

Stadsledningskontoret	Dnr KS 2024/485
Exploateringskontoret	Dnr E2024-01518
Järva stadsdelsförvaltning	Dnr Järva 2024/436
Miljöförvaltningen	Dnr 2024-10107
Skärholmens stadsdelsförvaltning	Dnr SKHLM 2024/423
Stadsbyggnadskontoret	Dnr 2024-06163
Stockholms Stadshus AB	Dnr 2024/88
Trafikkontoret	Dnr T2024-01150

Handläggare

Stadsledningskontoret
Cecilia Mårtensson
Telefon: 08-508 29 335

Till

Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret
Anders Hallberg
Telefon: 08-508 26 401

Järva Stadsdelsförvaltning
Christoffer Lindh
Telefon: 08-508 03 360

Miljöförvaltningen
Ulrika Kvartoft Kruså
Telefon: 08-508 28 935

Skärholmens stadsdelsförvaltning
Christoffer Carlander
Telefon: 08-508 24 055

Stadsbyggnadskontoret
Joel Edding
Telefon: 08-508 27 322

Stockholms Stadshus AB
Ömer Oguz
Telefon: 08-508 29 770

Trafikkontoret
Pierre Savard
Telefon: 08-508 26 241

Samråd om ny regional utvecklingsplan

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen *Samråd om ny regional utvecklingsplan* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontoret, exploateringskontoret, Järva stadsdelsförvaltning miljöförvaltningen, Skärholmens stadsdelsförvaltning, stadsbyggnadskontoret, Stockholms

Stadshus AB och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Stockholm har remitterat *Samråd om ny regional utvecklingsplan* bland annat till Stockholms Stad för besvarande.

Den nuvarande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050, upphör att gälla i oktober 2026. Regionens uppdrag om att revidera och uppdatera planen, startade år 2022 och ny utvecklingsplan ska antas i regionfullmäktige 2026.

Den regionala utvecklingsplanen har 2060 som målår och syftar till att skapa samsyn bland regionala aktörer kring Stockholmsregionens styrkor, utmaningar, mål och prioriteringar. Stockholms regionala utvecklingsplan fungerar både som en regional utvecklingsstrategi (RUS) och som en regionplan. Den ska utgöra grund för kommande beslut, prioriteringar och investeringar som är betydelsefulla för både regional utveckling och fysisk planering.

Region Stockholm föreslår en formaliserad process för samverkan, med kontinuerlig dialog. Processen följer en årlig cykel med en större regional konferens som följs upp av ett regionalt rådslag eller liknande som vänder sig till representanter på politisk och/eller högsta ledningsnivå.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, Järva stadsdelsförvaltning miljöförvaltningen, Skärholmens stadsdelsförvaltning, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Stadshus AB och trafikkontoret anser att utvecklingsplanen har för lite fokus på ett antal centrala regionala frågor som behöver hanteras gemensamt:

- storskaliga tekniska försörjningssystem (elproduktion, kraftledningar, VA, återvinningsanläggningar mm)
- gods- och logistik (terminaler, hamnar och verksamhetsområden av regional betydelse)
- transportinfrastrukturfrågor
- regional grönstruktur (gröna kilar)
- vatten (stigande havsnivå, god vattenkvalitet och dricksvattenförsörjning)
- alla kommuner behöver bygga bostäder i takt med regionens befolkningstillväxt, var bostäderna byggs och hur bostadsförsörjningen sker är kommunala frågor.

Kontoren saknar generellt en analys av vilka behov som bedöms finnas till 2060 för dessa frågor och i vilka delar av regionen förstärkningar skulle kunna behövas.

Bakgrund

Region Stockholm har remitterat *Samråd om ny regional utvecklingsplan* bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Den nuvarande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050, upphör att gälla i oktober 2026. Regionens uppdrag om att revidera och uppdatera planen, startade år 2022. Hösten 2022 påbörjade Region Stockholm också dialog om den framtida utvecklingen av regionen, tillsammans med kommuner och andra regionala aktörer.

I juni 2023 beslutade sedan regionstyrelsen om inriktning för den nya utvecklingsplanen. Inriktningen beskriver övergripande ramar och struktur som grundar sig dels i det politiska uppdraget och dels i de dialoger och analyser som dithills genomförts. April 2024 skickades sedan samrådsförslaget ut på remiss.

