transport, energi och samhällsviktig verksamhet samordnas i tid och rum för att stärka regionens långsiktiga funktion och motståndskraft.

Ansvarsfördelning mellan nivåer

Region Stockholm ansvarar för att fastställa den regionala utvecklingsstrategin, samordna det regionala utvecklingsarbetet samt följa upp, utvärdera och årligen redovisa resultaten av detta arbete till regeringen i enlighet med lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Regionen ansvarar även för att använda RUFS 2060 som vägledning i egna prioriteringar och för att föra en aktiv dialog med kommuner och statliga aktörer i frågor av regional betydelse.

Kommunerna ansvarar för markanvändning och lokal fysisk planering enligt plan och bygglagen. RUFS 2060 ska utgöra ett strategiskt underlag i kommunernas översiktsplanering och bidra till att kommunala beslut samverkar i riktning mot en långsiktigt fungerande regional helhet, utan att ersätta det kommunala planmonopolet.

Staten ansvarar för nationell transportinfrastruktur, energisystemets övergripande funktion, totalförsvar och andra nationella åtaganden. Statliga myndigheter som bedriver verksamhet i Stockholms län ska beakta RUFS 2060 i sin planering och, inom ramen för sina uppdrag, bidra till att den regionala inriktningen får genomslag. Nationella beslut ska utformas på ett sätt som stärker Stockholmsregionens långsiktiga funktion och beredskap.

Målkonflikter, samråd och uppföljning

I den regionala utvecklingen uppstår målkonflikter mellan olika intressen. RUFS 2060 slår fast att sådana målkonflikter ska hanteras öppet och politiskt. Region Stockholm ska inom ramen för sitt regionala utvecklingsansvar ta ställning i frågor där olika intressen står mot varandra och tydliggöra vilka regionala prioriteringar som ska gälla.

Region Stockholm ska samråda med länets kommuner, berörda statliga myndigheter, näringslivet och andra relevanta aktörer i frågor som rör planens inriktning, genomförande och uppföljning. Samrådet ska bidra till kvalitet och förankring men ersätter inte regionens ansvar för styrning, prioriteringar och beslut.

Region Stockholm ansvarar för att följa upp och utvärdera det regionala utvecklingsarbetet samt för att årligen redovisa resultaten till regeringen. Uppföljningen ska användas som underlag för politisk styrning, prioriteringar och eventuella justeringar av planens inriktning över tid.

RUFS 2060 ska aktualitetsprövas minst en gång per mandatperiod i enlighet med plan och bygglagen.

Nulägesbild av Stockholmsregionen

Nulägesbild av Stockholmsregionen

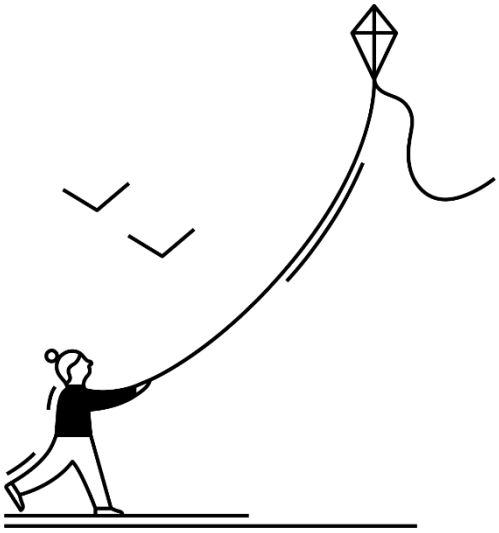
Stockholmsregionen befinner sig i ett skede där flera långsiktiga strukturella faktorer samtidigt påverkar utvecklingen. Demografiska förändringar, teknologisk omvandling, ekonomisk osäkerhet och ett förändrat säkerhetsläge ställer ökade krav på regional planering. Samtidigt finns betydande styrkor i form av en stark arbetsmarknad, hög innovationsförmåga och internationell tillgänglighet.

Regionens fortsatta utveckling är i hög grad beroende av hur väl kapaciteten i bostadsförsörjning, infrastruktur, energisystem, välfärd och beredskap kan möta behoven från en växande och åldrande befolkning, ett kunskapsintensivt näringsliv och ökade krav på robusthet.

Demografisk och social utveckling

Stockholmsregionens befolkning uppgår till över 2,4 miljoner invånare och fortsätter att växa genom både inflyttning från andra delar av landet och invandring. De senaste årens invandring har bidragit till en snabb befolkningstillväxt, vilket i sin tur ökar trycket på bostäder, infrastruktur och välfärdstjänster.

Parallellt med tillväxten sker dock en ökande utflyttning från regionen, framför allt bland barnfamiljer och yrkesverksamma hushåll som lämnar Stockholmsregionen för andra delar av landet. Utflyttningen drivs i stor utsträckning av höga boendekostnader, trångboddhet, brist på ändamålsenliga bostäder samt upplevda brister i trygghet och vardagsfunktion. Denna utveckling riskerar att på sikt försvaga regionens skattekraft, kompetensförsörjning och sociala sammanhållning.



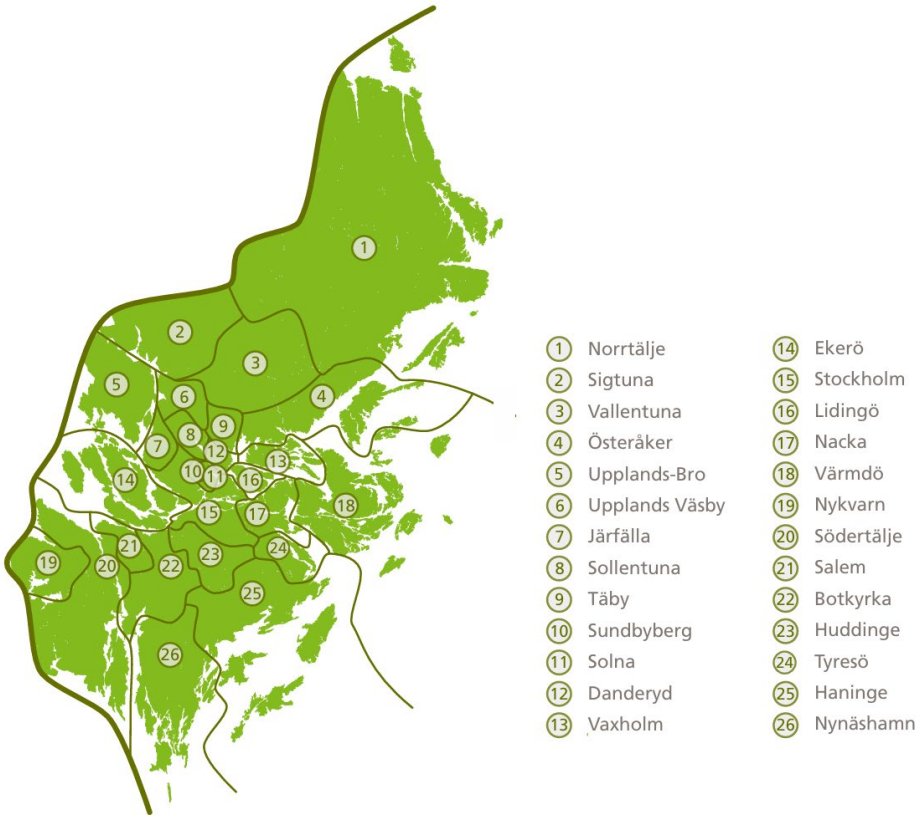
En särskilt tydlig demografisk förändring är ökningen av andelen äldre. Andelen invånare över 65 år växer snabbare än befolkningen i övrigt, vilket ökar behovet av hälso- och sjukvård, äldreomsorg och anpassade boendeformer. Samtidigt förstärker urbaniseringstendenser koncentrationen till innerstad och närförorter, vilket bidrar till ökade kapacitetsproblem i redan hårt belastade delar av regionen och förstärker skillnaderna mellan olika geografiska delar av länet.

Befolkning

Nedan redovisas folkmängd per kommun i Stockholms län.

Kommun	Befolkning	Kommun	Befolkning
Botkyrka	96 750	Sollentuna	78 000
Danderyd	32 500	Solna	86 400
Ekerö	29 050	Stockholm	999 250
Haninge	101 400	Sundbyberg	57 000
Huddinge	114 700	Södertälje	102 800
Järfälla	90 200	Tyresö	49 650
Lidingö	48 400	Täby	78 500
Nacka	113 700	Upplands Väsby	50 500
Norrtälje	66 800	Upplands-Bro	33 300
Nykvarn	12 300	Vallentuna	35 350
Nynäshamn	30 600	Vaxholm	11 600
Salem	17 400	Värmdö	46 600
Sigtuna	53 350	Österåker	49 950

Tabell 1. Folkmängd per kommun, kvartal 4 2025. Källa: SCB, 13 april 2026



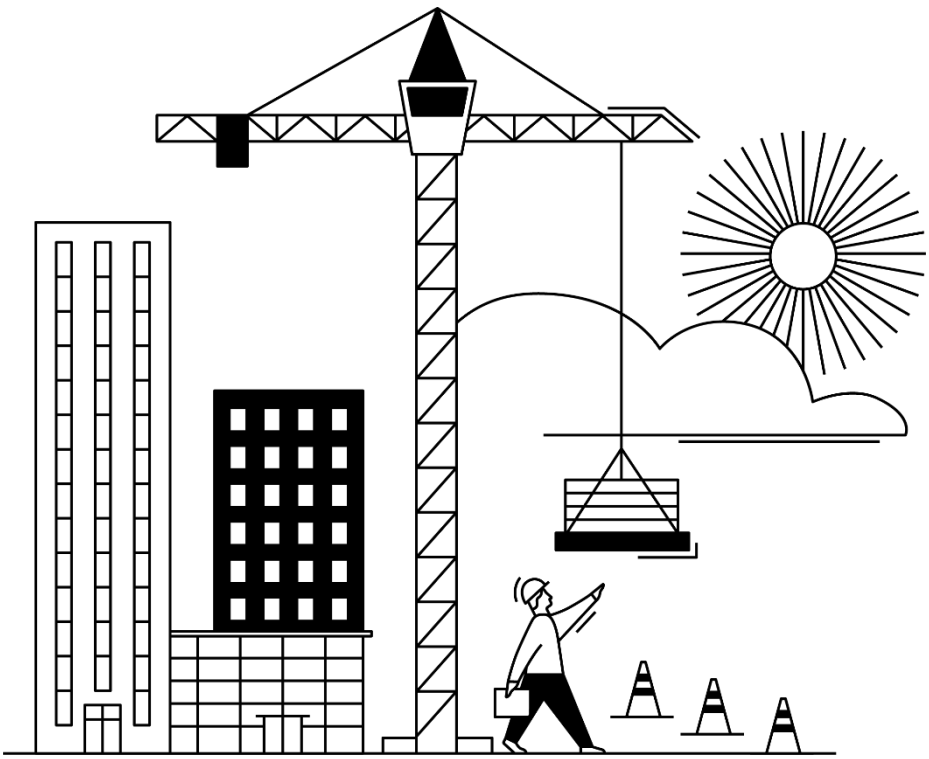
Ekonomisk utveckling och arbetsmarknad

Stockholmsregionen är Sveriges ekonomiska motor och står för en betydande andel av landets BNP. Näringslivet kännetecknas av en stark koncentration av kunskapsintensiva verksamheter inom teknik, finansiella tjänster och life science. Regionen har etablerat sig som ett ledande europeiskt centrum för innovation, särskilt inom digitala tjänster och startupmiljöer.

Samtidigt sker en tydlig rörlighet i den regionala kompetensbasen. En växande andel unga väljer att studera vid lärosäten i andra delar av landet, och många genomför även praktik, klinisk tjänstgöring eller specialistutbildning utanför Stockholmsregionen. Detta gäller exempelvis inom hälso- och sjukvården, där läkare och annan vårdpersonal ofta fullföljer utbildnings- och praktikmoment på andra orter och därefter inte alltid återvänder till regionen. Utvecklingen påverkar regionens långsiktiga kompetensförsörjning och ställer krav på att Stockholm förblir attraktivt både som studieort och arbetsmarknad.

Regionen påverkas även av globala ekonomiska faktorer såsom inflation, energikostnader och osäkerhet i internationella värdekedjor. Arbetsmarknaden är fortsatt stark med hög sysselsättning, men brist på kvalificerad arbetskraft inom bland annat IT, vård, bygg och tekniska yrken utgör ett växande hinder för tillväxt. Arbetskraftsinvandring har delvis bidragit till att möta efterfrågan, men har i vissa sektorer också visat begränsad långsiktig effekt genom hög omsättning, kompetens-mismatch och ökat tryck på bostadsmarknad och samhällsservice.

Arbetskraftens rörlighet och regionens konkurrenskraft är därmed starkt beroende av bostadsmarknadens funktion, tillgången till ändamålsenlig utbildning och praktik samt transportsystemets kapacitet och tillförlitlighet.



Infrastruktur och kollektivtrafik

Stockholmsregionen har ett välutvecklat kollektivtrafiksystem, men kapacitetsutmaningarna är betydande. Trafikflödena har ökat snabbare än infrastrukturen, vilket skapar sårbarhet och återkommande störningar, särskilt i centrala delar av regionen.

Avsaknaden av en fullständig ringled innebär att stora trafikflöden leds genom innerstaden. Projekt som Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse är därför centrala för att avlasta Essingeleden, Centralbron och innerstadens gator, förbättra framkomligheten för gods- och persontransporter och minska systemets sårbarhet. Samtidigt finns en ackumulerad infrastrukturskuld i både väg- och järnvägssystemet som påverkar driftsäkerhet och kapacitet.

Utvecklingen av trafiklösningar har i vissa delar lett till minskat utrymme för biltrafik utan att alternativa färdsätt fullt ut kan ersätta bilens funktion, särskilt för arbetspendling, näringslivets transporter och resor i regionens ytterområden. Detta aktualiserar behovet av en mer balanserad och jämlik syn på transportsystemets olika funktioner.

Teknologisk utveckling och digital infrastruktur

Den teknologiska utvecklingen, särskilt inom energi, transporter och digitala tjänster, är avgörande för regionens långsiktiga konkurrenskraft. Elektrifiering av transportsektorn, utbyggnad av laddinfrastruktur och digitalisering av samhällstjänster skapar nya möjligheter men ställer också krav på elnätets kapacitet, robusthet och säkerhet.

Digital infrastruktur är i dag en grundförutsättning för näringsliv, offentlig service och krishantering. Regionens förmåga att anpassa sig till teknologiska förändringar och säkerställa tillförlitliga system kommer att vara avgörande för framtida utveckling.

Trygghet, brottslighet och välfärdsbrott

Trygghet är en grundläggande förutsättning för livskvalitet, regional sammanhållning och långsiktig ekonomisk utveckling. I delar av Stockholmsregionen påverkar kriminalitet och otrygghet invånarnas vardag, rörelsemönster och tilliten till samhällets institutioner. Detta får i förlängningen konsekvenser även för näringslivets etableringsvilja, arbetskraftens rörlighet och regionens attraktionskraft.

Nationella och regionala trygghetsundersökningar visar att den upplevda otryggheten i befolkningen har ökat över tid, även om utvecklingen de senaste åren varit mer stabil. En betydande andel av invånarna uppger att de känner sig otrygga i sitt bostadsområde eller avstår från att vistas ute kvällstid. Samtidigt har oron för brottsligheten i samhället

som helhet ökat markant under det senaste decenniet, vilket pekar på en bredare upplevelse av försämrad samhällstrygghet. Utvecklingen är inte jämnt fördelad utan varierar kraftigt mellan olika delar av regionen och mellan olika grupper i befolkningen. I flera områden är otryggheten en vardagsrealitet som påverkar både boendemiljö och lokalt näringsliv.

Forskning och statistik från Brottsförebyggande rådet visar att trygghet har ett tydligt samband med social stabilitet, skolresultat, arbetsmarknadsutfall och företagsklimat. Om otryggheten tillåts bita sig fast riskerar den därför att förstärka redan existerande skillnader inom regionen och motverka målen om sammanhållen regional utveckling.

Utöver den synliga brottsligheten utgör välfärdsbrottslighet ett växande strukturellt problem. Felaktiga utbetalningar, bidragsbrott och systematiskt missbruk av offentliga ersättningar belastar regionens ekonomi och minskar utrymmet för kärnverksamheter som hälso- och sjukvård, kollektivtrafik och infrastruktur. Välfärdsbrottsligheten undergräver även förtroendet för de offentliga systemen och riskerar att skapa en upplevelse av orättvisa bland invånarna.

För att stärka tryggheten i Stockholmsregionen krävs därför ett samlat angreppssätt där brottsförebyggande arbete, effektiv myndighetssamverkan, ökad kontroll av offentliga utbetalningar och systematisk uppföljning går hand i hand. Trygghet ska ses som en grundläggande regional utvecklingsfaktor, inte som en sidoeffekt av andra politikområden. Endast genom att återställa och långsiktigt säkra tryggheten kan regionen fullt ut tillvarata sin ekonomiska, sociala och mänskliga potential.

Energiförsörjning och ny teknik

Stockholmsregionens utveckling är beroende av tillgång till stabil, prisvärd och tillförlitlig energi. Högre elpriser, ökade effektbehov och ett mer väderberoende energisystem har synliggjort sårbarheter, särskilt i samband med elektrifiering av transporter, industri och samhällsviktiga funktioner. För en växande storstadsregion med höga krav på driftsäkerhet och beredskap är energiförsörjningen därmed en strategisk utvecklingsfråga.

En långsiktig energiförsörjning förutsätter en balanserad energimix där tillförlitlig baskraft kombineras med förnybara energikällor. För regionens del handlar detta inte om att ersätta en energikälla med en annan, utan om att säkerställa stabilitet, effekt och leveransförmåga över tid.

Utvecklingen av ny energiteknik kan spela en viktig roll i detta sammanhang. Små modulära kärnreaktorer (SMR) och andra avancerade kärnkraftslösningar med lokal eller regional funktion kan på sikt bidra till ökad robusthet, minskad sårbarhet i elsystemet och bättre anpassning till storregionala behov. Sådana lösningar kan även stärka

försörjningsberedskapen, minska belastningen på stamnätet och skapa förutsättningar för stabil elförsörjning till samhällsviktiga verksamheter.

Regionens roll är att i den långsiktiga planeringen möjliggöra och inte utestänga framtida fossilfria energilösningar, inklusive ny kärnteknik, genom markanvändning, infrastrukturplanering och dialog med statliga aktörer. Energiplaneringen ska präglas av teknikneutralitet, långsiktighet och fokus på funktion, snarare än av kortsiktiga eller ensidiga styrsignaler.

Besöksnäring och internationell tillgänglighet

Besöksnäringen är en viktig del av regionens ekonomi och sysselsättning. Stockholmsregionens attraktionskraft bygger på kombinationen av storstad, kulturmiljöer och skärgård. Tillgänglighet via flyg, väg, järnväg och sjötransporter är avgörande för näringens utveckling.

Arlanda och Bromma flygplatser spelar en central roll för regionens internationella och nationella tillgänglighet. Effektiva transporter till och från flygplatserna, inklusive väg- och spårförbindelser, är en förutsättning för att regionen ska fungera som ett sammanhållet nav för näringsliv och besökare.

Bostadsmarknad och långsiktig planering

Bostadsmarknaden i Stockholmsregionen präglas av brist, långa kötider och stora skillnader mellan kommuner. Den splittrade strukturen försvårar arbetskraftens rörlighet och hämmar näringslivets tillväxt. Bostadsbristen drabbar särskilt unga vuxna och försvårar etablering i arbets- och familjeliv.

Det finns ett tydligt behov av en långsiktig, stabil bostadsplanering som inte förändras vid varje politiskt skifte. Planeringen behöver utgå från faktisk efterfrågan, betalningsförmåga och kapacitet i infrastruktur och service. Effektivare och mer förutsägbara plan- och byggprocesser är avgörande för att öka bostadsutbudet och bromsa kostnadsutvecklingen.

Civil beredskap i ett förändrat säkerhetsläge

Det försämrade säkerhetsläget i Europa ställer ökade krav på Stockholmsregionens civila beredskap. Som landets största befolknings- och ekonomiska centrum har regionen ett särskilt ansvar för att samhällsviktiga funktioner kan upprätthållas vid kris och konflikt.

Beredskapen behöver stärkas inom områden som hälso- och sjukvård, transporter, energi, vattenförsörjning och digital infrastruktur. Samordningen mellan regionala, kommunala och statliga aktörer samt civila och militära myndigheter är avgörande för att bygga robusta system med god återhämtningsförmåga.

Cybersäkerhet är en växande utmaning i takt med ökad digitalisering. Redundans, säkerhetsprotokoll och kontinuerliga övningar är nödvändiga för att säkerställa att samhällsfunktioner kan fungera även under påfrestning. Utbildning och regelbunden övning av personal inom samhällsviktig verksamhet är en central del av regionens beredskap.

Sammanfattande nulägesbedömning

Sammantaget präglas Stockholmsregionens nuläge av starka utvecklingsförutsättningar men också av tydliga kapacitets- och robusthetsutmaningar. Hur regionen hanterar bostadsförsörjning, infrastruktur, energisystem, trygghet och beredskap kommer att vara avgörande för dess långsiktiga stabilitet, konkurrenskraft och motståndskraft.

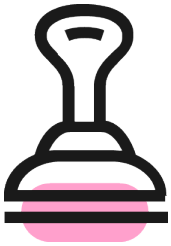
Mål och visioner för Stockholmsregionen 2060

Mål och visioner för Stockholmsregionen 2060

Den regionala utvecklingsplanen anger en långsiktig inriktning för Stockholmsregionens utveckling fram till år 2060. Visionen tar sin utgångspunkt i trygghet, funktionalitet och robusthet och syftar till att skapa en region som är attraktiv att bo, verka och investera i, i vardag såväl som vid kris.

1. Trygghet och säkerhet

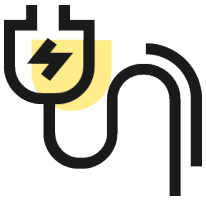
Stockholmsregionen ska präglas av hög trygghet och säkerhet i alla delar av länet. Den byggda miljön, transportsystemet och samhällsstrukturen ska utformas så att brottslighet och otrygghet förebyggs genom god belysning, tydliga miljöer, fungerande flöden och närvaro av samhällsviktiga funktioner.



Trygghet är en grundförutsättning för livskvalitet, social sammanhållning och näringslivets utveckling och ska vara vägledande i regional planering av bostäder, infrastruktur och offentliga miljöer.

2. Energieffektivitet och långsiktig stabilitet

Regionens energiförsörjning ska vara robust, kostnadseffektiv och långsiktigt stabil. En balanserad energimix med tillförlitlig baskraft ska utgöra grunden, kompletterad av fossilfria energikällor som stärker leveranssäkerheten över tid.



Planeringen ska ta höjd för ny teknik, såsom små modulära reaktorer (SMR), som kan bidra till lokal och regional energiförsörjning samt minska belastningen på elsystemet. Tillgång till stabil och prisvärd energi är avgörande för hushåll, näringsliv och samhällsviktig verksamhet och ska därför vara en strategisk fråga i den regionala utvecklingen.

3. Bostadsutveckling och gestaltad livsmiljö

Stockholmsregionen ska erbjuda tillgängliga och ekonomiskt rimliga bostäder i trygga och långsiktigt miljöer. Bostadsbyggandet ska präglas av kvalitet, tydlig gestaltning och respekt för lokal karaktär.

Den byggda miljön ska utgå från nordisk byggtradition med fokus på mänsklig skala, estetisk och goda livsmiljöer. Grönområden, parker och sammanhängande gröna stråk ska värnas som en integrerad del av bostadsutvecklingen och bidra till rekreation, hälsa och klimatresiliens.

4. Effektiv och sammanhängande infrastruktur

Regionens transportsystem ska vara kapacitetsstarkt, robust och sammanhängande. Infrastrukturplaneringen ska säkerställa god framkomlighet för både person- och godstransporter och minska sårbarheten i centrala stråk.

Kollektivtrafik, vägtrafik och övriga transportslag ska samverka i ett helhetssystem som möjliggör arbetspendling, regional rörlighet och tillgänglighet inom och mellan regioner. Infrastrukturens utformning ska bidra till regional balans och avlasta hårt belastade delar av transportsystemet.

5. Digitalisering och beredskap

Stockholmsregionen ska ha en robust och säker digital infrastruktur som stödjer samhällsfunktioner, näringsliv och offentlig service. Informationssystem och kritisk digital infrastruktur ska planeras med hög motståndskraft mot störningar och cyberhot.

Den regionala utvecklingen ska samtidigt stärka beredskapen för kriser genom redundans i energi-, vatten- och kommunikationssystem samt genom tydlig samordning mellan regionala, kommunala och statliga aktörer. Digitalisering ska användas som ett verktyg för effektivitet, säkerhet och krishantering.

6. En levande och fungerande landsbygd och skärgård

Skärgården, Mälarens öar och regionens landsbygdsområden ska vara levande samhällen året runt. Permanentboende är en planeringsprincip. Infrastruktur, transporter, digital uppkoppling, skolor och grundläggande samhällsservice ska möjliggöra boende, företagande och arbete utan att människor tvingas lämna sina lokalsamhällen.

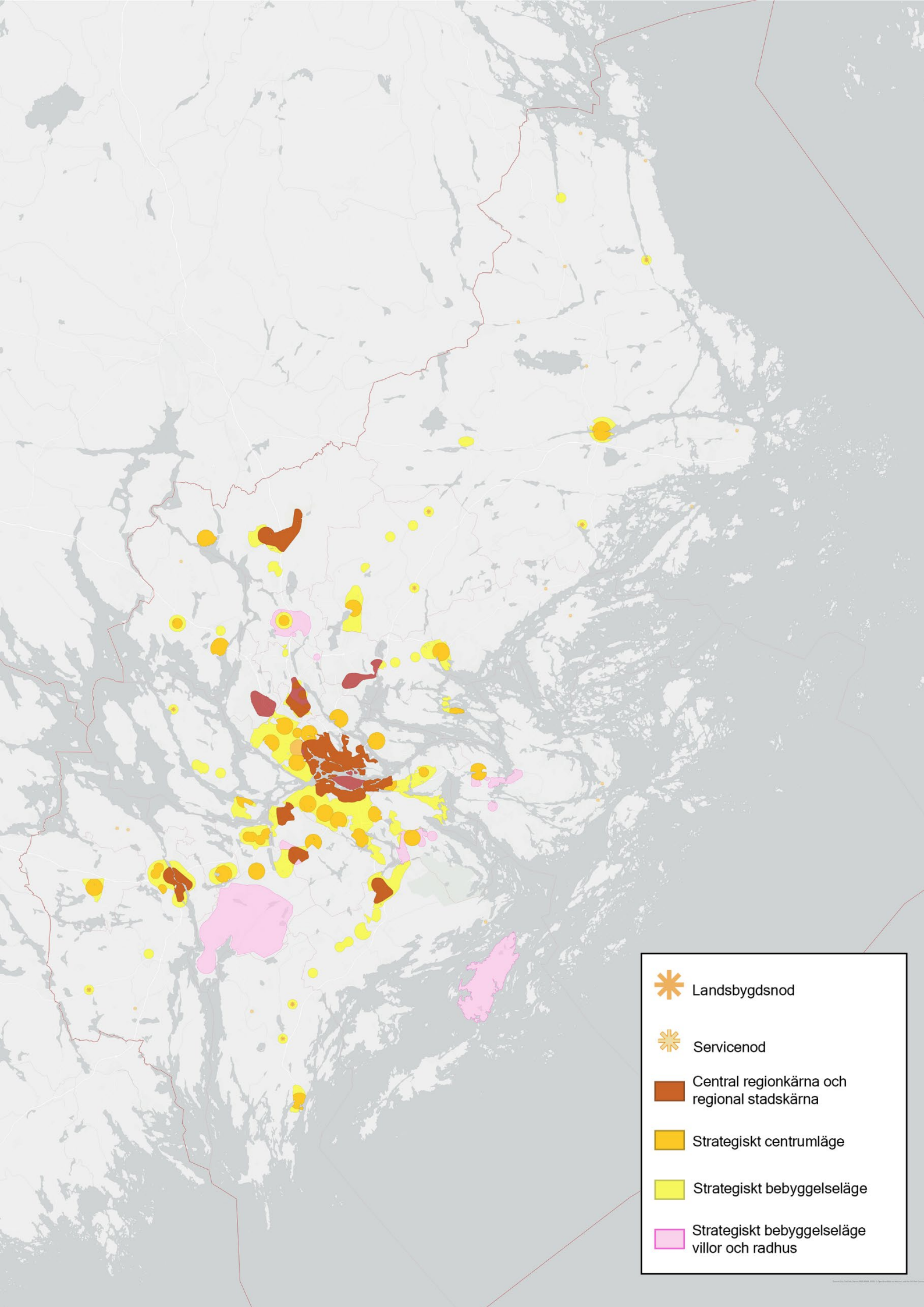
Utvecklingen ska stärka befintlig samhällsstruktur och bidra till regional balans. Tillgång till skola, rimliga restider, fungerande logistik och robust energiförsörjning är grundläggande för långsiktig etablering och generationsväxling.

Utvecklingen ska ske i balans med natur- och kulturmiljövärden och med respekt för brukningsvärd jordbruksmark och produktiv skogsmark. Gröna och blå näringar, skärgårdsjordbruk och lokal livsmedelsproduktion är en del av regionens försörjningsförmåga och ska ges stabila och långsiktiga villkor.

Landsbygd och skärgård är inte perifera områden utan integrerade delar av regionens sammanhållning, robusthet och långsiktiga motståndskraft.

Samlad vision 2060

År 2060 ska Stockholmsregionen vara en trygg, robust och långsiktigt stabil region där invånare trivs, näringslivet utvecklas och naturresurser förvaltas ansvarsfullt. Regionen ska vara självförsörjande i centrala funktioner, ha hög motståndskraft mot kriser och erbjuda attraktiva livsmiljöer i hela länet.


Landsbygdsnod
Servicenod
Central regionkärna och regional stadskärna
Strategiskt centrumläge
Strategiskt bebyggelseläge
Strategiskt bebyggelseläge villor och radhus

Regionala noder och strategiska knutpunkter

Regionala noder och strategiska knutpunkter

Inriktning och utgångspunkter

Stockholmsregionens utveckling ska bygga på en tydlig och funktionell nodstruktur. Investeringar, bebyggelse och infrastruktur ska samordnas till platser där de ger störst effekt för regionens funktion, tillgänglighet och försörjningsförmåga.

Nodstrukturen ska vara styrande för prioriteringar i regional och nationell planering samt utgöra grund för samordning mellan infrastruktur, bostadsutveckling och näringsliv. Avvikelser från nodstrukturen leder till högre kostnader, sämre tillgänglighet och ett mer sårbart system.

Internationella och nationella noder

Internationella och nationella noder utgör grunden för regionens koppling till omvärlden och för dess långsiktiga konkurrenskraft och beredskap.
Arlanda–Märsta är regionens centrala internationella nod och ska prioriteras för utveckling av kapacitet, tillgänglighet och kopplingar till övriga transportsystem.
Bromma flygplats ska säkerställa inrikes tillgänglighet och utgör en viktig funktion för samhällsviktiga transporter samt redundans i transportsystemet.
Stockholm Norvik Hamn, Kapellskär, Värtahamnen och Södertälje hamn ska utvecklas som ett sammanhängande system för gods, import, export och passagerartrafik. Dessa hamnar är avgörande för regionens och landets försörjningsflöden.
Dessa noder ska ges hög prioritet i planering och investeringar och deras funktion ska säkerställas långsiktigt.

Regionala funktionsnoder och stadskärnor

Regionala funktionsnoder och stadskärnor ska utgöra bärande delar i en flerkärnig struktur där arbetsplatser, service och samhällsfunktioner fördelas över regionen.
Följande noder ska särskilt utvecklas:

- Flemingsberg – vård, utbildning och forskning
- Södertälje – industri, logistik och hamnkoppling
- Kista–Sollentuna–Häggvik – näringsliv, innovation och arbetsplatser
- Barkarby–Jakobsberg – regional bytespunkt och utvecklingsområde
- Täby centrum–Arninge – handel, service och regional tillgänglighet
- Kungens Kurva–Skärholmen – handel, arbetsplatser och kollektivtrafik
- Haninge centrum – regional nod i södra länsdelen
- Nacka Forum–Sickla – arbetsplatser, handel och kollektivtrafik
- Liljeholmen och Farsta – viktiga kompletterande stadskärnor

Dessa noder ska utvecklas med fokus på arbetsplatser, service, utbildning och god tillgänglighet för att minska belastningen på den centrala regionkärnan.

Regionala bytes- och tillgänglighetsnoder

Regionala bytes- och tillgänglighetsnoder är avgörande för hur människor och varor rör sig i regionen.

Följande noder är särskilt viktiga:

- Stockholm Centralstation
- Odenplan
- Sundbyberg
- Solna station
- Älvsjö
- Gullmarsplan
- Slussen

Dessa ska utvecklas med hög kapacitet, tillförlitlighet och goda byten mellan trafikslag.

Bebyggelse och markanvändning

Bebyggelseutvecklingen ska koncentreras till noder och ske i kollektivtrafiknära lägen. Täthet, funktionsblandning och närhet till service ska vara vägledande. Utveckling utanför nodstrukturen ska begränsas om den leder till ökat transportbehov eller ineffektiv markanvändning.
Den regionala planeringen ska säkerställa att mark används där den ger störst långsiktig nytta för regionens funktion och attraktivitet.

Transporter och flöden

Noderna ska knytas samman genom ett effektivt och robust transportsystem. Kollektivtrafiken ska utgöra ryggraden i resandet mellan noder, medan vägnätet ska säkerställa kapacitet för gods, samhällsviktig trafik och redundans vid störningar. Godsflöden ska prioriteras särskilt, med tydliga kopplingar mellan hamnar, logistikområden och nationella transportstråk.

Robusthet och beredskap

Nodstrukturen ska bidra till att stärka regionens funktion i vardag, kris och vid höjd beredskap.

Strategiska noder ska ha kapacitet att avlasta varandra vid störningar. Kritiska funktioner ska inte koncentreras på ett sätt som skapar sårbarhet.

Planeringen ska säkerställa alternativa flöden för transporter, energi och försörjning.

Samlad betydelse

Genom en tydlig nodstruktur skapas en region där tillgänglighet, arbetsmarknad och samhällsfunktioner samverkar.
Detta möjliggör en mer balanserad utveckling, minskar sårbarheten och stärker Stockholmsregionens konkurrenskraft och långsiktiga funktion.

Tillväxt och regional attraktionskraft

Tillväxt och regional attraktionskraft

Stockholmsregionens tillväxt ska bygga på god tillgänglighet, funktionella samband och långsiktigt strukturer. Regionen ska vara attraktiv för både boende, företag och besökare och erbjuda goda förutsättningar för näringsliv, arbetsmarknad och besöksnäring i hela länet.

Besöksnäringen utgör en viktig del av regionens ekonomi och bidrar till sysselsättning inom hotell, restaurang, handel, transporter och kultur. För att stärka denna näring långsiktigt krävs tillgänglighet till regionen och väl fungerande transporter inom regionen. Flyg, båt, tåg, buss och vägtrafik ska samverka i ett sammanhållet system som gör det enkelt att nå olika delar av Stockholmsregionen, från innerstaden till mindre städer och landsbygds- och skärgårdsmiljöer.

Tillväxten inom besöksnäringen förutsätter även att regionens natur- och kulturmiljöer vårdas och utvecklas med långsiktighet. Särskilda möjligheter finns att stärka åretruntverksamhet i skärgården genom tillgängliga transporter, fungerande service och ett trafikupplägg som inte enbart är dimensionerat för högsäsong.

Flygplatsernas roll för tillgänglighet och konkurrenskraft

Flygtrafiken är av central betydelse för Stockholmsregionens nationella och internationella tillgänglighet. Regionens roll som arbetsmarknadsnav, kunskapscentrum och säte för huvudkontor är i hög grad beroende av fungerande flygförbindelser.

Arlanda flygplats

Arlanda är Sveriges huvudsakliga internationella flygnav och spelar en avgörande roll för regionens och landets konkurrenskraft. För att möta framtida behov behöver Arlanda utvecklas med fokus på kapacitet, effektivitet och god tillgänglighet med både kollektivtrafik och väg.

Utvecklingen av Arlanda ska utgå från ett långsiktigt perspektiv där flygplatsens funktion som nav för internationella och nationella förbindelser säkras. Detta innefattar investeringar i terminalstruktur, markinfrastruktur och anslutande transportsystem. Frågor om flygplatsens långsiktiga kapacitet, inklusive antalet tillåtna flygrörelser och framtida utbyggnadsmöjligheter, behöver hanteras i samverkan mellan stat, region och berörda aktörer.

Bromma flygplats

Bromma flygplats har historiskt haft en viktig funktion för inrikesflyg och näringslivets resande genom sitt centrala läge. Flygplatsens framtida roll är i dag osäker, samtidigt som den fortsatt ingår i det nationella flygplatssystemet.

I ett långsiktigt perspektiv kan Bromma utgöra en kompletterande resurs för regionens tillgänglighet, särskilt för affärsresor, samhällsviktiga transporter och patienttransporter. Anpassningar för framtida flygteknik kan på sikt möjliggöra tystare och mer miljöanpassad flygtrafik i ett regionalt sammanhang.

Eventuella förändringar av Brommas funktion får betydande konsekvenser för regionens samlade tillgänglighet och behöver därför analyseras i ett helhetsperspektiv snarare än som en isolerad lokal fråga.

Flygplatsplanering och regional balans – Södertörn i ett storregionalt perspektiv

Södra Stockholmsregionen, särskilt Södertörn, har under lång tid haft en svagare arbetsplatsutveckling än norra och centrala delar av regionen. Medan norra Stockholm och innerstaden har attraherat stora arbetsgivare, huvudkontor och kunskapsintensiva verksamheter har Södertörn i högre grad utvecklats som ett bostadsområde med omfattande utpendling.

Denna struktur har skapat en regional obalans där många invånare har långa restider och ett stort beroende av transportsystemet. Samtidigt fortsätter befolkningen i södra delen av regionen att växa, vilket förstärker behovet av fler arbetsplatser och bättre regional tillgänglighet.

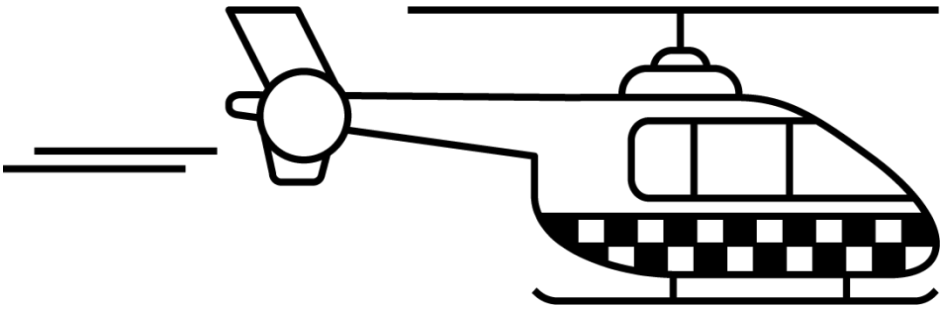
Internationell och nationell tillgänglighet är ofta en avgörande lokaliseringsfaktor för företag. I dag är denna tillgänglighet i hög grad koncentrerad till norra delen av Stockholmsregionen, vilket bidrar till att förstärka skillnaderna mellan olika delar av länet.

Utvecklingen av flygtrafiken ger ett relevant sammanhang för att analysera denna obalans. Efter pandemin har det internationella flygandet i Europa återhämtat sig och vuxit, medan inrikesflyget i Sverige fortfarande ligger under tidigare nivåer. Samtidigt sker en tydlig koncentration av flygtrafik till större nav, där Arlanda fått en allt mer dominerande roll.

Arlanda har under lång tid pekats ut som Sveriges huvudsakliga flygnav och har successivt byggts ut. I statliga och politiska sammanhang har frågan om ytterligare kapacitet diskuterats, inklusive möjligheten till en ny start- och landningsbana på längre sikt. Detta visar att flygkapacitet betraktas som en långsiktig strategisk fråga för landet.

Parallellt har Bromma flygplats tappat en stor del av sin reguljära trafik och dess framtida roll är osäker. Om Brommas funktion förändras aktualiseras frågan om hur Stockholmsregionens samlade tillgänglighet ska säkras över tid, särskilt för näringsliv, samhällsviktiga transporter och beredskap.

I det rådande säkerhetspolitiska läget har flygplatser dessutom fått ökad betydelse ur ett robusthets- och beredskapsperspektiv. Detta förstärker behovet av att flygplatsplanering sker med hänsyn till hela regionens geografi och funktion.

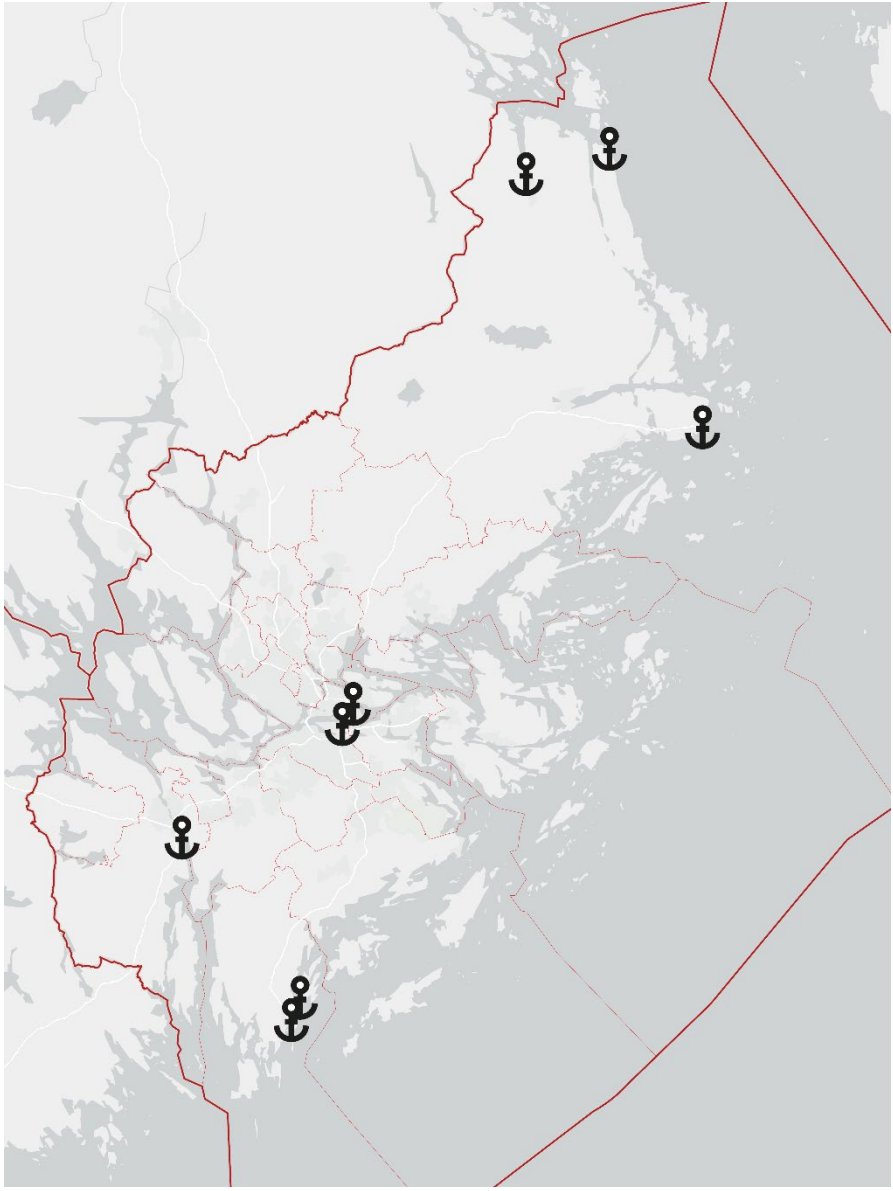


Mot denna bakgrund är det rimligt att föra en långsiktig och försiktig diskussion om Stockholmsregionens framtida flygplatsstruktur där även södra Stockholm och Södertörn ingår som ett perspektiv. När flygtrafikens struktur förändras, Arlanda utvecklas och Brommas roll omprövas finns ett naturligt tillfälle att analysera hur regionens långsiktiga tillgänglighet, regionala balans och tillväxtförutsättningar bäst säkras i ett helhetsperspektiv.

Hamnar och sjöfart

Stockholmsregionens hamnar ska utgöra en bärande del av den regionala strukturen och säkerställa effektiva, kapacitetsstarka och robusta godsflöden. Hamnsystemet ska avlasta det landbaserade transportsystemet och stärka regionens konkurrenskraft och försörjningsförmåga.

Planeringen ska utgå från ett systemperspektiv där kapacitet, tillgänglighet och redundans säkerställs i både vardag och vid kris och höjd beredskap.



Regional funktion och struktur

Norvik hamn ska utvecklas som regionens huvudsakliga containerhamn och ges fullt genomslag i transportsystemet. Kapaciteten i Norvik ska nyttjas genom prioriterade investeringar i väg- och järnvägsanslutningar samt genom tillgång till sammanhängande logistikytor.

Kapellskär ska säkerställas som en strategisk nod för roro-trafik och försörjning mot Finland och Baltikum. Tillgängligheten till hamnen ska vara hög och robust.

Värtahamnen och Frihamnen ska fortsatt möjliggöra färjetrafik och passagerarflöden i ett centralt läge. Hamnarnas funktion ska värnas samtidigt som marken används mer effektivt.

Hamnsystemet ska utvecklas som ett sammanhängande nätverk där flera hamnar tillsammans bidrar till regionens försörjning och robusthet.

Tillgänglighet och kapacitet

Tillgängligheten till hamnarna ska prioriteras i regional och nationell planering. Brister i anslutande infrastruktur ska åtgärdas.

Kapacitetsstarka vägförbindelser till Norvik, Kapellskär och Värtahamnen ska säkerställas. Järnvägens roll i anslutning till hamnarna ska stärkas för att möjliggöra effektiva och konkurrenskraftiga godstransporter.

Mark för logistik, terminaler och omlastning i anslutning till hamnarna ska säkras. Brist på ytor ska inte begränsa hamnarnas utveckling.

Robusthet och beredskap

Hamnarna ska utgöra en central del av regionens försörjningsberedskap. Systemet ska dimensioneras för att fungera även vid störningar.

Redundans ska säkerställas genom att flera hamnar kan hantera olika flöden. Alternativa transportvägar ska finnas tillgängliga.

Hamnarnas roll i totalförsvaret ska beaktas i planering och prioriteringar.

Genomförande och uppföljning

Regionen ska säkerställa att hamnarnas funktion tillgodoses i kommunal och statlig planering. Markanspråk för hamnverksamhet, logistik och infrastruktur ska värnas långsiktigt.

Samverkan mellan region, kommuner, statliga aktörer och hamnoperatörer ska vara tydlig och strukturerad. Ansvarsfördelningen ska klargöras.

Investeringar i anslutande infrastruktur ska prioriteras utifrån hamnarnas strategiska betydelse.

Utvecklingen ska följas upp genom indikatorer kopplade till kapacitet, tillgänglighet och nyttjandegrad.