Nästa steg är att Region Stockholm prioriterar och reviderar innehållet. Sedan remitteras granskningsförslaget, våren 2025. Därefter görs slutliga justeringar inför planerat antagande i regionfullmäktige i maj 2026.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, Järva stadsdelsförvaltning miljöförvaltningen, Skärholmens stadsdelsförvaltning, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Stadshus AB och trafikkontoret.

Ärendet

Den regionala utvecklingsplanen har 2060 som målar och syftar till att skapa samsyn bland regionala aktörer kring Stockholmsregionens styrkor, utmaningar, mål och prioriteringar. Den nuvarande regionala utvecklingsplanen, RUF5 2050, upphör att gälla i oktober 2026.

Den regionala utvecklingsplanen är övergripande och strategisk. Den förhåller sig till internationella och nationella mål, strategier och planer inom relevanta samhällsområden och visar hur Stockholmsregionens aktörer gemensamt och på en övergripande nivå svarar mot dessa.

Den regionala utvecklingsplanen fungerar både som en regional utvecklingsstrategi (RUS) enligt lagen om regionalt utvecklingsansvar (SFS 2010:630) och som en regionplan enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Den ska fungera som en grund för kommande beslut, prioriteringar och investeringar som är betydelsefulla för både regional utveckling och fysisk planering.

Utvecklingsplanen står för regional samordning i frågor som gäller mark- och vattenanvändning samt lokalisering av bebyggelse och byggnadsverk av regional betydelse. Den fungerar även som en gemensam plattform för samverkan med omkringliggande regioner i östra Mellansverige (ÖMS) och är en utgångspunkt i både statlig och regional planering av transportinfrastruktur.

Till den regionala utvecklingsplanen hör ett antal strategier, handlingsplaner och dokument inom olika sakområden. I dessa dokument konkretiseras utvecklingsplanens långsiktiga inriktningar och mål i ett kortare tidsperspektiv och med mer detaljerade viljeinriktningar och insatsområden.

Stockholmsregionens vision är att vara Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo, leva och verka i. Visionen konkretiseras i tre övergripande mål för regionens utveckling:

1. En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö
2. En ledande kunskaps- och tillväxtregion
3. En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

De övergripande målen beskriver ett önskvärt läge år 2060. Till varje övergripande mål finns ett antal mål med tidsperspektivet 2040, som följs upp genom kvantifierbara indikatorer. För varje mål föreslås prioriteringar som beskriver vad regionala aktörer behöver göra för att uppfylla visionen och nå målen. Till varje prioritering föreslås sedan ett antal åtgärder.

Regionens rumsliga utveckling baseras på utvecklingsplanens mål och prioriteringar. Inriktningen för Stockholmsregionens rumsliga utveckling beskrivs inom områdena:

- Den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen
- Regional grönstruktur
- Det regionala transportsystemet
- Det regionala spårsystemet
- Tekniska försörjningssystem

Plankartan visar målbilden för regionens rumsliga utveckling och hur regionen behöver utvecklas för att uppfylla visionen och målen fram till 2060. Plankartan är vägledande för kommuner och andra aktörer och bidrar med regionala perspektiv i planeringen.

Region Stockholm föreslår en formaliserad process för samverkan, med kontinuerlig dialog. Processen följer en årlig cykel med en större regional konferens som följs upp av ett regionalt rådslag eller liknande. För att viktiga frågor ska få genomslag, vänder sig råds- laget till representanter på politisk och/eller högsta ledningsnivå. Råds- laget diskuterar prioriteringar och enar aktörerna kring olika insatser som under kommande år ska leda utvecklingen mot målen i den regionala utvecklingsplanen.

Bedömt bostadsbehov framgår av bilagan *Beräkning av demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022-2060*. Enligt beräkningarna behövs ett årligt bostadstillskott i länet om 11 700 – 16 400 bostäder för perioden 2022 – 2040 och 8 400 – 14 100 bostäder för perioden 2040 – 2060. Totalt för hela perioden behövs ytterligare 379 000 – 582 000 nya bostäder i länet bara för att möta befolkningsökningen. Detta är något lägre än bostadsbehovet i RUFSS 2050. Bostadsbehovet i Stockholms stad under perioden 2022 till 2040 bedöms till mellan 4 100 och 5 900 bostäder per år. För perioden 2041 till 2060 behövs ett årligt tillskott på mellan 2 900 och 5 100 bostäder.