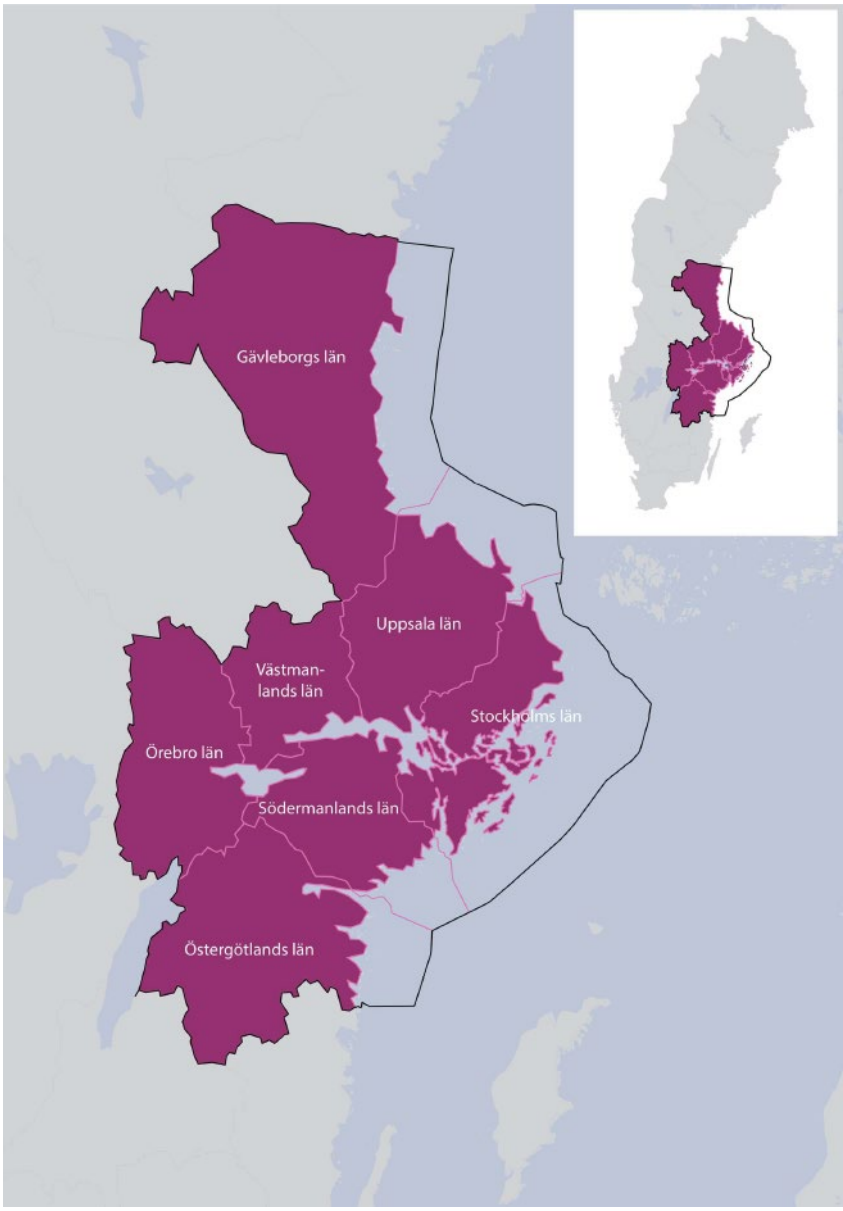
Uppföljningen ska användas för att styra prioriteringar och säkerställa genomförande.

Stockholmsregionen som del av östra Mellansverige (ÖMS)

Stockholmsregionen som del av östra Mellansverige - ÖMS

Östra Mellansverige utgörs av länen Gävleborg, Stockholm, Södermanland, Uppsala län, Västmanland, Örebro och Östergötland. Tillsammans bildar dessa län en sammanhängande funktionell geografi med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Området rymmer omkring hälften av landets befolkning och BNP och står för en betydande del av den nationella tillväxten.

Denna geografi ska inte förstås som en administrativ indelning utan som en funktionell region där arbetsmarknader, utbildningssystem, näringsliv, infrastruktur och bostadsmarknader i praktiken är tätt sammanflätade över länsgränserna. För invånare och företag utgör östra Mellansverige i många avseenden en gemensam vardagsregion där möjligheterna att bo, arbeta, studera och verka inte begränsas av formella gränser.



Stockholmsregionen är en central del av denna större helhet och verkar inom ett sammanhang där utvecklingen i det egna länet är nära sammankopplad med utvecklingen i angränsande regioner. En långsiktig utveckling för Stockholmsregionen förutsätter därför att planering och prioriteringar utgår från denna funktionella storregionala verklighet.

Ömsesidigt beroende i östra Mellansverige

Relationen mellan Stockholmsregionen och övriga delar av östra Mellansverige präglas av ett tydligt ömsesidigt beroende. Stockholmsregionen fungerar som en nationell och

internationell nod för näringsliv, forskning, handel och offentlig verksamhet men dess konkurrenskraft är i hög grad beroende av arbetskraft, kompetens, bostäder, mark och funktioner som finns utanför det egna länet. Samtidigt är angränsande regioner beroende av Stockholmsregionens arbetsmarknad, utbildningsutbud, specialiserade funktioner och internationella tillgänglighet.

Detta beroende är inte ensidigt utan utgör ett sammanhängande system där värdeskapande sker i flera riktningar. Arbetskraft pendlar över länsgränserna, företag verkar i regionala nätverk och utbildnings- och innovationsmiljöer är tätt sammanlänkade i hela östra Mellansverige. Utvecklingen i en del av storregionen får därmed direkta konsekvenser för andra delar.

Att betrakta östra Mellansverige som ett gemensamt system är avgörande för att förstå både möjligheter och sårbarheter. En stark Stockholmsregion förutsätter ett fungerande omland och ett starkt omland förutsätter en tillgänglig och robust regionkärna. Denna ömsesidighet behöver vara en utgångspunkt för den regionala utvecklingsplaneringen.

Stockholmsregionens särskilda ansvar i storregional planering

Som regionkärna i östra Mellansverige har Stockholmsregionen ett särskilt ansvar för att den storregionala helheten fungerar långsiktigt. Detta ansvar behöver ses i relation till statens roll i att möjliggöra storregional samordning, särskilt genom nationell infrastrukturplanering, riksintressen och långsiktiga investeringar som sträcker sig över länsgränser, och följer av regionens roll som nationellt centrum för arbetsmarknad, utbildning, transporter och internationella kontakter samt av det faktum att beslut och prioriteringar inom Stockholms län får konsekvenser långt utanför de egna länsgränserna.

Det särskilda ansvaret innebär att den regionala planeringen i Stockholmsregionen behöver utgå från storregionala samband och effekter. Planeringsval som rör markanvändning, infrastruktur, bostadsförsörjning och kapacitet i transportsystemet påverkar möjligheterna till regionförstoring, arbetskraftsrörlighet och näringslivets utveckling i hela östra Mellansverige. Därför kan dessa frågor inte hanteras enbart utifrån ett snävt regionalt perspektiv.

Stockholmsregionen behöver i sin utvecklingsplanering ta höjd för sin funktion som sammanhållande nod i ett större system. Det innebär att storregionala behov och beroenden ska vara planeringsgrundande och inte betraktas som ett tillägg eller en följdfråga. Genom ett sådant förhållningssätt kan Stockholmsregionen bidra till en mer sammanhållen, robust och konkurrenskraftig storregion.

Den storregionala arbetsmarknaden som gemensam ryggrad

Arbetsmarknaden i östra Mellansverige fungerar i allt högre grad som en sammanhängande storregional helhet. För många invånare sträcker sig den faktiska

arbetsmarknaden över flera län och möjligheten att bo, arbeta och studera i olika delar av storregionen är en central förutsättning för både individers livsval och näringslivets kompetensförsörjning. Länsgränserna har därmed fått allt mindre betydelse för hur arbetsmarknaden i praktiken fungerar.

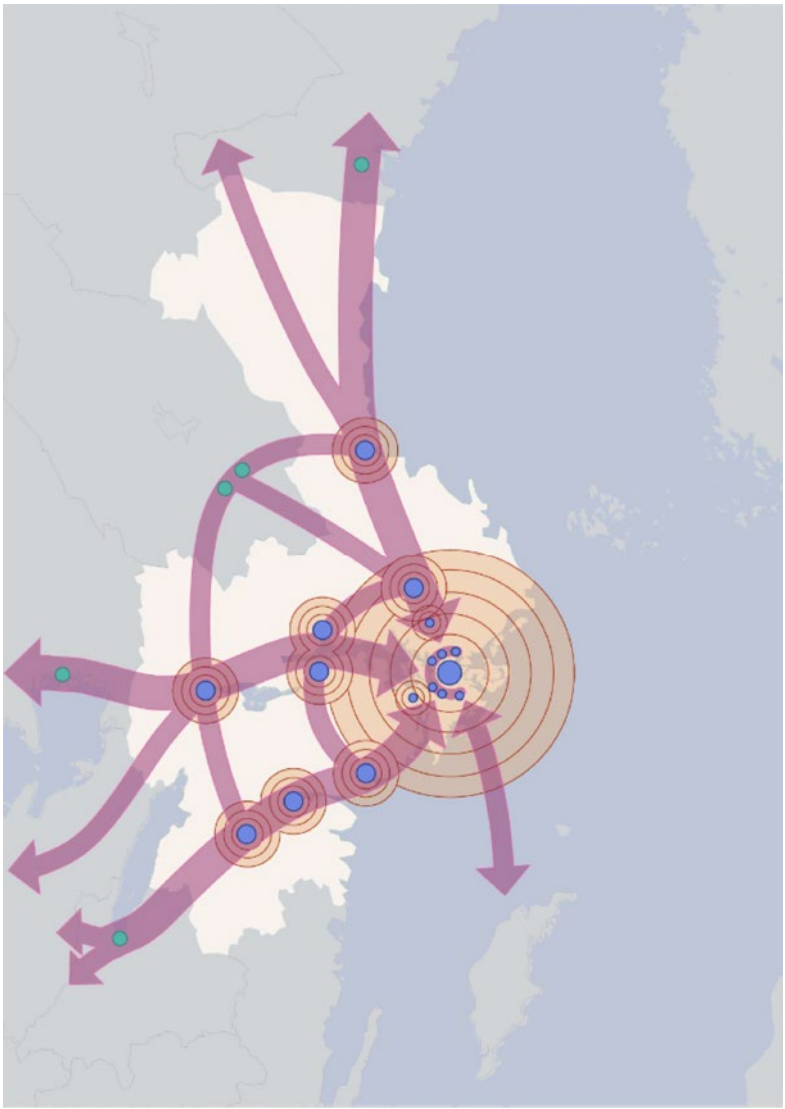
Stockholmsregionen utgör den största koncentrationen av arbetsplatser och specialiserade funktioner men arbetskraften som bär upp denna struktur hämtas i stor utsträckning från hela östra Mellansverige. Samtidigt erbjuder regionens olika delar kompletterande boendemiljöer, utbildningsmiljöer och arbetsplatser som tillsammans breddar utbudet och ökar storregionens samlade attraktionskraft. Den storregionala arbetsmarknaden skapar därmed stabilitet genom variation och minskar sårbarheten i enskilda delmarknader.

För att denna arbetsmarknad ska fortsätta fungera och utvecklas krävs planering som utgår från helheten. Kapacitet i transportsystemet, tillgång till bostäder och lokalisering av arbetsplatser behöver samspela över länsgränserna. Den regionala utvecklingsplaneringen i Stockholmsregionen har därför en central roll i att möjliggöra en väl fungerande storregional arbetsmarknad som gynnar både regionkärnan och omlandet.

Noder och flerkärnighet i ett storregionalt system

Utvecklingen i östra Mellansverige bygger i allt högre grad på ett flerkärnigt system av regionala och storregionala noder. Dessa noder fungerar inte enbart som lokala centra utan som kopplingspunkter där arbetsmarknader, transportsystem, utbildningsmiljöer och näringsliv binds samman över större geografier. I detta system är det samspelet mellan noderna som skapar tillgänglighet, flexibilitet och kapacitet.

Inom Stockholmsregionen har noder som Flemingsberg, Södertälje, Kista–Sollentuna–Häggvik och Arlanda–Märsta utvecklats till viktiga funktionella knutpunkter med betydelse långt utanför



det egna länet. Samtidigt utgör externa noder som Uppsala, Eskilstuna, Västerås och Linköping centrala delar av samma system genom sina roller inom arbetsmarknad, utbildning, industri och offentlig verksamhet. Tillsammans bidrar dessa noder till att sprida funktioner och avlasta regionkärnan.

Ett flerkärnigt storregionalt system stärker möjligheterna till regionförstoring och skapar robusthet genom alternativa lokaliserings- och pendlingsmönster. För Stockholmsregionen innebär detta att utvecklingen av de egna regionala stadskärnorna behöver ske i samspel med storregionala noder och stråk. Planeringen bör därför utgå från flöden och samband i flera riktningar snarare än från ett ensidigt centrum–periferiperspektiv.

Infrastruktur som systemfråga i östra Mellansverige

Ett fungerande transportsystem är en grundförutsättning för att östra Mellansverige ska kunna utvecklas som en sammanhängande storregion. I takt med ökande befolkning, växande arbetsmarknader och ökade resandevolymer blir det allt tydligare att infrastrukturen behöver planeras och utvecklas som ett gemensamt system snarare än som separata regionala nät. Kapacitetsbrister eller störningar i en del av systemet får direkta konsekvenser för stora delar av storregionen. I detta system är även den internationella tillgängligheten central, där Stockholmsregionens funktion som port mot omvärlden genom flyg, hamnar och internationella stråk är avgörande för hela östra Mellansveriges konkurrenskraft.

Stockholmsregionen utgör en central nod i detta system och är samtidigt en av de mest belastade delarna av transportsystemet. Bristande kapacitet i järnvägs- och vägnätet inom och in mot Stockholm påverkar inte enbart regionens invånare utan även arbetspendling, godstransporter

och tillgänglighet i angränsande län. Infrastrukturfrågor i Stockholmsregionen är därmed i praktiken storregionala frågor.

Planeringen av transportnätet behöver därför utgå från helheten i östra Mellansverige och beakta både kapacitet, robusthet och redundans. Investeringar som stärker sambanden mellan noder och stråk bidrar inte bara till kortare restider utan också till ett mer motståndskraftigt system som kan hantera störningar, förändrade resmönster och framtida behov. Ett sådant systemperspektiv är avgörande för storregionens långsiktiga tillväxt och funktion.

Detta förutsätter även en nära samordning med statliga aktörer, där nationell infrastrukturplanering, riksintressen och statliga investeringar samspelar med storregionala behov och prioriteringar.

Resiliens och långsiktig robusthet i den storregionala strukturen

Utvecklingen av östra Mellansverige behöver inte bara möta dagens behov utan även stärka regionens förmåga att hantera framtida påfrestningar. Ett allt mer integrerat storregionalt system innebär ökade beroenden men också ökade krav på robusthet. För att säkerställa en stabil utveckling över tid behöver planeringen därför utgå från resiliens, det vill säga systemets förmåga att motstå, hantera och återhämta sig från störningar.

Resiliens i ett storregionalt sammanhang handlar om mer än teknisk driftsäkerhet. Det omfattar tillgång till alternativa stråk, redundans i transportsystemet, geografisk spridning av funktioner samt möjligheten att upprätthålla samhällsviktiga flöden även vid störningar, kriser eller förändrade förutsättningar. Ett flerkärnigt system med starka kopplingar mellan noder minskar sårbarheten och ökar flexibiliteten i både vardag och krissituationer.

För Stockholmsregionen innebär detta att den regionala utvecklingsplaneringen behöver bidra till ett storregionalt system som inte är beroende av enskilda länkar eller koncentrationer. Genom att stärka samband, kapacitet och redundans i hela östra Mellansverige kan regionen skapa bättre förutsättningar för långsiktig stabilitet, tillväxt och trygghet för både invånare och näringsliv.

Storregional helhet som grund för långsiktig planering

Sammantaget visar utvecklingen i östra Mellansverige att Stockholmsregionens framtid är nära sammanlänkad med utvecklingen i angränsande regioner. Arbetsmarknader, transportsystem, näringsliv och samhällsfunktioner fungerar i praktiken som delar av ett

gemensamt system där beslut i en del av storregionen får konsekvenser i andra. Denna verklighet behöver vara utgångspunkt för den regionala utvecklingsplaneringen.

Att utgå från ett storregionalt perspektiv innebär att ömsesidiga beroenden, flerkärniga strukturer och systemeffekter ges en styrande roll i planeringen. Storregionala behov kan därmed inte behandlas som ett komplement till regionala mål utan behöver integreras i de prioriteringar som rör markanvändning, infrastruktur, bostadsförsörjning och kapacitetsutveckling. På så sätt kan planeringen bidra till både ökad konkurrenskraft och minskad sårbarhet.

En fungerande storregional struktur stärker samtidigt Stockholmsregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft genom att knyta samman regionala, nationella och internationella flöden för människor, varor och kunskap.

Genom att konsekvent utgå från östra Mellansverige som funktionell helhet kan Stockholmsregionen ta ett tydligt ansvar för att utvecklingen sker sammanhållet, långsiktigt och robust. Detta stärker förutsättningarna för tillväxt, stabilitet och attraktiva livsmiljöer i hela storregionen och bidrar samtidigt till Sveriges utveckling i ett nationellt och internationellt perspektiv.

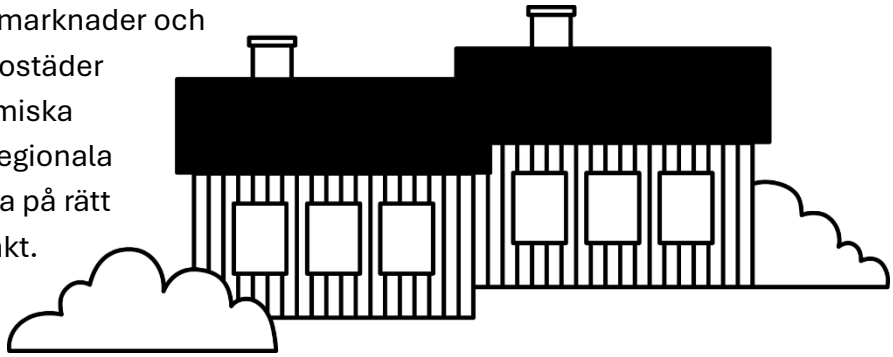
De principer och samband som beskrivs i detta avsnitt ska vara vägledande för genomförande, samverkan och uppföljning av den regionala utvecklingsplanen och utgör en grund för de prioriteringar som redovisas i efterföljande kapitel.

Byggnation, bostäder och arkitektur

Byggnation, bostäder och arkitektur

Alla invånare ska ha tillgång till en bostad med god standard i en trygg, säker och trivsam miljö. Bostadsmarknaden måste erbjuda rörlighet så att människor kan flytta när livssituationer förändras. Valfriheten mellan olika boendeformer behöver öka och bostadsbyggandet ska ta större hänsyn till lokala förutsättningar i olika delar av regionen.

Under lång tid har bostadsbyggandet inte hållit jämna steg med befolkningsutvecklingen samtidigt som obalanser i efterfrågan har fördjupats. Resultatet är stigande priser, trångboddhet, osunda andrahandsmarknader och ökad hemlöshet. Samtidigt byggs bostäder som många hushåll inte har ekonomiska förutsättningar att efterfråga. Den regionala planeringen behöver därför fokusera på rätt bostäder, i rätt lägen, vid rätt tidpunkt.



Migrationens påverkan på bostadsmarknad och regional kapacitet

Migrationens omfattning och sammansättning påverkar bostadsmarknaden genom ett ökat efterfrågetryck i redan kapacitetsansträngda delar av Stockholmsregionen. När beslut om mottagande och bosättning inte är samordnade med faktisk kapacitet i bostäder, skola, hälso- och sjukvård och kollektivtrafik uppstår strukturella obalanser. Detta leder till trångboddhet, osunda andrahandsmarknader och ökad belastning på välfärdens kärnverksamheter.

Den regionala utvecklingsplaneringen ska därför utgå från principen kapacitet före ambition. Statliga beslut som påverkar bosättning och befolkningstillväxt ska föregås av bindande prövningar av faktisk och finansierad kapacitet i bostäder, utbildningslokaler, vårdinfrastruktur och transportsystem. När sådan kapacitet saknas ska beslut antingen anpassas i volym, tidsättas eller lokaliseras till områden med dokumenterad kapacitetsmarginal.

Staten ska bära det fulla ekonomiska ansvaret för de konsekvenser som statliga beslut om bosättning medför, inklusive investeringsbehov i bostäder, skola, vård och kollektivtrafik. Regioner och kommuner ska vara ekonomiskt neutrala vid genomförandet av statligt initierade beslut. För att möjliggöra långsiktig planering krävs tidig, kvantifierad och bindande informationsdelning om volymer, tidshorisonter och lokalisering.

Bosättning ska i högre grad styras till lägen med fungerande arbetsmarknadskopplingar och pålitlig pendlingsbarhet, medan hårt belastade områden avlastas. Regional och kommunal planering ska vara vägledande för bosättningsmönster och investeringar.

Tillfälliga lösningar ska inte permanentas utan tydlig prövning mot långsiktig kapacitet, finansiering och samhällsekonomisk bärkraft.

Bygg för människor – långsiktig trivsel och trygghet

Bostadsbyggandet ska utgå från människors behov av trygghet, trivsel och igenkännbara miljöer. Arkitektur har stor betydelse för hur platser upplevs och används över tid. Den regionala planeringen ska därför främja bebyggelse som är vacker, robust och långsiktig snarare än kortlivade uttryck styrda av samtidens trender.

Småskalighet, tydliga gaturum, goda ljusförhållanden och sammanhängande grönstruktur bidrar till trygghet och social stabilitet. Nya bostadsområden ska utformas så att människor vill vistas i sitt närområde och känna ansvar för sin boendemiljö.

Skydda grönområden och balansera förtätning

Förtätning kan bidra till effektiv markanvändning men ska ske med stor hänsyn till områdets karaktär, befintlig grönstruktur och boendekvalitet. Parker, lekplatser och gröna kilar är viktiga för hälsa, trivsel och klimatresiliens och ska värnas som långsiktiga tillgångar.

Ny bebyggelse ska lokaliseras där infrastruktur och service har kapacitet. Livskvaliteten ska säkras både i stad och landsbygd och planeringen ska undvika att skapa nya områden med bristande tillgänglighet eller beroende av framtida, osäkra investeringar.

Infrastruktur som förutsättning för bostadsbyggande

Nya bostadsprojekt ska endast genomföras där fungerande infrastruktur finns eller kan tillföras i rätt tid. Det gäller kollektivtrafik, vägnät, gång- och cykelstråk samt teknisk försörjning. Plan- och byggprocessen ska tydligt redovisa hur infrastrukturkapacitet säkras innan inflyttning, så att bostadsområden blir långsiktigt fungerande och attraktiva.

Sverigehuset – ett verktyg för fler prisvärda bostäder

Husmodellen Sverigehuset

Som ett konkret verktyg för att öka utbudet av prisvärda bostäder bör regionen verka för nationellt typgodkända småhusmodeller, såsom Sverigehuset. Sverigehuset är ett standardiserat småhuskoncept med enhetliga tekniska krav och förutsägbara processer i plan- och bygglovsskedet. Syftet är att korta ledtider, minska administrativa kostnader och sänka trösklarna för hushåll med normala inkomster att etablera sig på bostadsmarknaden.

Genom typgodkända lösningar kan kommunernas handläggning avlastas och osäkerheten i byggprocessen minska, utan att ge avkall på kvalitet, gestaltning eller trygghet. Enhetliga krav skapar bättre kostnadskontroll, ökar konkurrensen bland byggaktörer och gör det möjligt att bygga bostäder som är ekonomiskt tillgängliga även utanför den mest kapitalstarka delen av efterfrågan.

Sverigehuset ska ses som ett komplement till förtätning i kollektivtrafiknära lägen och möjliggör småskalig bebyggelse i landsbygdsnära områden och mindre tätorter där infrastruktur, service och vägnät har faktisk kapacitet. Genom att bättre ta tillvara dessa lägen kan trycket på redan hårt belastade delar av regionen minska samtidigt som fler delar av länet bidrar till bostadsförsörjningen.

Modellen stärker rörligheten på bostadsmarknaden genom att skapa realistiska alternativ för hushåll som i dag fastnar i trångboddhet eller tvingas lämna regionen. För

barnfamiljer innebär detta ökade möjligheter till långsiktigt boende, lokal förankring och stabilitet över tid. Småskalig bebyggelse med tydlig grönstruktur bidrar dessutom till trygga boendemiljöer och god livskvalitet.

Genom regional samordning kring principer, lokalisering och processer kan Sverigehuset bidra till en mer förutsägbar, kostnadseffektiv och långsiktigt fungerande bostadsförsörjning i hela Stockholmsregionen, utan att underminera kommunernas planmonopol eller lokala förutsättningar.

Flerbostadshus med kvalitet och tidlös gestaltning

Flerbostadsbyggande behövs men ska ske med hög boendekvalitet och långsiktig trivsel. Gestaltningen ska vara robust och tidlös med välproportionerade fasader, tåliga material och tydliga entréer. Projekt som Nacka Grace visar att klassisk arkitektur kan förena stadsmässighet med ljus, grönska och trygghet.