Samlad konsekvensbedömning är bilagd samrådsförslaget för ny regional utvecklingsplan. Ett antal målkonflikter lyfts:

- Prioritering av bostäder och utvecklingen av infrastruktur samtidigt som regionens klimatpåverkan ska minska.
- Omställning till fossilfrihet och prioritering av internationell tillgänglighet, främst med flyg.
- Prioriteringar för att öka tillgängligheten till bland annat välfärdstjänster, service, bostäder, rekreation och kollektivtrafik utan att problematisera att de offentliga och privata ekonomiska resurserna samtidigt är begränsade.

Synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, Järva stadsdelsförvaltning miljöförvaltningen, Skärholmens stadsdelsförvaltning, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Stadshus AB och trafikkontoret anser att en regional utvecklingsplan har en viktig funktion att fylla.

Varje aktör ska hantera de frågor som ligger inom sitt ansvarsområde. Det leder till effektiva och tydliga processer. Den regionala utvecklingsplanen bör visa regionens samlade vilja och behov och huvudanvändningsområdet vara att fungera som underlag i påverkansarbete för att nå den gemensamma målbilden och i kontakter med myndigheter, riksdag och regering om detsamma.

Större fokus på regionala frågor behövs

Kontoren anser att utvecklingsplanen ska fokusera på ett antal regionala frågor som behöver hanteras gemensamt, nedan omnämnt som regionala pelare:

- storskaliga tekniska försörjningssystem (elproduktion, kraftledningar, VA, återvinningsanläggningar mm)
- gods- och logistik (terminaler, hamnar och verksamhetsområden av regional betydelse)
- transportinfrastrukturfrågor
- regional grönstruktur (gröna kilar)
- vatten (stigande havsnivå, god vattenkvalitet och dricksvattenförsörjning)
- alla kommuner behöver bygga bostäder i takt med regionens befolkningstillväxt, var bostäderna byggs och hur bostadsförsörjningen sker är kommunala frågor.

Till dessa frågor anser kontoren att ett antal perspektiv behöver läggas till och genomsyra utvecklingsplanen:

- Social hållbarhet, regionen ska hålla samman och tilliten mellan individer och samhällets institutioner öka. Trygghet och brottsbekämpning är viktigt.
- Klimatfrågan både gällande att minska utsläppen och att hantera klimatförändringarna.
- Regionen ska vara robust och ha en god anpassningsförmåga för oväntade händelser.
- Regionens attraktionskraft för besökare, investeringar och etableringar.

Kontoren anser att samrådsförslaget inte har tillräckligt fokus på ovan nämnda regionala frågor. Kontoren anser att statens roll för att hantera regionens utmaningar och för att uppfylla målen borde lyftas fram tydligare. Det handlar om ett antal olika frågor så som bostadsbyggande, transportinfrastruktur, kompetensförsörjning och klimatfrågan.

Förslaget om ett rådslag med representanter på politisk och/eller högsta ledningsnivå för att diskutera prioriteringar och ena aktörer kring olika insatser de kommande åren tycker kontoren är positivt. Samrådsförslaget innehåller många prioriteringar och till varje prioritering föreslås ett antal insatser för aktörerna att arbeta med. Många av dessa insatser kan strykas ur samrådsförslaget då de lämpar sig bättre att hanteras och beslutas på ett sådant rådslag. Det tillsammans med fokus på föreslagna regionala pelare, skulle lyfta fram centrala regionala frågor och även medföra att förslaget till ny utvecklingsplan ytterligare skulle kunna kortas för att bli mer träffsäker.