Nya flerbostadskvarter ska lokaliseras där kollektivtrafik, service och arbetsplatser kan bära utbyggnaden. Samtidigt ska bilens funktion beaktas genom god framkomlighet, tydliga in- och utfarter, fungerande parkering och tillgänglighet för räddningstjänst och varutransporter. Kvarteren ska erbjuda lugna gårdar, god dagsljusförsörjning, säkra stråk och bostäder i varierande storlekar så att människor kan bo kvar när behoven förändras.

Genomförande och uppföljning

Genomförandet ska präglas av förutsägbara, digitaliserade plan- och byggprocesser med tydliga kvalitetskrav. Trafik- och parkeringskonsekvenser ska redovisas öppet och följas upp mot faktisk funktion.

Uppföljningen ska vara enkel och verkningsfull. Relevanta indikatorer är ledtider i planprocessen, antal tillkomna småhus i äganderätt, bostadsrörlighet, boendes upplevda trygghet, tillgång till grönområden samt infrastrukturens kapacitet och funktion.

Med denna inriktning kan Stockholmsregionen skapa en bostadsförsörjning som är ekonomiskt rimlig och långsiktigt fungerande – där kapacitet, trygghet och livskvalitet sätts före kortsiktiga mål och där bostäder byggs för människor att leva i över tid.

Energiförsörjning som regional funktion

Energiförsörjning som regional funktion

Stabilitet, kapacitet och försörjningstrygghet i elektrifieringen

En robust och långsiktig energiförsörjning är en grundförutsättning för Stockholmsregionens utveckling, konkurrenskraft och beredskap. Elektrifieringen av transporter, industri och samhällsviktiga funktioner ökar kraven på tillförlitlig elproduktion, tillräcklig nätkapacitet och hög leveranssäkerhet över hela året. Den regionala utvecklingsplaneringen ska därför utgå från energisystemets funktion som helhet, med fokus på stabilitet, systembalans och försörjningstrygghet.

Planeringen ska bygga på en balanserad energimix som omfattar alla fossilfria energikällor. Ett energisystem som ensidigt är beroende av väderberoende produktion riskerar att skapa sårbarhet vid hög belastning, särskilt under kalla vinterperioder när efterfrågan är som störst. Därför behöver energiförsörjningen planeras med tillräcklig planerbar kapacitet som kan leverera el kontinuerligt och oberoende av väderförhållanden.

Planerbar fossilfri produktion och systemstabilitet

Kärnkraften utgör en stabil och tillförlitlig fossilfri energikälla med hög kapacitetsfaktor och lång teknisk livslängd. I den regionala utvecklingsplaneringen ska kärnkraftens roll som planerbar baskraft beaktas som en del av ett robust energisystem, särskilt i ett läge där elanvändningen förväntas öka kraftigt fram till 2045.

Utvecklingen av ny kärnteknik, inklusive mindre modulära reaktorer (SMR), innebär möjligheter att tillföra fossilfri elproduktion med hög leveranssäkerhet och lokal eller regional anpassning. SMR kan, genom sin modulära uppbyggnad och möjlighet till placering nära användning eller industriella kluster, bidra till att minska belastningen på stamnätet och stärka regional försörjningstrygghet. Teknikens säkerhetslösningar, höga kapacitetsfaktor och potential för samtidig el- och värmeproduktion är relevanta faktorer i den långsiktiga planeringen.

Förnybar energi och systembalans

Förnybara energikällor, däribland vindkraft, utgör en del av den fossilfria energimixen men innebär särskilda planeringsutmaningar. Vindkraftens väderberoende produktion medför stora variationer över tid, vilket ställer höga krav på kompletterande planerbar produktion, energilagring och nätkapacitet för att undvika effektbrist och störningar i elsystemet.

Vid planering av vindkraft ska därför den samlade miljöpåverkan beaktas, inklusive mark- och havsanvändning, resursuttag, buller, påverkan på landskapsbild samt effekter på djurliv och ekosystem. Den relativt kortare tekniska livslängden jämfört med kärnkraft samt omfattande material- och underhållsbehov är faktorer som behöver vägas in i ett långsiktigt systemperspektiv. Förnybar produktion ska integreras på ett sätt som inte äventyrar systemets stabilitet eller leder till ökade samhällskostnader över tid.

Nätkapacitet, elektrifiering och regional beredskap

Utbyggnad och förstärkning av elnäten är avgörande för att möjliggöra elektrifiering av transportsektorn, industrin och nya samhällsfunktioner. Den regionala utvecklingsplaneringen ska ta höjd för ökade effektbehov, flaskhalsar i överföringskapacitet och behov av redundans i nätet.

Energiförsörjningen ska också planeras ur ett beredskapsperspektiv. Samhällsviktiga verksamheter, transporter och digital infrastruktur är beroende av stabil elförsörjning även vid störningar, kriser eller säkerhetspolitiska händelser. Regional planering ska därför bidra till ett energisystem som kan upprätthålla drift vid hög belastning och snabbt återställas vid avbrott.

Samlad inriktning

Sammantaget ska energiplaneringen i Stockholmsregionen utgå från behovet av ett stabilt, fossilfritt och leveranssäkert energisystem som klarar kraftigt ökande efterfrågan. Planerbar produktion, förstärkt nätkapacitet och en realistisk bedömning av olika energislags systempåverkan är avgörande för att elektrifieringen ska kunna genomföras utan att äventyra tillväxt, beredskap eller försörjningstrygghet.

Vattenförsörjning, vattensäkerhet och robusta VA system

Vattenförsörjning, vattensäkerhet och robusta VA system

Vatten som strategisk samhällsresurs

En långsiktigt hållbar utveckling av Stockholmsregionen förutsätter en trygg, robust och säker vattenförsörjning. Tillgången till dricksvatten av god kvalitet är en grundläggande förutsättning för människors hälsa, för samhällsviktiga verksamheter och för regionens fortsatta utveckling. Vattenförsörjningen är därmed inte en isolerad miljöfråga utan en strategisk samhällsresurs som måste behandlas som samhällskritisk infrastruktur.

Stockholmsregionen är i hög grad beroende av ett begränsat antal vattentäkter och produktionsanläggningar. Denna koncentration skapar effektivitet men innebär samtidigt en strukturell sårbarhet. Belastningen på vattenresurserna ökar genom befolkningstillväxt, exploatering, klimatpåverkan och förändrade säkerhetspolitiska förutsättningar. Den regionala planeringen måste därför utgå från ett tydligt ansvarstagande för vattenförsörjningens långsiktiga funktion och säkerhet.

Regional vattenförsörjning i ett helhetsperspektiv

Dricksvattenförsörjningen i Stockholmsregionen är till sin karaktär regional även om det formella ansvaret är kommunalt. Vattentäkter, vattenverk, ledningssystem, skyddsområden och reservlösningar sträcker sig över kommungränser och är beroende av samordning mellan flera aktörer. Den regionala utvecklingsplanen ska därför ge tydlig vägledning för hur vattenförsörjningen ska säkras i ett långsiktigt perspektiv.

Planeringen ska utgå från ett helhetsperspektiv där råvattenkällor, vattenproduktion, distribution och reservvattenlösningar ses som delar av ett sammanhängande system. Exploatering, infrastrukturinvesteringar och förändrad markanvändning ska prövas mot deras påverkan på vattenkvalitet, vattenkvantitet och försörjningens robusthet. Detta gäller även åtgärder utanför avgränsade skyddsområden när dessa kan påverka vattenförsörjningen indirekt.

Den regionala planeringen ska även beakta scenarier där vattenförsörjningen påverkas av både oavsiktliga och avsiktliga händelser. Detta innefattar bortfall av vattenproduktion, förorening av råvatten och påverkan på distributionssystem. Lösningar som minskar beroendet av enskilda anläggningar och möjliggör försörjning från alternativa källor inom och utanför regionen ska därför prioriteras.

Robusthet, redundans och beredskap

Vattenförsörjningen ska planeras med utgångspunkt i robusthet och redundans. Systemen måste kunna fungera vid tekniska störningar, extrema väderhändelser,

föroreningar, olyckor och vid höjd beredskap. Reservvattenlösningar och alternativa försörjningsvägar är en nödvändig del av ett robust system och ska inte betraktas som undantag.

Den regionala planeringen ska stödja kommunernas arbete med att säkerställa tillgång till vatten även vid långvariga störningar. Detta omfattar samordning av reservvattentäkter, möjligheter till omledning av vatten samt skydd av strategiska anläggningar och ledningsstråk. Vattenförsörjningen ska behandlas i paritet med andra samhällskritiska tekniska system såsom energi och transporter.

Antagonistiska hot och bortfall av vattenförsörjning

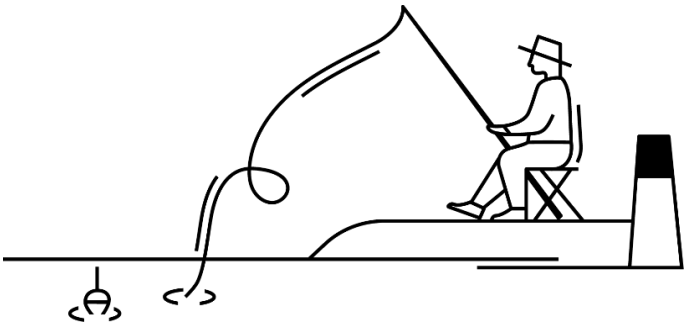
Vattenförsörjningen måste även planeras för avsiktliga handlingar som syftar till att störa eller slå ut samhällsviktiga funktioner. Sabotage och annan otillåten påverkan kan inte uteslutas i dagens säkerhetspolitiska läge. Den regionala utvecklingsplaneringen ska därför utgå från att primära vattenverk, råvattentäkter eller centrala ledningssystem kan sättas ur funktion helt eller delvis.

Planeringen ska säkerställa att vattenförsörjningen kan upprätthållas även vid bortfall av centrala anläggningar. Detta kräver geografiskt åtskilda system, fungerande reservvattenlösningar och möjligheter att snabbt ställa om försörjningen till alternativa källor. Redundans ska byggas in på systemnivå och inte enbart genom reservkapacitet i enskilda anläggningar.

Klimatanpassning och vattenkvalitet

Klimatförändringarna ställer ökade krav på vattenförsörjningens utformning och kapacitet. Förändrade nederbördsmönster, ökade skyfall och förändrade flöden påverkar både råvattenkvalitet och belastningen på VA systemen. Den regionala planeringen ska främja klimatanpassade lösningar som minskar risken för översvämningar, inträngning av föroreningar och överbelastning av ledningsnät.

Dagvattenhantering, skydd av avrinningsområden och hänsyn till grundvattenbildning ska integreras i den fysiska planeringen. Planeringen ska utgå från naturliga avrinningsområden snarare än administrativa gränser och bidra till att långsiktigt säkra både dricksvattenresurser och vattenmiljöer.



Prioritering vid målkonflikter

Vid målkonflikter mellan vattenförsörjning och andra intressen ska tillgången till dricksvatten av god kvalitet ges hög prioritet. Exploatering, energianläggningar, infrastruktur och annan markanvändning får inte äventyra vattenresursernas långsiktiga funktion eller försörjningens robusthet.

Vid planering och genomförande av utvecklingsprojekt ska även säkerhets och beredskapsperspektiv beaktas. Åtgärder som ökar sårbarheten i vattenförsörjningen eller försvårar möjligheten att ställa om till alternativa försörjningslösningar ska undvikas. Vattenförsörjningens funktion vid kris och höjd beredskap ska väga tungt vid avvägningar mellan konkurrerande mark och infrastrukturintressen.

Genomförande och ansvar

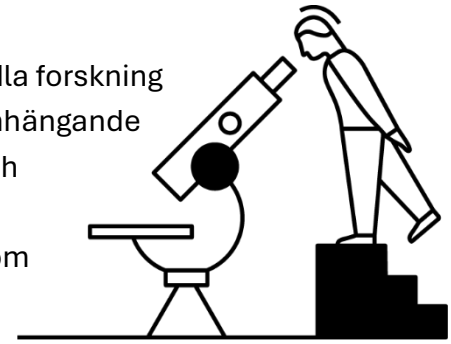
Regionen ska inom ramen för sitt regionala utvecklingsansvar verka för ökad samordning mellan kommuner, statliga myndigheter och vattenproducenter. Den regionala vattenförsörjningsplanen ska utgöra ett centralt underlag i den fortsatta fysiska planeringen och följas upp löpande.

Forskning, högre utbildning och kunskapsnoder som regional struktur

Forskning, högre utbildning och kunskapsnoder som regional struktur

Inriktning

Stockholmsregionens långsiktiga utveckling är i grunden beroende av stark forskning, högre utbildning och väl fungerande kunskapsmiljöer. Forskning är inte en sidoverksamhet eller ett projekt bland andra, utan en bärande regional struktur som påverkar sjukvårdens kvalitet, näringslivets konkurrenskraft, kompetensförsörjningen och regionens beredskap.



Den regionala utvecklingsplanen ska därför tydligt behandla forskning och högre utbildning som fysiskt och funktionellt sammanhängande system, jämförbart med infrastruktur, energiförsörjning och bostadsförsörjning. Detta ligger i linje med regionens utvecklingsansvar och med behovet av långsiktighet bortom enskilda mandatperioder.

Detta kapitel utgör en del av denna regionala utvecklingsplans alternativa inriktning, där långsiktighet, struktur och samhällsnytta ges företräde framför kortsiktiga projekt och tillfälliga satsningar. Forskning och högre utbildning ska i denna regionala utvecklingsplan behandlas som långsiktig samhällsinfrastruktur.

Kunskapsmiljöer som regionala noder

Stockholmsregionen rymmer flera internationellt ledande forsknings och utbildningsmiljöer med hög koncentration av akademisk verksamhet, avancerad sjukvård och kunskapsintensivt näringsliv. Dessa är geografiskt samlade i tydliga kunskapsnoder, såsom universitet och högskolor, universitetssjukhus, forskningsparker och större campusmiljöer.

Dessa noder fungerar som motorer för innovation, vårdutveckling och tillväxt men är samtidigt beroende av att den regionala planeringen säkerställer:

- god tillgänglighet genom kapacitetsstark kollektivtrafik och väginfrastruktur
- fungerande samband mellan lärosäten, sjukvård och arbetsplatser
- tillgång till mark för långsiktig utveckling och framtida expansion
- robust energiförsörjning och tillräcklig digital kapacitet

Utan ett samlat regionalt grepp riskerar forsknings och utbildningsmiljöerna att utvecklas fragmenterat, vilket försvagar både regionens konkurrenskraft och dess attraktionskraft för studenter, forskare och investeringar.

Campus, bostäder och vardagsfunktionalitet

Forskning och högre utbildning är beroende av fungerande vardagsstrukturer. Tillgång till student och forskarbostäder i lägen med goda kommunikationer är en avgörande faktor för att Stockholmsregionen ska kunna attrahera och behålla kompetens.

Den regionala utvecklingsplanen ska därför tydligt slå fast att bostadsförsörjning för studenter och forskare är en strategisk regional fråga, inte enbart en lokal angelägenhet. Planeringen ska underlätta:

- campusnära bostäder
- bostäder i kollektivtrafiknära lägen med snabba samband mellan kunskapsnoder
- blandade stadsmiljöer där utbildning, arbete och service samverkar

Effektiva och förutsägbara plan- och byggprocesser är centrala för att dessa miljöer ska kunna utvecklas i takt med regionens långsiktiga behov.

Forskning, sjukvård och life science

Stockholmsregionens akademiska sjukvård och life science sektor är av nationell och internationell betydelse. Utvecklingen av avancerad vård, klinisk forskning och precisionsmedicin är direkt beroende av nära och långsiktig samverkan mellan sjukvård, akademi och näringsliv.

Den regionala utvecklingsplanen ska därför stödja:

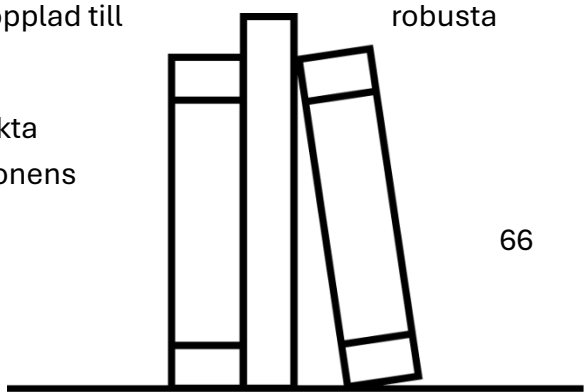
- universitetssjukhusens roll som forsknings och innovationsnav
- långsiktiga strukturer för klinisk forskning och kunskapsutveckling
- förutsättningar för att nya behandlingar och metoder kan komma patienter till del

Ett starkt och sammanhållet life science-ekosystem bidrar inte bara till vårdens kvalitet utan även till regionens försörjningsberedskap, tekniska utveckling och internationella konkurrenskraft.

Kunskap, konkurrenskraft och beredskap

I en tid präglad av geopolitisk osäkerhet, teknologisk omställning och ökade krav på samhällsberedskap är forskning och kunskapsuppbyggnad en strategisk tillgång. Regionens förmåga att upprätthålla samhällsviktig verksamhet, utveckla ny teknik och säkra långsiktig kompetensförsörjning är direkt kopplad till robusta forsknings och utbildningsmiljöer.

Den regionala utvecklingsplanen ska därför betrakta forskning och högre utbildning som en del av regionens



motståndskraft, där långsiktig planering, redundans och samverkan med statliga myndigheter är centrala komponenter.

Genomförande och ansvar

Region Stockholm ska inom ramen för sitt regionala utvecklingsansvar verka för att:

- forskning och högre utbildning integreras tydligt i den regionala rumsliga planeringen
- samverkan mellan stat, region, kommuner, akademi och näringsliv stärks
- långsiktiga planeringsförutsättningar för kunskapsnoder säkerställs
- regionala prioriteringar stödjer forskning med tydlig samhällsnytta

Regionens roll är inte att styra forskningens innehåll eller akademins inriktning, utan att i samverkan med stat och kommuner säkerställa långsiktiga planeringsförutsättningar för forskning och högre utbildning till gagn för stockholmarna och regionens framtida utveckling.

Arbetsmarknad och kompetensförsörjning

Arbetsmarknad och kompetensförsörjning

En fungerande arbetsmarknad är en grundförutsättning för Stockholmsregionens långsiktiga utveckling. Det är genom arbete som människor försörjer sig, företag utvecklas och välfärden finansieras. Samtidigt som Stockholmsregionen har en hög sysselsättning i ett nationellt perspektiv präglas arbetsmarknaden av en växande och varaktig obalans.

Samtidigt som arbetslösheten biter sig fast bland utrikes födda med kort utbildning, bristande kunskaper i svenska och svag etablering på den svenska arbetsmarknaden råder omfattande brist på arbetskraft inom flera samhällsbärande sektorer. Denna obalans begränsar regionens utvecklingskraft och försvårar både tillväxt och sammanhållning.

Arbetsmarknadens obalanser förstärks av regionens långsiktiga demografiska utveckling. En växande och åldrande befolkning innebär ett ökat behov av arbetskraft inom vård, omsorg, transporter och tekniska yrken. Samtidigt riskerar en stor grupp människor i arbetsför ålder att förbli utanför arbetsmarknaden om etableringen inte förbättras. Detta skapar ett växande gap mellan behov och tillgång på arbetskraft som måste hanteras långsiktigt.

Stockholmsregionen står för en betydande del av Sveriges samlade sysselsättning och ekonomiska värdeskapande. Utvecklingen är dock tydligt tudelad. Personer med efterfrågad utbildning, yrkeserfarenhet och god språklig förankring har starka möjligheter på arbetsmarknaden. Samtidigt har utrikes födda med låg utbildningsnivå och begränsad arbetslivserfarenhet i Sverige ofta svårt att etablera sig och riskerar långvarig arbetslöshet.

Denna obalans är inte konjunkturell. Den är strukturell.

En tudelad arbetsmarknad

Arbetslösheten i Stockholmsregionen är i hög grad koncentrerad till utrikes födda, särskilt till personer som saknar fullständig gymnasieutbildning och tillräckliga kunskaper i svenska språket. I dessa grupper är långtidsarbetslösheten hög och minskar långsamt även när efterfrågan på arbetskraft ökar.

Parallellt råder brist på arbetskraft inom vård och omsorg, byggverksamhet, industri, transportsektor och delar av handeln. Många av dessa yrken kräver inte akademisk utbildning men förutsätter grundläggande språkförmåga, yrkeskompetens och förmåga att fungera i arbetslivet.

Resultatet är en arbetsmarknad där personer står utanför arbete samtidigt som arbetsgivare saknar personal till verksamheter som är avgörande för regionens funktion.

Matchningsproblemet är strukturellt

Arbetsmarknadens obalans handlar i grunden om matchning. Det finns arbetstillfällen, men det saknas tillräckligt många arbetssökande med rätt kompetens. Bristande språkkunskaper, låg utbildningsnivå och svag arbetsmarknadsanknytning utgör centrala hinder för inträde i arbete.

En långsiktigt hållbar regional utveckling förutsätter att dessa hinder beskrivs tydligt. Om de faktiska problemen inte erkänns riskerar insatser att bli ineffektiva och utanförskap att permanentas.

Kompetensförsörjning utifrån faktiska behov

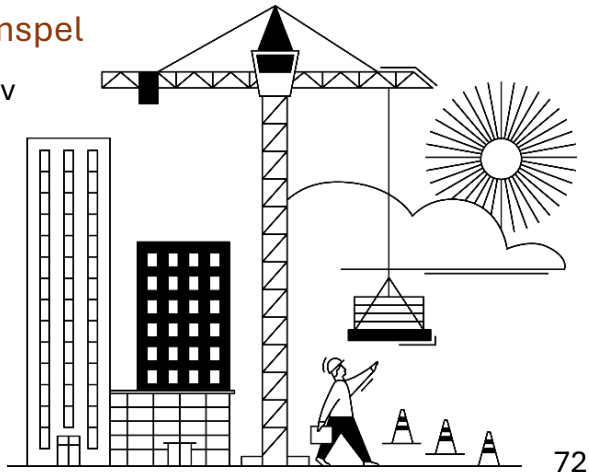
Stockholmsregionens kompetensförsörjning präglas av ett tydligt glapp mellan utbildningssystemet och arbetsmarknadens behov. Yrkesutbildningar inom bristyrken har under lång tid varit otillräckliga, samtidigt som utbildningsinsatser utan tydlig koppling till arbetsmarknaden byggts ut.

För många utrikes födda som står utanför arbetsmarknaden är bristande grundläggande utbildning och otillräckliga kunskaper i svenska språket det främsta hindret. Insatser för kompetensförsörjning behöver därför prioritera språk, yrkeskunskap och anställningsbarhet framför generella utbildningssatsningar utan tydlig målsättning.

Akademisk utbildning är en viktig del av regionens utveckling, men den kan inte ensam bära arbetsmarknaden. Stockholmsregionen behöver fler yrkeskunniga inom praktiska och tekniska yrken. Vägen till arbete måste vara tydlig, kraven begripliga och insatserna inriktade mot egen försörjning.

Arbete, bostäder och infrastruktur i samspel

Arbetsmarknadens funktion påverkas direkt av bostadsmarknadens och transportsystemets utformning. Brist på bostäder i arbetsmarknadsnära lägen, långa restider och begränsad tillgänglighet minskar rörligheten och försvårar inträdet på arbetsmarknaden.



En regional utvecklingsplan som syftar till ökad sysselsättning måste därför ta ett samlat grepp om arbete, boende och infrastruktur. Infrastrukturinvesteringar ska stärka arbetsmarknadens funktion och göra det möjligt för människor att ta sig till arbete och utbildning i hela regionen.

Tydligt ansvar och uppföljning

Regionens rådighet i arbetsmarknadsfrågor ligger främst i planering, samordning och långsiktiga prioriteringar. Genom regional utvecklingsplanering, kompetensförsörjningsarbete och infrastrukturinvesteringar kan regionen skapa förutsättningar för en fungerande arbetsmarknad, även om den statliga arbetsmarknadspolitiken ligger utanför regionens direkta ansvar.

Arbetet behöver präglas av tydliga mål och uppföljning med fokus på faktisk etablering i arbete och minskad långtidsarbetslöshet. Insatser ska bedömas utifrån resultat, inte utifrån omfattningen av projekt eller processer.

Arbetslinjen som grund för regional utveckling

Utgångspunkten är att arbete ska vara norm och egen försörjning målet. Med arbetslinjen avses i detta sammanhang att regional planering och kompetensförsörjning ska utgå från målet om egen försörjning genom arbete, där insatser är tydligt kopplade till arbetsmarknadens behov och individens ansvar att delta.

Insatser ska riktas till dem som i dag står utanför arbetsmarknaden, främst utrikes födda med svag etablering, men kombineras med tydliga krav på språkinlärning, deltagande och kompetensutveckling.

Ett nödvändigt vägval

Stockholmsregionens framtida utveckling förutsätter ett tydligt vägval. Antingen fortsätter utvecklingen mot en allt mer tudelad arbetsmarknad med växande utanförskap och arbetskraftsbrist, eller så stärks arbetslinjen genom tydliga krav, relevant kompetensförsörjning och bättre matchning. Den regionala utvecklingsplanen ska bidra till det senare. En fungerande arbetsmarknad är därmed inte ett avgränsat politikområde, utan en grundläggande förutsättning för Stockholmsregionens långsiktiga utveckling, konkurrenskraft och välfärd.

Digital infrastruktur och bredband

Digital infrastruktur och bredband

Tillgång till snabb, robust och tillförlitlig digital infrastruktur är en grundläggande förutsättning för Stockholmsregionens långsiktiga utveckling. Bredband och mobil uppkoppling utgör i dag samhällsbärande infrastruktur på samma nivå som el, vatten och transporter. För en region som rymmer både storstad, landsbygd och skärgård är digital infrastruktur avgörande för sammanhållning, konkurrenskraft och likvärdiga livsvillkor.

Digital infrastruktur utgör en del av Stockholmsregionens regionala struktur. Kapacitet, robusthet och redundans behöver säkerställas särskilt i regionala kärnor, samhällsviktiga noder och längs strategiska stråk där arbetsmarknad, vård, energi, vatten och beredskap koncentreras. Den regionala planeringen ska bidra till att digital infrastruktur samordnas med övriga strukturbärande system.

Digital infrastruktur är inte längre en kompletterande fråga utan en integrerad del av samhällsbyggandet. Regional utveckling, näringslivets konkurrenskraft, offentlig service och samhällets robusthet är i ökande grad beroende av fungerande digital kommunikation.

Nuläge och utveckling

Bredbandsutbyggnaden i Stockholmsregionen har kommit långt i ett nationellt perspektiv. I tätorterna är tillgången till snabbt bredband i huvudsak god, medan utbyggnaden på landsbygden och i skärgården har stärkts under senare år. Samtidigt har utbyggnadstakten avtagit i takt med att de mest kostnadskrävande och tekniskt krävande områdena återstår.

I flera delar av regionens landsbygd och skärgård finns god tillgång till fiber i övergripande transportnät, exempelvis till telestationer, master och andra knutpunkter. Däremot saknas ofta lokala accessnät fram till hushåll och företag. Det är i dessa delar av infrastrukturen som den digitala klyftan riskerar att bestå, trots att den samlade täckningen i länet är hög.

De kvarvarande områdena präglas av långa avstånd, låg befolkningstäthet och svåra markförhållanden. Samtidigt är dessa delar av regionen strategiskt viktiga för boende, företagande och regional sammanhållning och kan inte lämnas utanför den digitala infrastrukturen.

Bredband som regional utvecklingsfråga

Digital infrastruktur möjliggör arbete, studier och företagande i hela regionen och bidrar till att minska geografiska skillnader mellan olika delar av länet. För landsbygd och skärgård är tillgång till bredband ofta en förutsättning för att upprätthålla service, attraktivitet och långsiktig befolkningsutveckling.

Bredband är även en förutsättning för att vård, omsorg, utbildning och offentlig förvaltning ska fungera likvärdigt i hela regionen. Utan stabil och tillförlitlig uppkoppling försvåras både effektiv service och invånarnas möjlighet att ta del av digitala tjänster på lika villkor.

Digital infrastruktur är därmed en central del av regionens sociala och ekonomiska sammanhållning och ska behandlas som en strategisk regional utvecklingsfråga.

Mobil uppkoppling och framtida trådlösa tekniker som planeringsfråga

Utbyggnaden av mobil och trådlös kommunikation ställer ökande krav på kapacitet, täthet och tillförlitlighet i den underliggande infrastrukturen. Nuvarande och kommande generationer av mobil teknik, liksom andra trådlösa lösningar, kännetecknas av hög kapacitet men kortare räckvidd och ett växande behov av närhet till fasta nät.

Även framtida tekniker, inklusive vidareutvecklade mobilnät och kompletterande lösningar såsom satellitbaserad kommunikation, är i praktiken beroende av robusta markbundna nät för styrning, kapacitet, redundans och anslutning till samhällsviktiga funktioner. Optisk fiber och tillgång till kanalisation i marken bedöms därför även långsiktigt utgöra en grundläggande del av den digitala infrastrukturen.

Detta innebär att digital kommunikation inte enbart är en teknisk eller radiobaserad fråga, utan en tydligt rumslig och planeringsrelaterad fråga. Regional och kommunal fysisk planering behöver säkerställa förutsättningar för framtida digitala lösningar genom tillgång till mark, noder, stråk och redundanta förbindelser i både befintliga och nya bebyggelseområden.

Planering, ansvar och genomförande

Regionens roll är inte att bygga eller driva bredbandsnät, utan att genom regional fysisk planering skapa långsiktiga och samordnade förutsättningar för utbyggnad. Det regionala ansvaret omfattar att tydliggöra bredband som strategisk samhällsinfrastruktur och att bidra till samordning mellan kommuner, statliga aktörer och marknad.

Bredbandsutbyggnad bör, där så är möjligt, samordnas med om och utbyggnad av annan fysisk infrastruktur såsom vägar, vatten och avlopp samt energisystem. Samförläggning och tidig planering kan minska kostnader, begränsa intrång, minska störningar och skapa mer robusta lösningar över tid.

Vid ny bebyggelse och större omvandlingsområden bör förutsättningar för fiber och mobil kapacitet beaktas tidigt, på samma sätt som övrig teknisk försörjning. Bristande planering riskerar annars att leda till framtida omgrävningar, ökade kostnader och sämre funktion.

Den svenska bredbandsmodellen bygger i huvudsak på marknadsdriven utbyggnad. När marknadens förutsättningar inte räcker till krävs statliga insatser. Regionen ska verka för att statliga stöd och insatser även fortsättningsvis beaktar storstadslänens glesbygds- och skärgårdsförhållanden.

Robusthet och beredskap

Digital infrastruktur är en central del av samhällets robusthet och civila beredskap. Fungerande bredband är avgörande för krisledning, samhällsviktig kommunikation och samordning mellan aktörer vid störningar, kriser och höjd beredskap.

Vid avbrott i elförsörjning, transporter eller andra kritiska system ökar beroendet av tillförlitlig digital kommunikation. Regional planering behöver därför beakta inte enbart utbyggnad, utan även driftsäkerhet, redundans och långsiktig motståndskraft i den digitala infrastrukturen.

Regional inriktning

I denna regionala utvecklingsplan behandlas bredband som strategisk och långsiktig samhällsinfrastruktur. Stockholmsregionen ska verka för att:

- hela regionen har tillgång till snabb och tillförlitlig digital uppkoppling
- digital infrastruktur integreras tydligare i regional fysisk planering och i tidiga skeden vid ny bebyggelse
- skillnader mellan tätort, landsbygd och skärgård minskar
- robusthet och redundans stärks i både fiber- och mobil infrastruktur
- samordning och samförläggning används för att minska kostnader, intrång och störningar

Digital infrastruktur ska planeras med samma långsiktighet, samordning och ansvarstagande som övrig kritisk infrastruktur för att säkerställa en sammanhållen, robust och fungerande Stockholmsregion även på lång sikt.

Skärgård, Mälaröar och landsbygdsstruktur

Skärgård, Mälaröar och landsbygdsstruktur

Året runt funktion, utbildning, produktion och regional balans

Skärgården, Mälarens öar och regionens landsbygdsområden är bärande delar av Stockholmsregionens struktur. De är bostads och produktionsmiljöer, arbetsplatser och en del av regionens samlade beredskap. Den regionala planeringen ska utgå från att dessa områden fungerar året runt och att permanentboende ges stabila och långsiktiga villkor.

En ensidigt koncentrerad regional utveckling ökar sårbarheten och försvagar den samlade strukturen. En fungerande skärgård och livskraftig landsbygd är därför en del av regionens övergripande balans och långsiktiga motståndskraft.

Ö-miljöer utan fast förbindelse präglas av permanenta geografiska förutsättningar såsom långa transportavstånd, väderberoende trafik och begränsad redundans. Dessa villkor är strukturella och ska beaktas i prioriteringar och resursfördelning. Landsbygdsområden med låg täthet och stora avstånd har egna förutsättningar som kräver anpassade lösningar. Skärgård och inland hanteras inom samma regionala ram men med respekt för deras olika funktionella villkor.

Permanentboende är en planeringsprincip. Besöksnäring och deltidsboende är viktiga inslag men får inte ersätta en långsiktigt fungerande samhällsstruktur.

Landsbygdsnoder och lokal struktur

Utvecklingen ska stödja en flerkärnig struktur där mindre tätorter och serviceorter fungerar som lokala noder. Dessa noder ska bära grundläggande funktioner såsom skola, daglig service, kollektivtrafikanslutning och samhällsviktiga verksamheter.

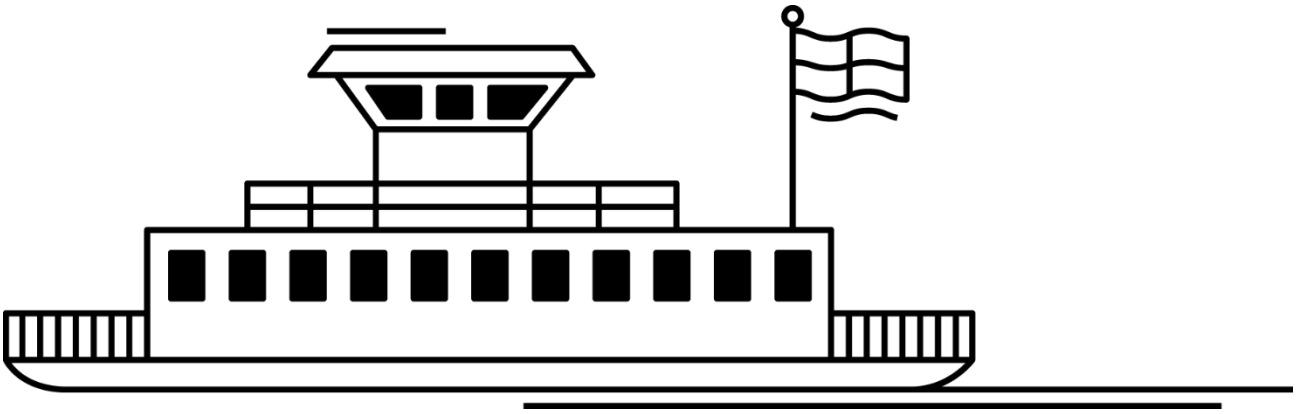
Befintlig bebyggelse och etablerade orter är utgångspunkten för utveckling. Sammanhängande strukturer prioriteras framför spridd och osammanhängande expansion.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen ska hanteras med långsiktighet. Permanentboende och lokalt näringsliv ska prioriteras där ny bebyggelse tillkommer, så att samhällsstrukturen stärks snarare än försvagas.

Planering som påtagligt försvagar långsiktig samhällsstruktur ska undvikas.

Tillgänglighet, logistik och grundläggande service

Tillgänglighet är en förutsättning för boende, arbete och service. Den övergripande infrastrukturplaneringen behandlas i Infrastrukturkapitlet. Här behandlas lokal funktion och robusthet.



Vattenburen trafik ska säkerställa året runt förbindelser mellan öar, replipunkter och regioncentrum. Redundans ska minska risken för isolering vid avbrott. Replipunkter ska dimensioneras för både person och godstransporter.

Godsförsörjningen till öar och kustsamhällen ska fungera även vintertid. Lastytor, lagringskapacitet och samordnad distribution är en del av samhällsstrukturen. Tillgång till livsmedel, bränsle och andra insatsvaror ska kunna upprätthållas vid störningar.

Grundläggande servicekedjor såsom post, distribution och dagligvaruförsörjning är avgörande för företagande och vardagsfunktion i glesare områden och ska beaktas i regional planering.

I landsbygdsområden är framkomlighet på det lokala vägnätet avgörande för skolskjuts, arbetsresor, näringsliv och räddningstjänst. Underhåll och bärighet är en strukturell förutsättning och ska prioriteras före nyetablering som riskerar att försvaga befintlig funktion.

Ö-skolor och landsbygdsskolor som bärande funktion

Tillgång till förskola och grundskola är en grundförutsättning för helårsboende. Skolor i landsbygd och skärgård är långsiktiga strukturresurser och avgörande för inflyttning, social kontinuitet och generationsväxling.

Tillfälliga variationer i elevunderlag får inte leda till permanenta strukturbortfall. Mindre samhällen präglas av naturliga demografiska svängningar. Planeringen ska därför utgå från långsiktig funktion och kontinuitet, inte enbart årsvisa elevtal. Där tillfälliga svackor uppstår bör riktade och tidsbegränsade stödformer kunna användas för att undvika irreversibla nedläggningar.

Långsiktigt hållbara skolor förutsätter samtidigt en aktiv platsutveckling. Skolans elevunderlag kan inte betraktas isolerat utan måste ses som en del av ett fungerande lokalsamhälle. Bostäder, tillgängliga kommunikationer, grundläggande service och lokala arbetsmöjligheter är avgörande för att barnfamiljer ska kunna bosätta sig och stanna kvar. Region och kommun behöver därför tillsammans med näringsliv och civilsamhälle bidra till samordnade insatser som stärker ortens långsiktiga livskraft och därmed skolans förutsättningar.

När skolor försvinner bryts inte bara utbildningsmöjligheter utan även lokal sammanhållning och framtida produktionsförmåga.

Rimliga restider till skola är en regional planeringsfråga. Trygga och förutsägbara skolskjutslösningar är avgörande för barnfamiljers kvarboende och för lokala företags långsiktiga etablering.

Digital undervisning kan komplettera men inte ersätta fysisk närvaro där elevunderlag finns. Skolor ska planeras som lokala noder i kris och beredskap med tillgång till reservkraft och säker kommunikation.

Gymnasial utbildning och kompetensförsörjning

Utbildning i landsbygd och skärgård ska kopplas till områdenas näringsstruktur. Inriktningar inom naturbruk, maritima näringar, skogsbruk, livsmedelsproduktion och vattenbruk ska kunna utvecklas i samverkan med lokalt näringsliv.

Utbildningssystemet ska bidra till att unga ges reella möjligheter att etablera sig och verka i regionens ytterområden. Kompetensförsörjning är en förutsättning för långsiktig produktionsförmåga och regional balans.

Näringsliv, produktiv mark och äganderätt

Gröna och blå näringar är centrala för områdenas livskraft. Brukningsvärd jordbruksmark och produktiv skogsmark är strategiska resurser och ska behandlas som sådana.

Skärgårdsjordbruk och lokal livsmedelsproduktion är en del av regionens försörjningsförmåga. Offentlig efterfrågan kan, inom gällande regelverk, bidra till att stärka lokala producenters långsiktiga villkor.

Småskaligt yrkesfiske och vattenbruk ska ges långsiktigt stabila förutsättningar i balans med miljökrav och nyttjande.

Äganderätt och brukanderätt är grundläggande för investeringar, generationsskiften och långsiktigt brukande. Planering som påtagligt försvårar produktionsförmåga eller rättssäkert brukande ska undvikas.

Mark av betydelse för livsmedelsproduktion ska så långt som möjligt skyddas mot exploatering som försvagar långsiktig produktionskapacitet. Landsbygden är inte en reserv för urban expansion utan en produktiv del av regionens struktur.

Säsongsvariation, energi och klimatanpassning

Planeringen ska hantera säsongsvariationer utan att permanentboende trängs undan.

Samhällsviktiga funktioner i ö- och kustmiljö ska lokaliseras och utformas med hänsyn till havsnivåförändringar och översvämningsrisk.

Lokal energiförsörjning och möjligheter till ö-drift ska beaktas i planering av samhällsviktiga funktioner för att stärka robustheten vid störningar.

Dricksvattenförsörjning behandlas i särskilt kapitel. Markanvändning ska ta hänsyn till skydd av vattentäkter.

Kulturmiljö och historiska landskap

Landsbygd och skärgård rymmer kulturhistoriska miljöer, fornlämningar och historiska brukningslandskap. Planeringen ska värna dessa miljöer som en del av regionens identitet och långsiktiga attraktivitet.

Utveckling ska ske med respekt för historiska strukturer och bebyggelsemönster.

Digital infrastruktur och totalförsvar

Digital uppkoppling är en förutsättning för arbete, utbildning och service. Redundans i kommunikation är en del av den civila beredskapen.

Landsbygd och skärgård har särskild betydelse i totalförsvarets geografiska struktur. Transportleder, hamnar, energiförsörjning och produktionsresurser ska kunna upprätthållas även vid höjd beredskap.

Prioriteringsprinciper

Avvägningar ska vägledas av följande principer:

- Permanentboende före fritidsdominerad expansion
- Produktion före exploatering av brukningsvärd mark
- Underhåll av befintlig funktion före nyetablering
- Robusthet före kortsiktig effektivisering
- Befintlig struktur före spridd nyetablering

Åtgärder som påtagligt försvagar långsiktig samhällsstruktur eller produktionsförmåga ska undvikas.

Uppföljning och indikatorer

Utvecklingen i landsbygd och skärgård ska följas upp genom indikatorer för regional balans, demografi, tillgänglighet, skolstruktur, produktiv mark och robusthet. Dessa omfattar bland annat befolkningsutveckling, andel helårsboende och barn i skolålder, restider till skola, tillgång till fungerande transporter, skolors fortlevnad samt brukad mark och lokal livsmedelsproduktion.

Avvikelser ska analyseras och leda till åtgärder inom respektive ansvarsområde.

Hälso- och sjukvård som regional funktion

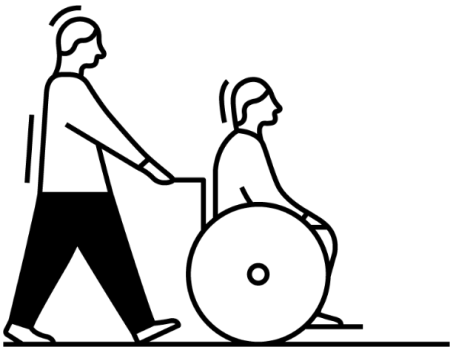
Hälso- och sjukvård som regional funktion

Hälso- och sjukvården är en grundläggande samhällsfunktion och en bärande del av Stockholmsregionens långsiktiga utveckling, robusthet och sammanhållning. Regionens förmåga att erbjuda tillgänglig, säker och behovsanpassad vård påverkar inte bara invånarnas hälsa utan även arbetsmarknadens funktion, den regionala attraktiviteten och samhällets motståndskraft i vardag, kris och vid höjd beredskap.

Den regionala utvecklingsplaneringen ska därför utgå från att hälso- och sjukvårdens kapacitet, tillgänglighet och beredskap är planeringsgrundande faktorer. Under lång tid har bristande kapacitetsplanering, otillräcklig samordning och undanträngning av kärnuppdraget bidragit till långa väntetider, brist på vårdplatser och hög belastning på personalen. Dessa strukturella förhållanden behöver beaktas i den långsiktiga regionala planeringen.

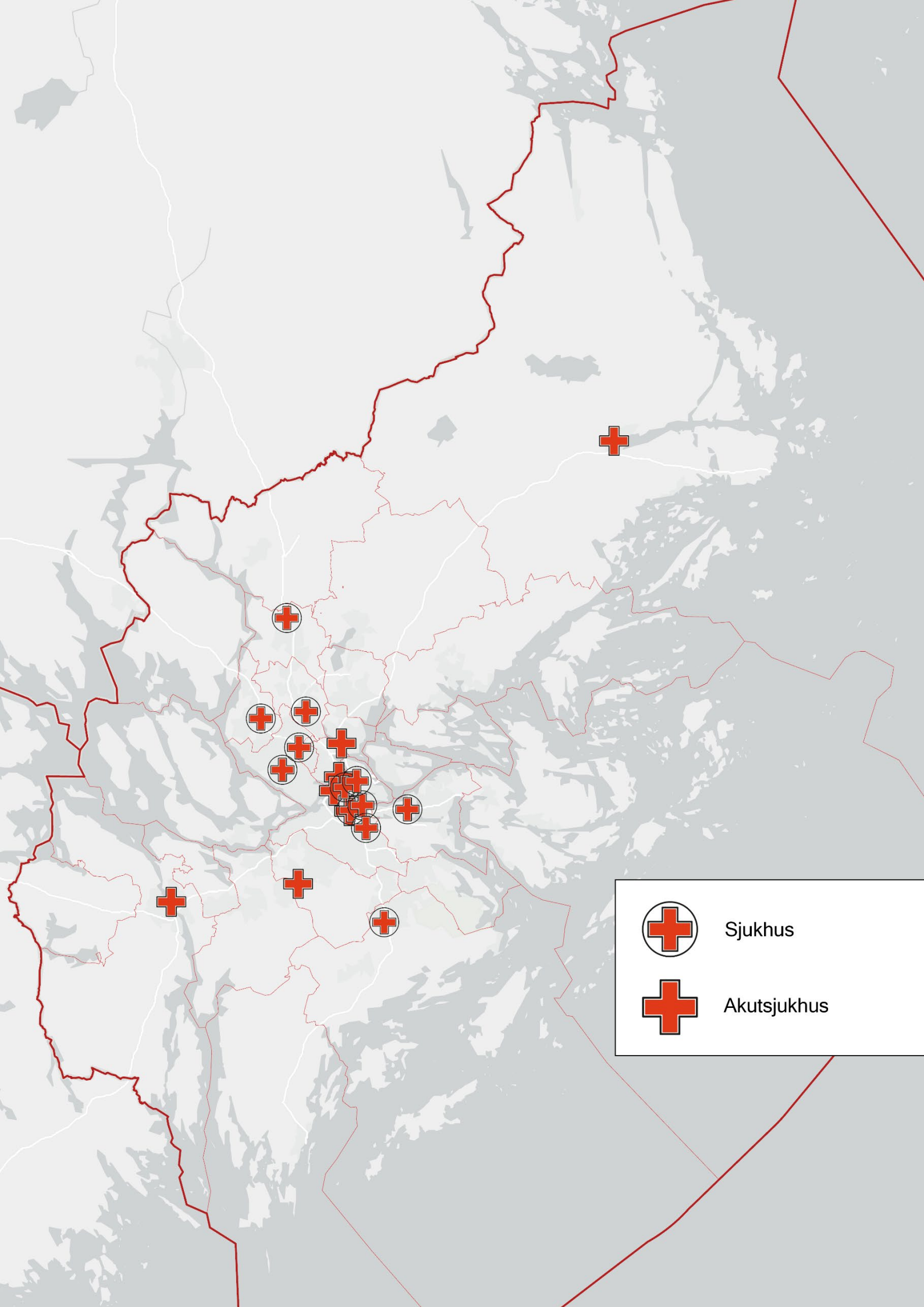
Planeringsgrundande vårdkapacitet och tillgänglighet

Regionens hälso- och sjukvård ska dimensioneras utifrån faktiska medicinska behov. Äldre, multisjuka och patienter med omfattande vårdbehov ska vara planeringsgrundande för kapacitet, lokalisering och resursfördelning. Vårdsystemet ska ha tillräcklig kapacitet för att klara både vardagens behov och perioder av hög belastning utan att patientsäkerhet eller tillgänglighet äventyras.



Primärvården utgör navet i vårdsystemet och har en central roll för kontinuitet, tidiga insatser och avlastning av den specialiserade vården. I den regionala planeringen ska primärvårdens funktion säkerställas genom långsiktig kapacitetsuppbyggnad, geografisk tillgänglighet och förutsättningar för fast patientansvar. En väl fungerande primärvård minskar onödiga akuta vårdbesök, återinläggningar och belastning på akutsjukhusen.

Akutsjukhusens funktion är avgörande för regionens samlade vårdkapacitet. Den regionala planeringen ska ta höjd för behovsstyrd tillgång till vårdplatser, en tydlig arbetsdelning mellan akut, planerad och högspecialiserad vård samt fungerande vårdflöden mellan olika vårdnivåer. Närakuter och intermediära vårdnivåer ska ses som viktiga delar av den regionala strukturen för att säkerställa att patienter snabbt når rätt vårdnivå och för att minska belastningen på akutsjukhusen.


Sjukhus
Akutsjukhus

Specialiserad vård, psykiatri och jämlik tillgång

Den specialiserade vården ska planeras i sammanhållna strukturer som säkerställer kvalitet, produktivitet och regional jämlikhet. Inom psykiatrin är tillgänglighet, kontinuitet och fungerande övergångar mellan barn- och ungdomspsykiatri och vuxenpsykiatri särskilt viktiga för regionens långsiktiga folkhälsa och sociala stabilitet. Öppenvårdens roll och tidiga insatser är centrala planeringsfaktorer för att minska återinsjuknande och oplanerade inläggningar.

Inom cancersjukvården ska regional planering utgå från sammanhållna vårdförlopp, tillgång till diagnostik och behandling samt långsiktig kapacitetsplanering. Karolinska Universitetssjukhuset utgör en central nod för kunskapsutveckling, utbildning och forskning med betydelse för hela regionens vårdsystem. Jämlik tillgång till avancerad diagnostik, bild- och strålbehandling samt precisionsmedicin ska säkerställas i hela länet.

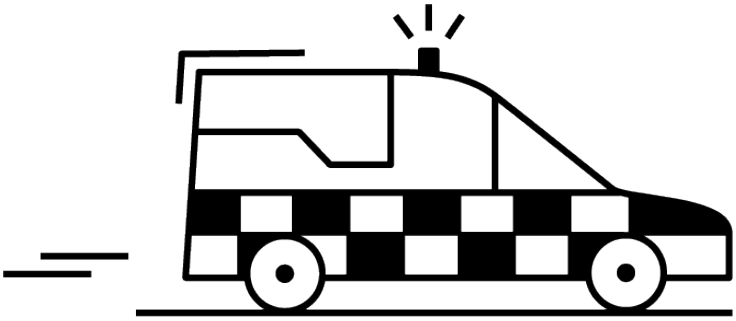
Vård, beredskap och regional robusthet

Prehospital vård, ambulansverksamhet och medicinsk beredskap är avgörande för regionens krisberedskap och totalförsvar. Den regionala planeringen ska säkerställa att dessa funktioner har tillräcklig kapacitet, geografisk täckning och redundans för att hantera såväl vardagliga händelser som större störningar, pandemier eller säkerhetspolitiska kriser.

Strategiskt lokaliserade vårdnoder ska utgöra en integrerad del av den regionala strukturen. Vårdplatser i norra, södra och östra länsdelen, såsom Löwenströmska sjukhuset, Nacka sjukhus och Norrtälje sjukhus, ska ha god tillgänglighet, robusta kopplingar till transportsystemet och kapacitet att avlasta akutsjukhusen vid högt tryck eller störningar.

Närakuter och förstärkta närakutfunktioner ska utvecklas som regionalt fördelade vårdnoder för att förbättra tillgängligheten, korta väntetider och skapa mer robusta vårdflöden i hela länet. Den geografiska spridningen av vårdnoder ska minska sårbarheten i systemet och säkerställa att vård finns nära invånarna i hela regionen.
Trygghet och säkerhet i vårdmiljöer är en förutsättning för vårdens funktion. Lokalisering och utformning av vårdinfrastruktur ska ta höjd för behov av skydd, robusta försörjningssystem och fungerande logistik.
Beredskapslager, alternativa leveransvägar samt redundans i kritiska IT- och energisystem ska integreras i planeringen för att säkerställa vårdens funktion vid störningar.

Vårdnoder ska kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner även vid störningar och samtidigt ingå i ett sammanhängande system där resurser snabbt kan omfördelas vid behov.

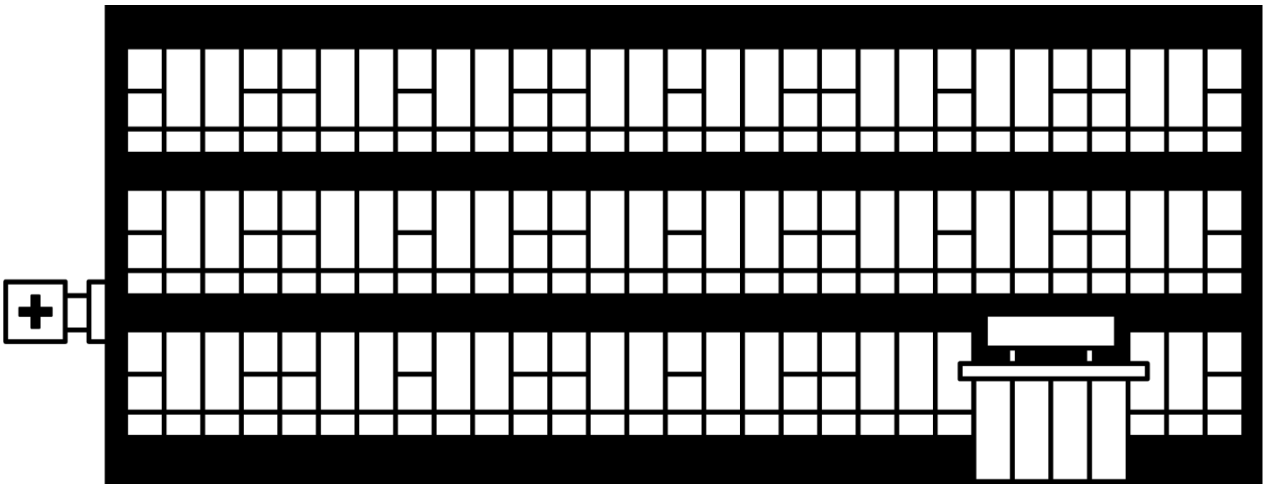


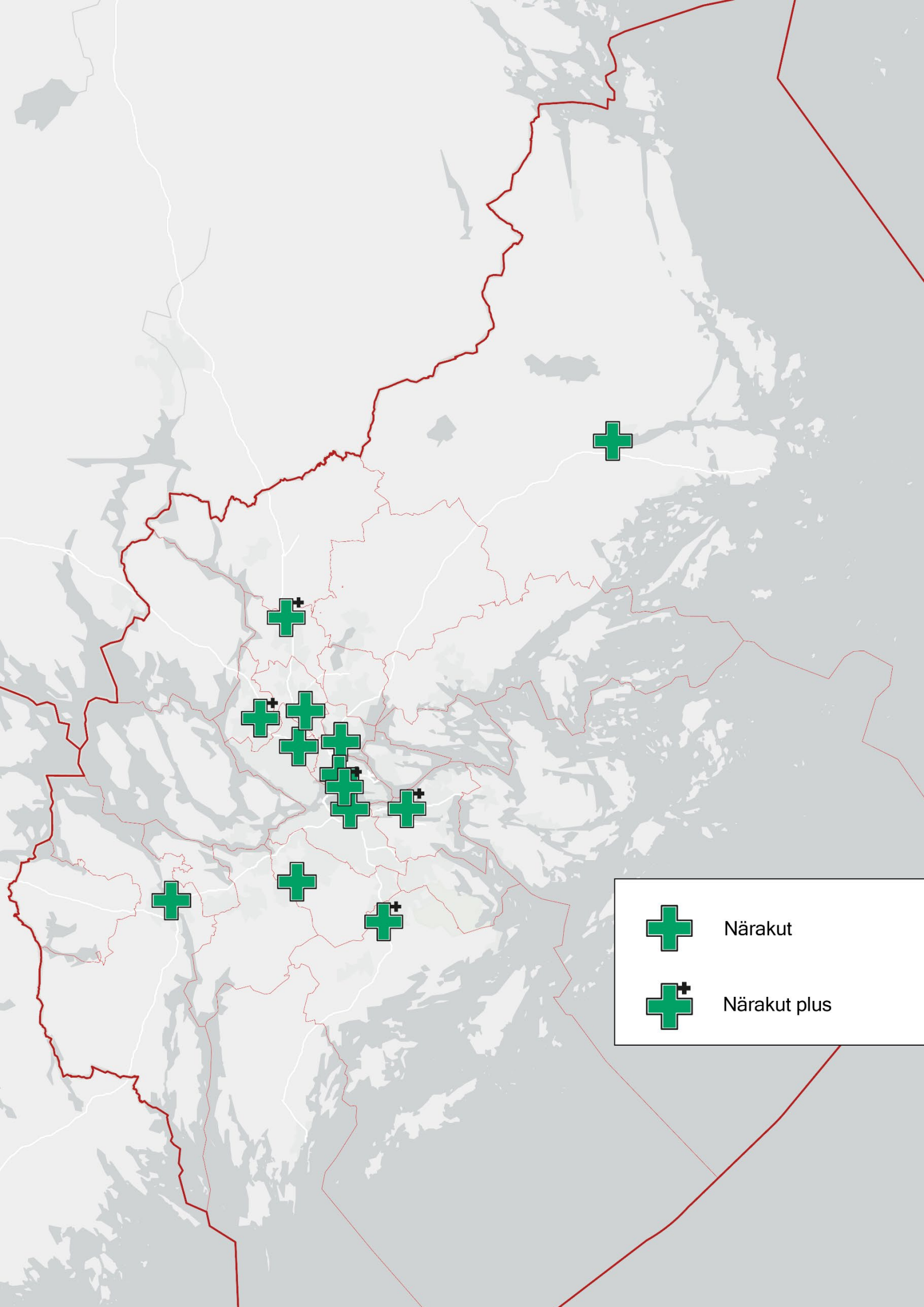
Kompetens, digital infrastruktur och långsiktig styrning

Tillgång till rätt kompetens är en strategisk förutsättning för vårdens långsiktiga funktion. Den regionala planeringen ska beakta vårdens behov av långsiktig kompetensförsörjning, arbetsvillkor och stabil bemanning som en del av regionens försörjningsförmåga. En vård som inte är attraktiv som arbetsplats riskerar att bli en strukturell flaskhals för regionens utveckling.

Den digitala infrastrukturen är en viktig del av vårdsystemets funktion. Samverkande informationssystem, säker informationsdelning och tillförlitliga data är planeringsgrundande för effektiv vård, patientsäkerhet och uppföljning. Digitala arbetssätt ska användas för att stärka tillgänglighet och effektivitet där det är medicinskt motiverat och förenligt med integritet och säkerhet.

Styrning och resursanvändning inom hälso- och sjukvården ska präglas av långsiktighet, transparens och behovsviktning. Investeringar i vårdinfrastruktur och kapacitet ska samordnas så att de stärker vårdens kärnuppdrag och inte tränger undan grundläggande funktioner. Den regionala utvecklingsplaneringen ska bidra till att vårdens resurser används där de ger störst effekt för regionens funktion, jämlikhet och motståndskraft över tid.




Närakut
Närakut plus

Kollektivtrafik som regional funktion

Kollektivtrafik som regional funktion

Tillgänglighet, kapacitet och robusta flöden i hela länet

Kollektivtrafiken är en grundläggande förutsättning för Stockholmsregionens funktion, sammanhållning och konkurrenskraft. Ett tillförlitligt, kapacitetsstarkt och tryggt kollektivtrafiksystem är avgörande för arbetsmarknadens räckvidd, social tillgänglighet och regionens förmåga att fungera i vardag såväl som vid störningar och kris.

Den regionala utvecklingsplaneringen ska utgå från att kollektivtrafiken utvecklas som ett sammanhållet system där olika trafikslag samverkar och kompletterar varandra. Resandet ska präglas av korta restider, tydliga byten och hög tillförlitlighet, samtidigt som systemet dimensioneras för ökade resandeflöden och förändrade mobilitetsmönster över tid.

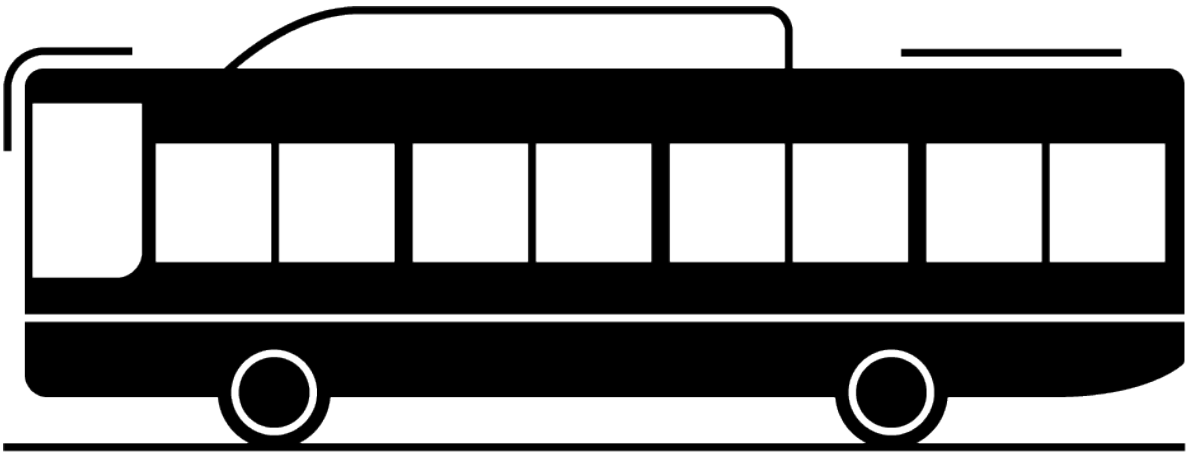
Ett sammanhållet och användarorienterat transportsystem

Kollektivtrafiksystemet ska utformas så att det är enkelt att använda och anpassat till resenärernas faktiska behov. Den regionala planeringen ska därför främja sömlösa reskedjor där kollektivtrafik, gång, cykel och nya mobilitetstjänster kan kombineras på ett effektivt sätt. Biljett- och betalsystem ska stödja enkel tillgång till hela transportsystemet och bidra till smidiga byten mellan trafikslag.

Digitalisering och ny teknik ska användas för att stärka systemets funktion, tillgänglighet och trygghet. Automatisering, datadriven trafikstyrning och realtidsinformation är planeringsgrundande verktyg för att öka punktlighet, kapacitetsutnyttjande och resenärsupplevelse.

Buss som flexibel och kapacitetsstark stomme

Busstrafiken har en central roll för att knyta samman bostadsområden, regionala noder och kollektivtrafikens stomnät. I den regionala planeringen ska bussystemets kapacitet, framkomlighet och tillförlitlighet prioriteras, särskilt i stråk med höga resandeflöden och där buss utgör huvudsakligt kollektivtrafikalternativ.



Utvecklingen ska inriktas på lösningar som möjliggör snabbare på- och avstigning, kortare restider och ökad trygghet, samt på flexibilitet för att möta variationer i efterfrågan över tid. Busstrafiken ska också bidra till fungerande resor under tider då övrig kollektivtrafik har begränsad kapacitet.

För att kollektivtrafiken ska fungera i hela länet krävs även ett biljettsystem som stödjer sammanhängande resor över långa avstånd. Resenärer ska kunna genomföra en hel resa inom regionen utan att begränsas av snäva tidsgränser, oavsett var i länet resan påbörjas. Ett sådant synsätt stärker tillgängligheten, ökar systemets användbarhet och gör kollektivtrafiken till ett reellt alternativ i hela Stockholmsregionen.

Pendeltåg och regional tågtrafik som ryggrad för arbetsmarknaden

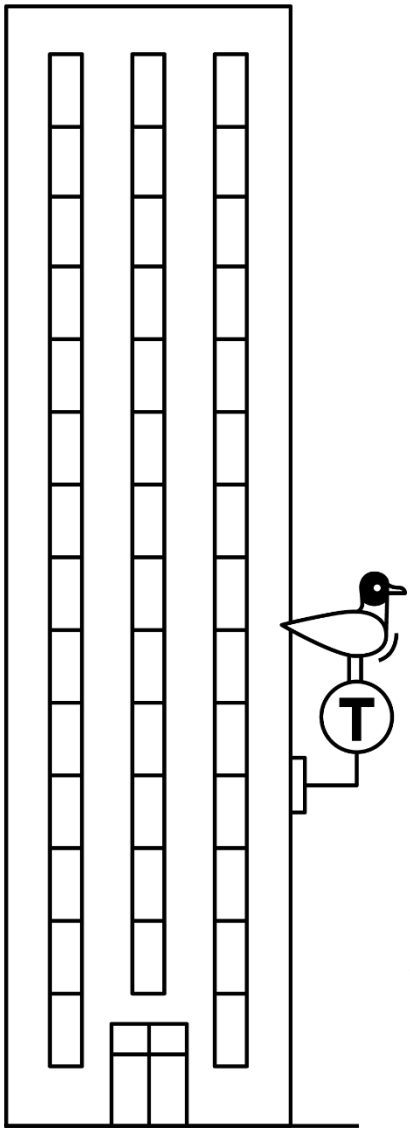
Pendeltågs- och regionaltågstrafiken är avgörande för den storregionala arbetsmarknadens funktion. Den regionala planeringen ska därför ta höjd för behov av hög turtäthet, punktlighet och tillräcklig kapacitet i både infrastruktur och trafiksystem.

Stationer och bytespunkter ska utformas för trygghet, tillgänglighet och väderskydd, och fungera som robusta noder i transportsystemet. Åtgärder som stärker säkerhet, reducerar störningar och förbättrar resenärsmiljön är centrala för att upprätthålla kollektivtrafikens attraktivitet och tillförlitlighet.

Tunnelbanan som kapacitetsbärande stadssystem

Tunnelbanan utgör ryggraden i Stockholmsregionens urbana kollektivtrafik. Den regionala planeringen ska säkerställa att tunnelbanesystemet har tillräcklig kapacitet, säkerhet och teknisk robusthet för att möta långsiktigt ökade resandeströmmar.

Automatisering, modernisering av fordon och stationer samt avancerad trafikstyrning är viktiga utvecklingsriktningar för att öka kapacitet, punktlighet och säkerhet. Tunnelbanans integration med övriga trafikslag ska stärkas för att möjliggöra effektiva reskedjor i hela regionen.



Sjötrafik som kompletterande regional resurs

Pendel- och skärgårdstrafik på vatten utgör ett viktigt komplement till det landbaserade transportsystemet och bidrar till regionens tillgänglighet, redundans och attraktionskraft. Den regionala planeringen ska ta tillvara potentialen i regionens vattenvägar genom att säkerställa tillförlitlig trafik, god tillgänglighet till bryggor och fungerande kopplingar till övrig kollektivtrafik.

Sjötrafiken ska planeras så att den kan avlasta belastade stråk, erbjuda alternativ vid störningar och bidra till en mer robust regional transportstruktur.

Kapacitetsstarka och säkra trafikstråk

Regionen ska prioritera utvecklingen av de väg- och järnvägsstråk som bär vardagsresor, näringslivets transporter och skärgårdens flöden. Åtgärder ska inriktas på att:

- öka framkomlighet och tillförlitlighet
- höja trafiksäkerheten
- minska buller och barriäreffekter i tätbebyggda områden
- skapa robusta omledningsmöjligheter vid störningar

Samverkan mellan Region Stockholm, Trafikverket och kommunerna är avgörande för att åtgärder ska kunna genomföras samordnat och med största möjliga effekt.

Prioriteringsprinciper

- Kapacitet och robusthet – stråk med återkommande flaskhalsar och hög belastning prioriteras.
- Samhällsekonomi och försörjning – kopplingar till hamnar, flygplatser och TEN-T-nätet ges särskild vikt.
- Trafiksäkerhet och miljö – åtgärder som minskar olycksrisker och buller i tätort prioriteras.
- Genomförbarhet – projekt med hög planeringsmognad kan tidigareläggas.

Infrastruktur

Infrastruktur

Infrastruktur – långsiktighet, robusthet och vardagsfunktion

Stockholmsregionens transportsystem är avgörande för regionens utveckling, konkurrenskraft och sammanhållning. Samtidigt präglas dagens infrastruktur av ett växande glapp mellan behov och kapacitet. Under lång tid har planering och investeringar begränsats av kortsiktiga politiska avvägningar och snäva tolkningar av miljö- och klimatmål, vilket har lett till att nödvändiga kapacitetsförstärkningar skjutits på framtiden. Till skillnad från tidigare generationers infrastrukturbyggande, där överkapacitet sågs som en styrka och en försäkring för framtida tillväxt, dimensioneras dagens system ofta för att precis klara nuvarande prognoser och mandatperioder.

Konsekvensen är ett transportsystem som är hårt utnyttjat, störningskänsligt och i delar oförmöget att hantera både vardagens resor och samhällets krav på beredskap, försörjning och robusthet. Trängsel, köbildning och bristande tillförlitlighet påverkar människors möjligheter att få ihop vardagen och företagens möjligheter att verka och växa i regionen.

Utgångspunkten för denna RUFS är att infrastrukturen ska byggas och utvecklas med långsiktighet som bärande princip. Planeringen ska ta höjd för befolkningstillväxt, förändrade resmönster, näringslivets behov och ökade krav på redundans vid kriser och störningar. Kapacitet ska ses som en nödvändig förutsättning för både miljönytta, effektivitet och trygghet, inte som ett problem i sig.

Ett fungerande transportsystem förutsätter också att olika trafikslag kompletterar varandra i stället för att ställas mot varandra. Kollektivtrafik, biltrafik, gång och cykel fyller olika funktioner i människors vardag och i regionens ekonomi. Infrastrukturplaneringen ska därför utgå från funktion och tillgänglighet, inte från ideologiska låsningar. Målet är att människor ska kunna välja det färdmedel som passar deras livssituation och att regionens samlade transportsystem ska bidra till frihet, rörlighet och ett fungerande vardagspussel.

Mot denna bakgrund pekar RUFS ut ett antal strategiska investeringar och åtgärder som stärker regionens tillgänglighet, robusthet och långsiktiga utvecklingsförmåga. Dessa ska ses som delar av ett sammanhängande system där tidiga nyttor kan tas hem etappvis, men där helheten alltid är vägledande.

Trängselskatt och långsiktig systemkapacitet

Trängselskatt används i dag som ett styrmedel för att påverka trafikflöden i Stockholmsregionen. Samtidigt kvarstår betydande kapacitetsbrister i transportsystemet, särskilt i de mest belastade stråken. Detta innebär att avgifter i praktiken hanterar symptom snarare än orsaker.

Inriktningen är att trängselskatt på sikt ska avvecklas och ersättas av en planeringsmodell som utgår från ökad kapacitet, robusthet och tillgänglighet i transportsystemet. Regionens utveckling förutsätter att människor och företag kan röra sig effektivt i hela länet och i den storregionala strukturen.

Ett transportsystem med tillräcklig kapacitet minskar behovet av restriktiva styrmedel. Fokus ska därför ligga på att bygga bort flaskhalsar, stärka redundansen och skapa alternativa stråk. Detta gäller särskilt i de delar av vägnätet där störningar i dag får stora systemeffekter.

Utbyggnaden av strategiska förbindelser är central. En sammanhängande ringstruktur, förstärkta radiella stråk och utvecklade tvärförbindelser bidrar till att avlasta de mest belastade delarna av systemet. Investeringar i exempelvis Östlig förbindelse, kapacitetshöjningar på E4 och E18, utveckling av väg 73 samt stärkta tvärförbindelser i både norra och södra länsdelen är avgörande för att skapa ett mer balanserat trafiksystem.

I ett robust transportsystem ska framkomlighet säkerställas även vid störningar, underhåll och höjd belastning. Detta kräver att infrastrukturen dimensioneras för både vardag och kris, samt att kritiska funktioner inte är beroende av ett fåtal överbelastade passager.

Den långsiktiga inriktningen innebär att ekonomiska styrmedel som begränsar rörlighet fasas ut i takt med att kapaciteten i systemet byggs ut. Målet är ett transportsystem där tillgänglighet, tillförlitlighet och effektivitet utgör grunden för regionens utveckling.

Struktur och prioritering av infrastruktursatsningar

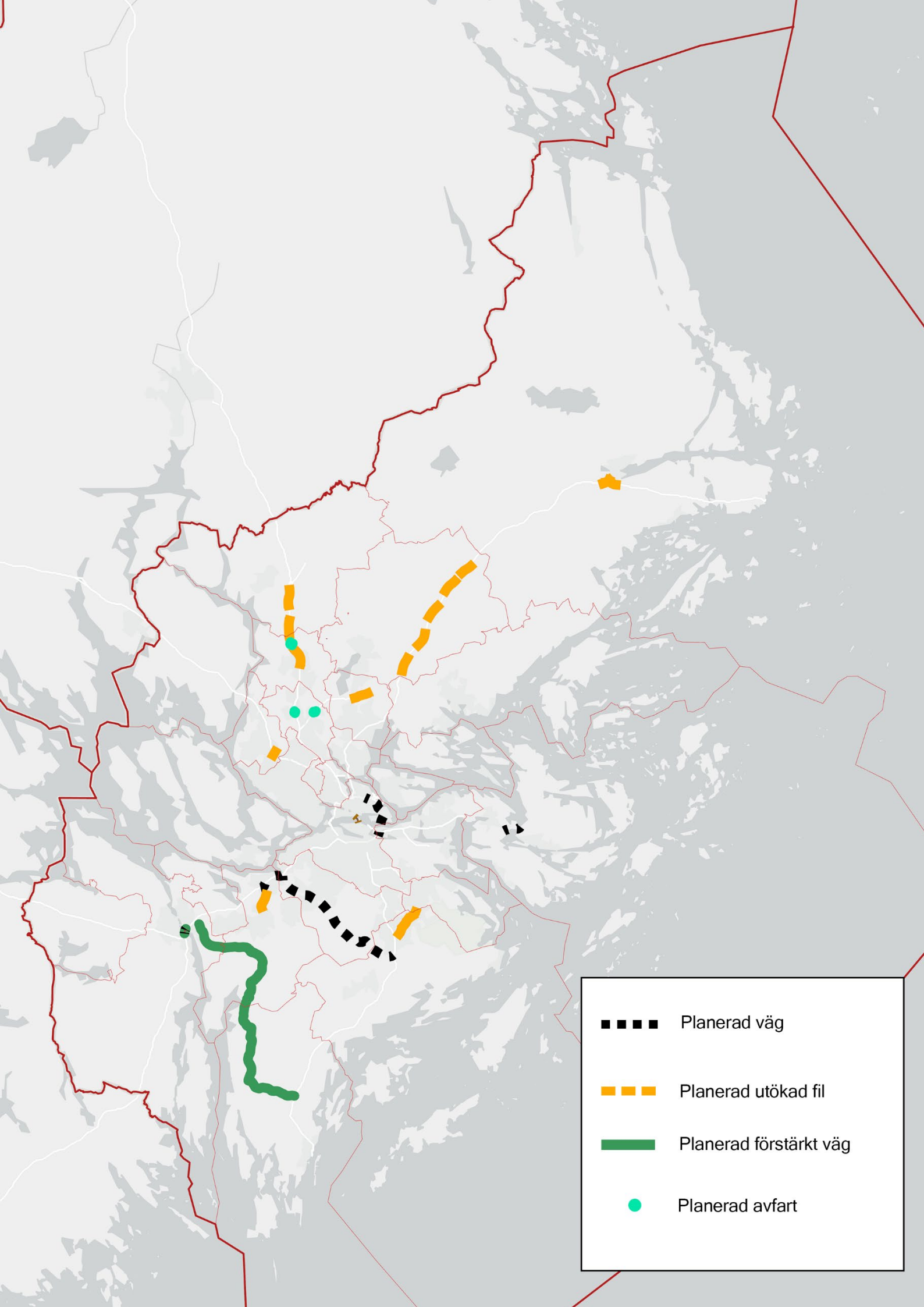
De infrastruktursatsningar som redovisas i detta kapitel har strukturerats utifrån funktion i det regionala transportsystemet och den samlade systemnyttan. Fokus ligger på kapacitet, robusthet och förutsägbarhet i vardagen, snarare än på enskilda trafikslag eller isolerade objekt.

Projekten är grupperade efter vilken roll de spelar i helheten: ringstruktur och genomfart, nationella och internationella länkar, regionala tvärförbindelser, lokala flaskhalsar med systempåverkan samt åtgärder som förbättrar miljö och livskvalitet genom ökad

funktion i infrastrukturen. Indelningen syftar till att tydliggöra hur åtgärder i olika delar av regionen samverkar och förstärker varandra.

Namngivna projekt som bedöms vara systemkritiska redovisas och motiveras i huvudtexten. Ytterligare objekt och mer lokala åtgärder samlas i bilaga för att säkerställa transparens och spårbarhet utan att tynga planens huvudstruktur.

Genom denna uppbyggnad blir det tydligt hur varje satsning bidrar till kortare och mer förutsägbara restider, förbättrad trafiksäkerhet, stärkt framkomlighet för näringsliv och samhällsviktiga transporter samt ett transportsystem som är dimensionerat för både vardag och störning.


Planerad väg
Planerad utökad fil
Planerad förstärkt väg
Planerad avfart

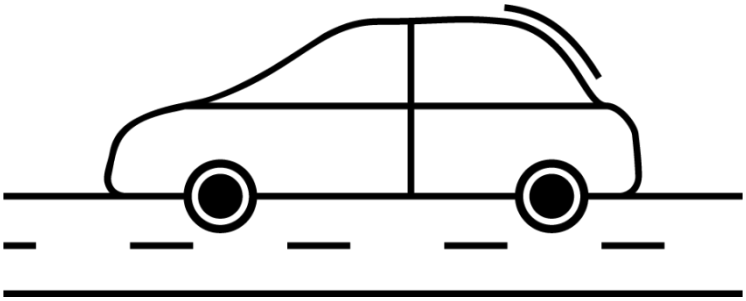
Regional ringstruktur och genomfart

En fungerande regional ringstruktur är avgörande för att Stockholmsregionens transportsystem ska vara kapacitetsstarkt, robust och förutsägbart. Genom att leda genomfartstrafik runt snarare än genom innerstaden skapas bättre förutsättningar för både vardagsresor, näringslivets transporter och samhällsviktiga flöden. Samtidigt minskar sårbarheten vid störningar, olyckor och planerat underhåll.

I dag är ringstrukturen ofullständig och beroendet av ett fåtal centrala stråk är stort. Detta skapar trängsel, restidsvariationer och en hög störningskänslighet som påverkar hela regionen. För att stärka systemets helhet krävs kapacitets- och robusthetsåtgärder som tydligt prioriterar genomfartens funktion, avlastar innerstaden och knyter samman norra och södra regiondelar i ett sammanhängande stråk.

De åtgärder som redovisas nedan utgör nyckelkomponenter i en sådan ringstruktur. De ska ses som systeminvesteringar med regional och nationell betydelse, där nyttan inte enbart uppstår lokalt utan genom hur de samverkar med övriga delar av transportsystemet.

Östlig förbindelse



Östlig förbindelse sluter den regionala ringstrukturen mellan Norra och Södra länken och utgör en strategisk nyckel för Stockholmsregionens tillgänglighet, robusthet och försörjningsförmåga. Förbindelsen avlastar innerstadens gatunät, minskar restidsvariationer i östra länsdelen och skapar ett mer tillförlitligt stråk för näringslivets transporter, kollektivtrafik och räddningstjänst.

Planeringsinriktningen är en huvudsakligen tunnelburen lösning med få och kompakta trafikplatser, utformad för att minimera intrång i känsliga natur- och kulturmiljöer och säkerställa att Nationalstadsparkens värden inte försämras. Anslutningar vid bland annat Värtahamnen, Frihamnen och Värmdöleden ska dimensioneras för att flytta genomfartstrafik från innerstaden till ringstråket och samtidigt värna lokala gaturum, gång- och cykelstråk samt busstrafik.

Östlig förbindelse bör genomföras som ett vägstrategiskt projekt även om storskaliga kollektivtrafiklösningar inte ryms i ett första skede. Kollektivtrafikåtgärder i anslutande nät är önskvärda och ska integreras där de stärker helheten, men de är inte en förutsättning för beslut om själva förbindelsen. Genomförandet ska baseras på uppdaterade trafik- och miljöanalyser samt samhällsekonomiska bedömningar som

speglar dagens res- och godsflöden. Etappvis utbyggnad och tidiga delnyttor kan prövas för att successivt stärka funktionen i systemet.

Gräv ner Getingmidjan och Centralbron – återställ Stockholms hjärta

Getingmidjan och Centralbron utgör i dag en av de mest belastade och störningskänsliga noderna i det svenska transportsystemet. Samtidigt skapar anläggningarna en tydlig barriär i Stockholms historiska centrum, med negativa konsekvenser för stadsmiljö, tillgänglighet och vistelsekvalitet. Efter att Citybanan tagit över pendeltågens kapacitetsbehov finns förutsättningar att pröva en samlad nedgrävning av kvarvarande järnvägsspår och vägtrafik.

En tunnelbaserad lösning för järnväg och väg skulle minska sårbarheten i landets viktigaste järnvägsknut, skapa robusta omledningsmöjligheter vid störningar och samtidigt frigöra ytor för sammanhängande gång- och cykelstråk, parker och stadsliv över Riddarfjärden. Åtgärden stärker både transportsystemets funktion och Stockholms roll som huvudstad.

Planeringsinriktningen är att utforma lösningen med minsta möjliga intrång i kultur- och naturmiljö, hög driftsäkerhet och tydliga räddnings- och servicefunktioner. Genomförandet kräver nära samordning mellan stat, region och kommun samt uppdaterade analyser av trafik, miljö, grundläggningsförhållanden och samhällsekonomi. Etappvis genomförande bör prövas för att möjliggöra tidiga nyttor och begränsa störningar under byggtid.

Sammantaget bidrar åtgärden till att stärka den regionala och nationella genomfartskapaciteten, minska systemets störningskänslighet och återlänka Stockholms hjärta i enlighet med RUFS långsiktiga inriktning.

Nationella och internationella länkar

Stockholmsregionens roll som nationellt nav och internationell knutpunkt förutsätter infrastruktur som klarar stora och varierande flöden av människor, gods och samhällsviktiga transporter. Dessa länkar bär inte bara vardagspendling och näringslivets logistik utan är också avgörande för beredskap, försörjningssäkerhet och regionens samlade konkurrenskraft.

I dag är flera av dessa stråk hårt belastade och känsliga för störningar. Bristande kapacitet och ojämn standard leder till köer, restidsvariationer och sårbarhet i systemet, med konsekvenser långt utanför den enskilda väg- eller järnvägssträckan. För att stärka regionens funktion krävs därför riktade investeringar som höjer kapacitet, tillför

redundans och skapar stabila kopplingar mellan Stockholm, övriga landet och omvärlden.

Sexfilig E4 till Arlanda

E4 mellan Glädjen och Arlanda är en av landets mest trafikbelastade vägsträckor och utgör huvudlänk till Sveriges största flygplats samt en central del av det nationella stamvägnätet. Den nuvarande standarden med två körfält i varje riktning har nått sin kapacitetsgräns, vilket ger återkommande köbildning, stora restidsvariationer och förhöjd olycksrisk. Belastningen väntas öka ytterligare i takt med befolkningstillväxt, utvecklingen av Arlanda och förändrade trafikflöden i samband med andra större investeringar i vägnätet.

Inriktningen är att bredda E4 till tre körfält i vardera riktningen på hela sträckan och samtidigt bygga om ramper, broar och trafikplatser så att helheten fungerar robust. Åtgärderna ska kombineras med moderna trafikstyrningssystem för att jämna ut flöden, förbättra trafiksäkerheten och stärka punktligheten för både person- och godstrafik. Miljö- och närboendehänsyn ska hanteras genom bulleråtgärder och anpassad utformning där det krävs.

Genomförandet ska baseras på uppdaterade trafikprognoser och samordnas med Arlandas långsiktiga utveckling. Etappvis utbyggnad kan användas för att ta hem tidiga nyttor och minska störningar under byggtid. Sammantaget stärker åtgärden tillgängligheten till Arlanda, minskar sårbarheten i norra infarten till Stockholm och bidrar till ett mer tillförlitligt nationellt transportsystem.

Tillgänglighet till Löwenströmska och avlastning av trafikplats Glädjen

Löwenströmska sjukhuset är en viktig del av regionens vårdinfrastruktur i norra länsdelen. Tillgängligheten till sjukhuset är samtidigt beroende av ett vägnät som redan i dag är hårt belastat där trafikplats Glädjen fungerar som en kritisk punkt i E4 systemet. För att stärka framkomligheten för sjuktransporter, personal och besökare bör en ny eller ombyggd avfart från E4 i höjd med Löwenströmska utredas. Åtgärden ska prövas utifrån systemnytta, trafiksäkerhet och robusthet vid störningar och ska bidra till att avlasta trafikplats Glädjen och minska sårbarheten i norra infarten.

E18 Norrtälje–Stockholm (inklusive Vallentunaavsnitten)

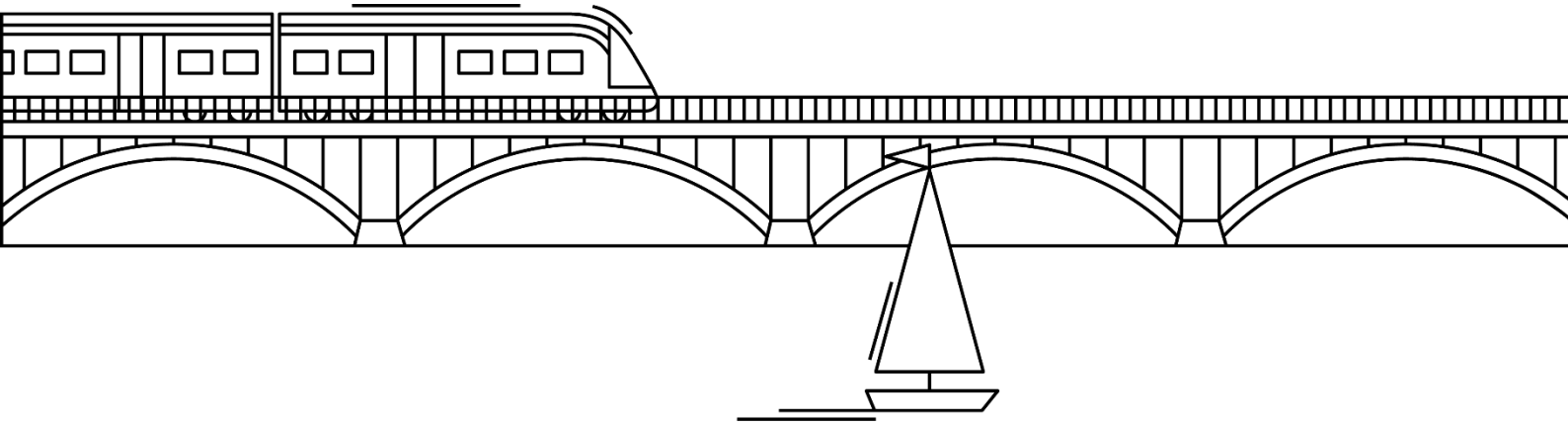
E18 är huvudstråket mellan Norrtälje, Kapellskär och Stockholm och har stor betydelse för pendling, näringslivets transporter och godsflöden till och från hamnverksamheten. Stråket utgör samtidigt den viktigaste landförbindelsen till Kapellskärs hamn, en av Östersjöregionens centrala gods- och färjehamnar, vilket gör vägens funktion särskilt betydelsefull ur både regionalt och nationellt perspektiv. På flera delsträckor, särskilt söder om trafikplats Söderhall, är vägen i dag underdimensionerad i förhållande till trafikvolymerna. Kombinationen av tung trafik, pendlingstoppar och stora säsongsvariationer kopplade till besöksnäring och fritidsboende skapar flaskhalsar, ojämna restider och försämrad trafiksäkerhet. Även vid Norrtäljes södra infart uppstår återkommande kapacitetsproblem där trafik från E18, lokala anslutningar och tätortstrafik möts. Denna punkt fungerar i dag som en flaskhals och behöver på sikt dimensioneras och utformas för högre kapacitet och mer stabila trafikflöden.

Inriktningen är att successivt höja standarden till 2+2 på belastade avsnitt och samtidigt genomföra åtgärder i trafikplatser och ramper som stabiliserar flödena. Lokala korsningar, busshållplatser och gång- och cykelkopplingar som påverkar infartsfunktionen till Norrtälje behöver utvecklas och dimensioneras för ett stabilt trafikflöde. Samtidigt är det viktigt att uppmärksamma att vägstandarden generellt försämras ju längre norrut i kommunen och regionen man kommer. Smalare vägar, bristande bärighet och begränsad framkomlighet påverkar tillgången till arbetskraft, företagens möjligheter att etablera sig och viljan hos befintliga verksamheter att expandera. För att stärka Roslagens utvecklingskraft krävs därför en mer sammanhållen syn på vägstandarden i hela stråket, där även de nordligare delarna mot Hallstavik och Grisslehamn ges förutsättningar för säkra, effektiva och tillförlitliga transporter året runt. Målet är att skapa ett stråk med jämn kapacitet året runt, minskad olycksrisk och förbättrad framkomlighet för både buss och gods. I tätortsnära lägen ska buller, barriäreffekter och lokala miljökonsekvenser hanteras genom riktade skydds- och gestaltningsåtgärder.

Åtgärderna ska genomföras etappvis med fokus på de mest belastade delarna, så att nyttor kan realiseras successivt. Sammantaget stärker detta E18:s funktion som nationell och internationell länk och knyter norra Stockholmsregionen närmare huvudstaden på ett mer tillförlitligt och trafiksäkert sätt. Stråket har även betydelse ur ett beredskaps- och robusthetsperspektiv. En tillförlitlig vägförbindelse mellan huvudstaden, Roslagen och hamnverksamheten i Kapellskär är viktig för samhällsviktiga transporter, försörjningsflöden och totalförsvarets logistik.

Spårväg syd

Södra Stockholmsregionen har i dag bristande tvärgående kollektivtrafikförbindelser, vilket innebär att många resor mellan regionala stadskärnor sker via centrala Stockholm. Detta leder till längre restider, ökad belastning på befintliga kollektivtrafiksystem och begränsad tillgänglighet mellan viktiga målpunkter som Flemingsberg, Kungens kurva–Skärholmen och Älvsjö.



Inriktningen är att genomföra Spårväg syd som en kapacitetsstark och attraktiv tvärförbindelse i kollektivtrafiksystemet. Spårvägen ska binda samman regionala kärnor och bytespunkter, skapa bättre kopplingar till pendeltåg och tunnelbana samt bidra till ett mer sammanhängande och effektivt kollektivtrafiknät i södra delen av regionen. Satsningen ska stödja bostadsbyggande, arbetsplatsetableringar och utvecklingen av regionala stadskärnor.

Målet är att stärka tillgängligheten och öka kollektivtrafikens konkurrenskraft i Södertörn, minska behovet av resor via innerstaden och bidra till en mer hållbar regional utveckling. Uppföljningen ska visa kortare restider, ökat kollektivtrafikresande och förbättrad tillgänglighet mellan arbete, studier och service.

Dubbelspår på Nynäsbanan (Hemfosa–Nynäshamn)

Nynäsbanan är en strategiskt viktig järnvägsförbindelse för både persontrafik och gods, särskilt i takt med Norvikhamnens utveckling. Kvarvarande enkelspårsavsnitt mellan Hemfosa och Nynäshamn begränsar kapaciteten, försämrar punktligheten och skapar en strukturell sårbarhet i systemet.

Ett fullt utbyggt dubbelspår möjliggör fler tåglägen, stabilare tidtabeller och bättre samordning mellan gods- och pendeltrafik. Det skapar också redundans i transportsystemet genom att fler transporter kan flyttas från väg till järnväg vid störningar eller kapacitetsproblem.

Genomförandet bör samordnas med hamnens logistikbehov och genomföras etappvis så att kapacitetshöjningar kan tas i bruk successivt. Uppföljningen ska visa förbättrad punktlighet, ökad godskapacitet från Norvik och minskad belastning på väg 73. Åtgärden stärker därmed både regionens konkurrenskraft och dess försörjningsberedskap.

Utred förlängning av väg 73 till E4/E20 samt utveckla väg 225

Väg 73 är huvudlänken mellan Stockholm och Norvikhamnen i Nynäshamn, men saknar i dag en direkt och högkapacitetsmässig koppling till det nationella stamvägnätet västerut. Tunga transporter tvingas därför genom Södra länken eller via väg 225, vilket skapar trängsel, säkerhetsproblem och miljöbelastning i känsliga miljöer. Nynäshamn betonar därför att även väg 225 måste lyftas som en viktig regional tvärförbindelse i sammanhanget.

Inriktningen är att tillsammans med Trafikverket utreda en västlig förlängning av väg 73 till E4/E20 i motortrafikledsstandard. Tvärförbindelse Södertörn utgör en naturlig fysisk grund för en sådan koppling och bör prövas som del av ett sammanhållet 73-stråk. Samtidigt behöver väg 225:s funktion och utvecklingsbehov analyseras som en del av den regionala tvärförbindelsestrukturen. Utredningen ska belysa kapacitet, trafiksäkerhet, miljöeffekter och betydelsen för godsflöden, näringsliv och beredskap.

Målet är att skapa en robust, trafiksäker och förutsägbar länk mellan Norvikhamnen och stamvägnätet, avlasta innerstadens leder och minska sårbarheten i södra regiondelen. Uppföljningen ska visa kortare restider, minskad tung trafik på olämpliga stråk och förbättrad tillförlitlighet i gods- och persontransporter.

Regionala tvärförbindelser

Regionala tvärförbindelser spelar en avgörande roll för att binda samman arbetsmarknader, bostadsområden och verksamhetskluster utan att belasta innerstadens redan hårt utnyttjade huvudleder. Dessa stråk skapar alternativa färdvägar, ökar redundansen i transportsystemet och gör regionen mindre sårbar vid störningar, olyckor eller planerat underhåll.

I Stockholmsregionen är flera tvärgående länkar i dag underdimensionerade i förhållande till befolkningstillväxt och utbyggnad av nya bostads- och verksamhetsområden. Bristande kapacitet leder till köbildning, sämre punktlighet för kollektivtrafiken och onödiga omvägar för både människor och gods. Utvecklingen av regionala tvärförbindelser är därför central för vardagsfunktion, näringslivets rörlighet och ett robust transportsystem.

Tvärförbindelse Södertörn

Södertörn saknar i dag en sammanhängande och kapacitetsstark öst–västlig vägförbindelse, vilket innebär att trafik tvingas ta omvägar via det centrala vägnätet eller genom lokala stråk. Detta skapar trängsel, försämrad framkomlighet och ökad belastning på vägar som inte är dimensionerade för genomgående trafik, särskilt för tung trafik kopplad till regionala godsflöden.

Inriktningen är att säkerställa ett genomförande av Tvärförbindelse Södertörn som en strategisk regional länk mellan E4/E20 och väg 73. Förbindelsen bör utformas med hög kapacitet och trafiksäker standard samt integreras i ett sammanhållet system av tvärförbindelser i södra regiondelen, där även väg 225 utgör en viktig del. Satsningen ska bidra till förbättrad tillgänglighet mellan regionala stadskärnor, stärkt funktion i transportsystemet och effektivare godsflöden till och från Norvikhamnen.

Målet är att skapa en robust och sammanhängande infrastruktur på Södertörn som avlastar det centrala vägnätet, förbättrar framkomligheten för både person- och godstransporter och minskar sårbarheten i transportsystemet. Uppföljningen ska visa kortare restider, ökad tillförlitlighet och en tydligare styrning av tung trafik till ändamålsenliga stråk.

Norrortsleden (väg 265) – kapacitet och flaskhalsar

Norrortsleden är en viktig tvärförbindelse mellan E4 vid Häggvik och E18 vid Rosenkälla och knyter samman stora delar av norra länets bostads- och arbetsmarknader. Leden har avlastat lokala gator och förbättrat tillgängligheten, men lider i dag av tydliga kapacitetsbrister, särskilt vid Löttingetunneln där vägen smalnar av till ett körfält i varje riktning.

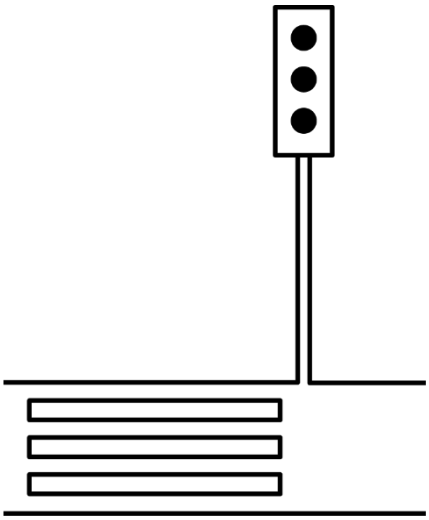
Denna flaskhals orsakar återkommande köer och restidsosäkerhet, vilket förvärras av pågående och planerad expansion i Täby, Vallentuna, Upplands Väsby och Österåker. Inriktningen är att höja kapaciteten och robustheten genom åtgärder i och kring Löttingetunneln, kompletterat med förbättrade ramper, trafikstyrning och vid behov fler körfält på belastade delsträckor.

Åtgärderna ska förbättra framkomligheten för både bil- och busstrafik, minska olycksrisken och skapa jämnare restider. Genomförandet bör inledas med en åtgärdsvalsstudie som prövar olika alternativ och möjliggör etappvis utbyggnad med tidiga nyttor.

Hågelbyleden (väg 258)

Hågelbyleden är en huvudlänk på Södertörn som förbinder viktiga bostads- och verksamhetsområden med E4 och det övergripande vägnätet. Trots sin strategiska funktion präglas leden av kapacitetsbrister, kökänsliga korsningar och begränsad framkomlighet i rusningstid.

Inriktningen är att åtgärda identifierade flaskhalsar genom breddning där det behövs, separata svängfält och ombyggda korsningar som ger jämnare trafikflöden. Vid anslutningar mot E4 ska lösningar prövas som minskar genomfart i lokalgatunätet och förbättrar tillgängligheten för kollektivtrafik och näringslivets transporter.



Åtgärderna ska kombineras med förbättrade gång- och cykelpassager för att öka trafiksäkerheten och minska konflikter mellan trafikslag. Sammantaget stärker detta Hågelbyledens funktion som regional tvärförbindelse och avlastar parallella stråk.

Förbifart Tullinge (väg 226)

Förbifart Tullinge syftar till att leda genomfartstrafik utanför centrala bostads- och centrumområden i Tullinge. Genom att avlasta Masmovägen och andra lokala gator förbättras framkomligheten, trafiksäkerheten och livsmiljön i tätorten, samtidigt som belastningen på E4 mellan Flemingsberg och Tumba minskar.

Inriktningen är att färdigställa förbifarten i en sammanhållen lösning med god kapacitet och tydliga anslutningar till det lokala vägnätet. Busstrafikens framkomlighet ska prioriteras i kritiska punkter och miljöhänsyn hanteras genom bullerskydd och anpassad utformning.

Genomförandet bör ske etappvis, med tidiga nyttor i samband med anslutande projekt, samtidigt som hela sträckningens funktion säkerställs. Förbifarten stärker sydvästra regiondelens tillgänglighet och bidrar till ett mer robust vägnät.

Gudöbroleden Haninge–Tyresö

Gudöbroleden är en central förbindelse mellan Haninge och Tyresö och bär både arbetspendling, näringslivets transporter och kollektivtrafik. Dagens utformning skapar ryckiga trafikflöden, köbildning och trafiksäkerhetsproblem, vilket påverkar både restider och boendemiljö.

Inriktningen är funktionsdriven och syftar till att återställa och höja framkomligheten där problemen är som störst. Åtgärderna omfattar kontrollerade omkörningsmöjligheter, bussprioritering i maxtimme, harmoniserade hastigheter och riktade bullerskydd. Långsamtgående trafik ska i större utsträckning ledas till alternativa stråk för att minska riskfyllda situationer på huvudleden.

Genomförandet ska ske etappvis med fokus på snabba vinster som ger omedelbar effekt på kölängder och punktlighet, följt av mer strukturella åtgärder vid behov. Uppföljningen ska bygga på tydliga mått för restid, trafiksäkerhet och boendemiljö.

Lokala flaskhalsar med regional påverkan

Namngivna objekt

Utöver de systembärande stråken identifieras ett antal lokala flaskhalsar där begränsad kapacitet eller bristande utformning ger tydliga regionala effekter i form av köer, försämrad trafiksäkerhet och sämre punktlighet i kollektivtrafiken. Dessa åtgärder är viktiga för systemets funktion men kräver i hög grad fortsatt utredning, lokal anpassning och samordning med kommunal planering.

För att säkerställa tydlighet i planens huvudstruktur redovisas dessa objekt samlat i bilaga. Där beskrivs deras funktion, problematik och principinriktning för åtgärd.

Norra länsdelen

- **Järfälla – Veddesta förbättrade regionala vägkopplingar och ökad kapacitet**
  Veddesta växer med nya bostäder, verksamheter och ökade trafikflöden vilket ställer högre krav på kapacitet och tillgänglighet i det regionala vägnätet. Ett särskilt problem är bron över järnvägen vid Veddesta som i dag utgör en tydlig flaskhals för trafiken i området och samtidigt påverkar funktionen i ett viktigt regionalt stråk. Åtgärder för att bredda bron bör därför prövas i syfte att förbättra framkomligheten och minska sårbarheten i systemet. Även förbättrade på- och avfarter till E18 behöver prövas för att avlasta Veddesta och Viksjöleden samt stärka områdets koppling till det regionala vägnätet.
- **Täby kyrkby** – kompletterande åtgärder kring Vikingavägen.
  Justeringar av lokala korsningar, bussprioritet och GC-passager som kompletterar ombyggnad av trafikplats mot Norrortsleden.
- **Vallentuna – lokala anslutningar till E18**
  Kapacitets- och säkerhetsåtgärder på sekundära anslutningsvägar som påverkar tillgängligheten till regionala stråk.
- **Norrtälje – kompletterande åtgärder längs väg 76**
  Lokala korsningar, busshållplatser och GC-kopplingar som påverkar infartsfunktionen till staden behöver utvecklas för ett stabilt trafikflöde. Samtidigt

försämras vägstandarden norrut mot Hallstavik och Grisslehamn, med smalare vägar och begränsad framkomlighet som påverkar arbetsmarknad och näringsliv. En mer sammanhållen syn på hela stråket krävs för att säkerställa tillförlitliga transporter året runt.

- **Sollentuna Norrviken Viby ny anslutning till E4**
  Viby och Norrviken ligger i ett av regionens mest belastade stråk där E4 och Ostkustbanan löper nära bebyggelse. I dag leds betydande trafik med målpunkt Viby genom centrala delar av Norrviken vilket ger buller, försämrad luftmiljö och lägre trafiksäkerhet. En direkt på och avfart till E4 bör prövas för att styra trafik till rätt stråk, minska genomfart i bostadsmiljö och förbättra boendemiljö utan att försvaga systemets funktion.
- **Väg 263 – regionalt viktigt stråk för tillgänglighet och kapacitet**
  Väg 263 utgör ett viktigt regionalt stråk som knyter samman Mälardalsregionen med Sigtuna, Märsta och Arlanda. Stråket har stor betydelse för arbetspendling, kollektivtrafik och godstransporter, men präglas i dag av kapacitetsbrister och bristande trafiksäkerhet på flera delsträckor.
  Den fortsatta utvecklingen ska utgå från att stärka framkomligheten, öka trafiksäkerheten och säkerställa tillförlitliga restider. Åtgärder i enlighet med Trafikverkets åtgärdsvalsstudie ska genomföras, inklusive förbättrade korsningslösningar och ökad kapacitet genom ytterligare körfält där så krävs. Särskilt i Märstaområdet finns behov av kapacitetsförstärkningar, där ett utökat körfältssystem bidrar till ett mer robust trafikflöde och bättre förutsättningar för kollektivtrafiken i högtrafik.
- **Sollentuna Väsjöområdet förbättrad anslutning mot Norrortsleden**
  Väsjöområdet växer och ställer högre krav på kapacitet och tillgänglighet i det regionala vägnätet. Kopplingarna mot Norrortsleden är i dag begränsade vilket riskerar att öka belastningen på lokalgator och skapa framtida kapacitetsbrister. Åtgärder som stärker anslutningen bör prövas i syfte att förbättra framkomlighet, minska restidsvariationer och ge bättre funktion för boende, näringsliv och samhällsviktiga transporter.

Södra länsdelen

- **Södertälje – strategisk passage för regionen**
  Södertälje utgör en central passage för både väg- och godstrafik där förbindelsen över Södertäljekanalen är avgörande för regional och nationell tillgänglighet. Den nuvarande bron innebär begränsad kapacitet och sårbarhet vid störningar.

  Planeringen ska därför säkerställa en robust och kapacitetsstark lösning, där en ny förbindelse och en tunnellösning prövas för att öka tillförlitlighet och framkomlighet i hela stråke

- **Botkyrka – lokala åtgärder längs väg 226**
  Mindre korsningsjusteringar och bussprioritering som sammantaget ger systemeffekt i rusning.
- **Haninge – sekundära åtgärder kopplade till Gudöbroleden**
  Lokala signaljusteringar, hållplatslägen och GC-omläggningar som stärker helheten.
- **Nynäshamn – tätortsnära åtgärder längs väg 73**
  Buller, sikt och säkerhetsåtgärder utöver huvudstråket.

Skärgård och vattenburen infrastruktur

Tillgänglighet, redundans och försörjning i ö- och kustmiljöer

Skärgården är en integrerad del av Stockholmsregionens transportsystem och försörjningsstruktur. För boende, näringsliv, samhällsservice och beredskap utgör vattenburna transporter inte ett komplement, utan ofta den enda realistiska förbindelsen till fastlandet. Ett fungerande, robust och långsiktigt planerat sjötransportsystem är därför avgörande för regionens sammanhållning, attraktivitet och motståndskraft.

Till skillnad från väg- och järnvägsnätet präglas den vattenburna infrastrukturen av få alternativa stråk och hög sårbarhet vid driftstörningar. Kapacitetsbrister, bristande redundans i replipunkter och otillräcklig samordning mellan trafikslag riskerar att snabbt få konsekvenser för vardagsresor, godsförsörjning och samhällsviktiga transporter. Detta gäller särskilt i ett läge där befolkningen i skärgården ökar säsongsvis och där krav på beredskap och försörjningssäkerhet har skärpts.

Utgångspunkten i RUFS är att vattenburen infrastruktur ska planeras med samma systemlogik som övriga regionala stråk. Det innebär att färjetrafik, replipunkter, hamnlägen och anslutande väg- och kollektivtrafik ska fungera som sammanhängande kedjor, dimensionerade för både vardag och störning. Planeringen ska ta höjd för långsiktig kapacitet, tydlig redundans och förutsägbarhet för både resenärer och näringsliv.

Vaxholm – utbyggd färjetrafik och robusta replipunkter

Vaxholm utgör en central nod i skärgårdens transportsystem och har stor betydelse för både boende, besöksnäring och regional tillgänglighet. Dagens trafikupplägg är sårbart vid störningar och skapar periodvis köbildning, trängsel och påfrestningar på stadsmiljön. För att stärka systemets robusthet krävs åtgärder som ökar kapacitet och redundans i färjetrafiken, särskilt genom utveckling av replipunkterna på Rindö.

Inriktningen är att pröva lösningar med dubbla färjelägen, förbättrad trafikstyrning och tydligare separation mellan genomfart och lokal trafik. Samtidigt ska anslutningar för buss, gång och cykel ges god funktion för att säkerställa smidiga byten mellan trafikslag. Åtgärderna syftar till att korta väntetider, minska störningskänsligheten och skapa ett mer tillförlitligt system för både vardagsresor och samhällsviktiga transporter.

Vattenburna stråk som del av regional robusthet

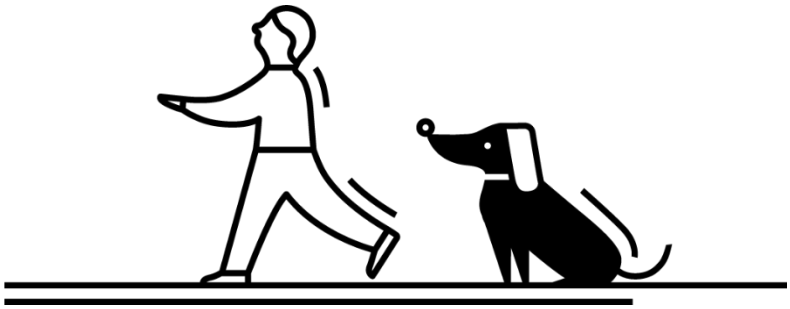
Utöver Vaxholm finns ett behov av att i ett regionalt perspektiv stärka sjötrafikens roll för redundans och beredskap. Vattenvägar kan i flera lägen fungera som alternativa transportstråk vid störningar i väg- och järnvägsnätet, men detta förutsätter att infrastruktur, logistik och ansvarsfördelning är planerade i förväg.

RUFS pekar därför ut behovet av att långsiktigt säkra och utveckla replipunkter, hamnlägen och anslutande infrastruktur i skärgården, med fokus på försörjning, räddningstjänst, sjuktransporter och godshantering. Planeringen ska ske i samverkan mellan stat, region och berörda kommuner och utgå från tydliga funktionskrav snarare än tillfälliga trafikupplägg.

Miljö, hälsa och livsmiljö längs huvudleder

Åtgärder som förbättrar boendemiljö utan att försämra systemets funktion

Stockholmsregionens huvudleder är avgörande för tillgänglighet, försörjning och regional sammanhållning. Samtidigt löper flera av dessa stråk genom tättbebyggda områden där buller, luftföroreningar och barriäreffekter påverkar människors hälsa och livskvalitet. En långsiktig regional planering kräver därför att kapacitet och funktion i transportsystemet kombineras med riktade åtgärder som förbättrar närmiljön där belastningen är som störst.



Utgångspunkten i RUFS är att miljö och hälsa inte ska hanteras genom att minska infrastrukturens funktion eller kapacitet, utan genom att göra den mer robust, effektiv och tekniskt anpassad till sin omgivning. När trafikflöden blir jämnare, köerna kortare och restiderna mer förutsägbara minskar också utsläpp och buller. Miljönytta och framkomlighet är därmed inte motsatser, utan ömsesidigt förstärkande.

Åtgärder längs huvudleder ska därför prioriteras där de ger stor effekt för många människor och samtidigt stärker systemets helhet. Det handlar om att minska exponeringen i befintlig bebyggelse, förbättra kopplingar mellan stadsdelar och skapa tryggare vistelsemiljöer utan att flytta problemen till andra delar av nätet.

Bullerskydd längs Stockholms huvudleder

Trafikbuller är i dag en av de mest omfattande miljö- och hälsorelaterade belastningarna i Stockholmsregionen. Längs flera av regionens huvudleder exponeras stora bostadsområden för bullernivåer som överstiger gällande riktvärden, vilket påverkar sömn, hälsa, utevistelse och den långsiktiga attraktiviteten i berörda stadsdelar. Problemet är särskilt tydligt längs stråk som E4/E20, E18, väg 73 och andra leder där hög trafikintensitet sammanfaller med tät bebyggelse.

RUFS utgår från att bullerproblematiken ska hanteras systematiskt och långsiktigt, med fokus på åtgärder som ger stor effekt för många människor utan att försämra transportsystemets funktion. Bullerskydd ska inte ses som ett alternativ till kapacitetsförstärkningar, utan som en integrerad del av ett robust och välfungerande vägsystem. När trafikflöden blir jämnare och köbildning minskar, skapas också förutsättningar för lägre buller och bättre luftkvalitet.

Inriktningen är att etablera ett länsövergripande, flerårigt bullerskyddsprogram som prioriterar sträckor där riktvärden överskrids för många boende och där åtgärder kan ge tydliga hälsovinster. Programmet ska kombinera åtgärder vid källan, längs spridningsvägen och vid mottagaren. Det innebär exempelvis nya eller höjda bullerskärmar med hög ljudabsorberande effekt, bullervallar där markförhållanden medger det samt kompletterande fasadåtgärder i särskilt utsatta lägen. I samband med reinvesteringar i beläggning ska även lågbullrande asfaltlösningar prövas där de ger bestående effekt.

Utformningen av bullerskydd ska ta hänsyn till stadsbild, trygghet och drift. Där det är möjligt bör lösningarna integreras med grönstruktur och vegetation för att samtidigt bidra till ekosystemtjänster och en mer sammanhållen stadsmiljö. Åtgärderna ska samordnas med gång- och cykelstråk,

kollektivtrafikhållplatser och lokala kopplingar så att bullerskydd inte skapar nya barriärer.

Genomförandet ska ske i nära samverkan mellan stat, region och kommun, med samordning mot större drift- och underhållsinsatser samt andra investeringar längs samma stråk. På så sätt kan kostnader hållas nere och nyttan realiseras snabbare. Uppföljningen ska vara tydlig och mätbar och omfatta både tekniska indikatorer, såsom minskad bullerexponering vid fasad och vistelseytor, och kvalitativa mått som boendes upplevda trivsel och möjlighet till utevistelse.

Ett samlat och konsekvent arbete med bullerskydd längs regionens huvudleder bidrar till förbättrad folkhälsa, ökad livskvalitet och mer attraktiva boendemiljöer, samtidigt som transportsystemets kapacitet och tillförlitlighet kan upprätthållas och stärkas.

Överdäckning av E18 i Danderyd

E18 utgör i dag en tydlig barriär genom Danderyd med höga buller- och luftföroreningsnivåer samt begränsade kopplingar mellan kommundelar. En överdäckning mellan Stocksundsbron och Danderyds kyrka kan minska dessa negativa effekter och samtidigt skapa nya sammanhängande stadsrum.

Inriktningen är att pröva en lösning som ger maximal miljö- och hälsovinst med varsam påverkan på omgivande bebyggelse och landskap. Ovanpå överdäckningen ska markanvändningen fokusera på grönområden, gång- och cykelstråk samt lokala funktioner som stärker trygghet och tillgänglighet, snarare än omfattande exploatering. Åtgärden ska bidra till att knyta ihop samhället, förbättra vistelsekvaliteten och minska exponeringen för trafikrelaterade störningar.

Genomförandet förutsätter samverkan mellan stat, region och kommun samt tydliga principer för finansiering och ansvar. Effekterna ska följas upp genom mätbara förbättringar av buller, luftkvalitet, tillgänglighet för oskyddade trafikanter och upplevd trygghet i området.

Genomförande, etappindelning och uppföljning

För att den regionala utvecklingsplanen ska få faktisk effekt krävs ett genomförande som är långsiktigt, styrbart och förutsägbart. Infrastrukturåtgärderna i denna RUFS ska inte ses som isolerade projekt utan som delar av ett sammanhängande system, där ordning i genomförandet är avgörande för att nyttorna ska realiseras i vardagen.

Genomförandet ska präglas av tydliga prioriteringar, etappvis utbyggnad och kontinuerlig uppföljning. Fokus ska ligga på att tidigt ta hem funktionella nyttor, samtidigt som den långsiktiga helheten hålls samman över flera planperioder.

Etappvis genomförande och tidiga nyttor

Större infrastruktursatsningar ska planeras och genomföras etappvis. Det innebär att åtgärder delas upp i hanterbara steg som kan leverera förbättringar i kapacitet, restid och tillförlitlighet redan innan hela objekt är färdigställt. Exempel på tidiga nyttor är ombyggda korsningar, förbättrade ramper, trafikstyrning (ITS), bulleråtgärder och punktvisa kapacitetshöjningar som minskar köer och störningskänslighet.

Etappindelning minskar också genomföranderisker, underlättar finansiering och gör det möjligt att anpassa utbyggnaden till förändrade förutsättningar utan att tappa riktning. Samtidigt ska varje etapp tydligt kopplas till den slutliga målbilden, så att delåtgärder inte leder till suboptimering eller låsningar i systemet.

Samordning mellan stat, region och kommun

Ett fungerande genomförande förutsätter tydlig ansvarsfördelning och samordning mellan statliga myndigheter, Region Stockholm och kommunerna. Staten har ett särskilt ansvar för de nationella och internationella länkarna, medan regionen har ett samlat ansvar för den regionala systemfunktionen och kommunerna för den lokala anpassningen.

Samordningen ska ske tidigt i planeringsprocessen och omfatta både investeringar, tidplaner och tillfälliga trafiklösningar under byggskeden. Regional planering ska vara vägledande för statliga beslut inom transportsystemet, särskilt där åtgärder har tydliga systemeffekter för arbetsmarknad, näringsliv och beredskap. Kommunal planering av bostäder och verksamheter ska i sin tur samspela med infrastrukturella åtaganden så att kapacitet finns på plats när nya områden tas i bruk.

Uppföljning och styrning

Uppföljningen av RUFS ska vara tydlig, mätbar och kopplad till vardagens funktion. Fokus ska ligga på ett begränsat antal indikatorer som speglar om transportsystemet faktiskt blivit mer tillgängligt, robust och förutsägbart.

Centrala uppföljningsmått är:

- restid och restidsvariation i viktiga stråk
- punktlighet i kollektivtrafiken

- trafiksäkerhet, inklusive olycksfrekvens
- bullerexponering och boendemiljö längs huvudleder
- systemets robusthet vid störningar och omledningar

Uppföljningen ska redovisas regelbundet och användas aktivt för att justera prioriteringar, etapper och åtgärdsinriktning. Om planerade insatser inte levererar avsedda nyttor ska detta få konsekvenser i den fortsatta planeringen.

Samlad inriktning

Genom ett etappvis, samordnat och uppföljningsbart genomförande skapas förutsättningar för ett transportsystem som fungerar i vardagen och står emot påfrestningar över tid. Denna RUFS ska inte vara ett statiskt dokument utan ett styrande verktyg som säkerställer att investeringar leder till verklig nytta för människor, näringsliv och samhällsviktiga funktioner i Stockholmsregionen.

RUFS 2060 – tillämpning, giltighet och politiskt ansvar

RUFS 2060 – tillämpning, giltighet och politiskt ansvar

Tillämpning av RUFS 2060

RUFS 2060 ska tillämpas som Region Stockholms regionala utvecklingsstrategi enligt lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar samt som regionplan enligt plan och bygglagen (2010:900). Planen ska vara vägledande för Region Stockholms egna beslut och prioriteringar samt utgöra ett samlat regionalt underlag i dialog och samverkan med kommuner och statliga myndigheter.

RUFS 2060 ska användas som referensram vid strategiska ställningstaganden som påverkar Stockholmsregionens långsiktiga utveckling, funktion och beredskap. Planen ska särskilt beaktas vid beslut om större investeringar, infrastruktur, regional fysisk planering och samhällsviktig verksamhet.

Planen är inte juridiskt bindande i enskilda beslut men ska tillämpas konsekvent som strategiskt underlag i frågor av regional betydelse.

Förhållande till andra planer och beslut

RUFS 2060 ersätter inte kommunernas planmonopol enligt plan och bygglagen och är inte bindande i den kommunala detaljplaneringen. Planen anger den regionala inriktning som bör beaktas i kommunernas översiktsplanering samt i statliga och regionala beslut som påverkar Stockholmsregionens långsiktiga struktur och funktion.

RUFS 2060 ersätter inte sektorslagstiftning eller myndigheters ansvar enligt särskilda regelverk. Planen ska i stället fungera som ett sammanhållande strategiskt ramverk som bidrar till samordning, långsiktighet och förutsägbarhet mellan olika planeringsnivåer och politikområden.

Giltighet och aktualitetsprövning

RUFS 2060 gäller tills dess att Region Stockholm beslutar att anta en ny regional utvecklingsplan. Planen ska aktualitetsprövas minst en gång per mandatperiod i enlighet med plan och bygglagen.

Vid aktualitetsprövningen ska Region Stockholm bedöma om planens inriktning fortsatt är relevant eller om förändrade förutsättningar, nya behov eller nya nationella inriktningar motiverar revidering. En sådan prövning ska ske öppet och med beaktande av planens långsiktiga funktion.

Politiskt ansvar och ställningstaganden

Det yttersta ansvaret för RUFS 2060:s innehåll, tillämpning och eventuella revidering ligger hos Region Stockholms politiska ledning. De avvägningar, prioriteringar och vägval som följer av planen är politiska beslut och ska hanteras inom ramen för det demokratiska beslutsfattandet.

RUFS 2060 innebär att Region Stockholm tar ansvar för att väga samman regionala intressen och fatta nödvändiga ställningstaganden när mål och behov står i konflikt. Detta ansvar kan inte reduceras till samordning utan förutsätter tydliga prioriteringar och långsiktigt ansvarstagande.

Avslutande utgångspunkt

RUFS 2060 är utformad för att ge stabila och förutsägbara planeringsförutsättningar över tid. Genom att tydliggöra ansvar, tillämpning och politiska vägval ska planen bidra till en sammanhållen, robust och fungerande Stockholmsregion i vardag, kris och vid höjd beredskap.

Planen utgör därmed en långsiktig ram för regionens utveckling och ett uttryck för politiskt ansvar för Stockholmsregionens framtida funktion och sammanhållning.