Konsekvensbedömningen och klimatpåverkan

Kontoren delar konsekvensbedömningens uppfattningen om att en stor målkonflikt för utvecklingen av Stockholmsregionen handlar om att hantera de behov som uppstår i en växande region och samtidigt minska länets klimatpåverkan samt gå mot nettonollutsläpp. Den regionala utvecklingsplanen bör därför ha högre uppsatta klimatmål i likhet med Stockholms stads mål. Stockholm ska vara klimatpositivt 2030 och fossilfritt 2040. Staden har dessutom uttalade mål i nuvarande budget att halvera de konsumtionsbaserade utsläppen. Klimatmålen bör vara mätbara så som i RUFS 2050 för att utvecklingen lätt ska kunna följas.

Kontoren ser det som positivt att den regionala utvecklingsplanen lyfter fler aspekter av resurseffektiv markanvändning i och med förhållningssättet att *prioritera utveckling av befintliga byggnader framför att bygga nytt och att i första hand använda återbrukat byggmaterial*. De cirkulära processerna som har potential att minska klimatutsläppen är en regional fråga när det bland annat kommer till att möjliggöra ytor för återbruk. Regionen och dess kommuner har här en möjlighet att driva på omställningen och stötta marknadsutvecklingen för återbruk.

Tekniska försörjningssystem

Storskaliga tekniska försörjningssystem som elproduktion, kraftledningar, VA och återvinningsanläggningar är anläggningar som försörjer flera kommuner och dess funktion och kapacitet behöver planeras utifrån ett regionalt perspektiv. I samrådsförslaget saknas det en analys av hur behovet av tekniska försörjningssystem ser ut till planens målår som är 2060. Utifrån en sådan behovsanalys anser kontoren att det behöver klargöras i vilka delar av regionen olika förstärkningar behövs.

Samrådsförslaget betonar behovet av effektiva och robusta tekniska försörjningssystem. Kontoren vill lyfta fram att Stockholms stads bolag tar ett stort ansvar för kritisk infrastruktur genom strategiska investeringar, som kommer hela regionen till del. Inte minst är investeringar som rör dricksvatten, avfall och avlopp avgörande för regionens framtid. Staden bedömer att utrymmet för ytterligare investeringar är begränsat och noggranna prioriteringar tillsammans med ledningsägare behöver göras. Stockholms tillväxt är viktig för hela landets tillväxt. Kontoren anser att det i utvecklingsplanen bör framgå att staten har ett ansvar för att bidra till att omhänderta regionens behov.

Kontoren anser att det bör slås fast att elektroniska kommunikationer (EK) behöver dimensioneras för framtida behov,

samt att näten är öppna och konkurrensneutrala. EK bör likställas med annan grundläggande infrastruktur. Frågan behöver utvecklas i utvecklingsplanen.

Kontoren saknar också uttalade ambitioner i planen om behov av etablering av Bio-CCS och CCS-anläggningar (koldioxidavskiljning och lagring). Kontoren anser att om mål om nettonollutsläpp ska kunna nås måste det finnas en strategi för negativa utsläpp för regionen.

Gods- och logistik

Även för anläggningar för gods- och logistik saknas det en analys av hur behovet ser ut till år 2060 och i vilka delar av regionen förstärkningar behövs. Kontoren vill peka på att effektivisering av godstransporter till stor del är en regional fråga och som saknas i dokumentet. Likaså saknas beskrivningar av trafik på vatten. Trafik på vatten kompletterar trafik som sker på land, detta är värdefullt både för passagerare och för gods.

Skyddsavstånd kan behövas för att hantera risker och störningar inklusive risker kopplade till transporter av farligt gods. Kontoren vill understryka att vilket skyddsavstånd som krävs bör beakta vilka andra samhällsnyttor som kan uppstå exempelvis av en tät stad med korta reseavstånd.

Transportinfrastruktur

Endast beslutade infrastruktursatsningar redovisas i samrådsförslaget. Kontoren håller med om att den regionala utvecklingsplanen inte bör peka ut satsningar och trafikslag innan djupare analyser gjorts. Däremot anser kontoren att analyser behöver göras utifrån hur regionen bedöms växa till 2060 och var kapacitetsförstärkningar utifrån det kan behövas. Vilka trafikslag och om det görs via trimningsåtgärder, ombyggnader eller nyinvesteringar bör efterföljande analyser utvisa. Regionens behovsanalys rörande framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad är en god start på det arbete som behöver göras och komma in i en regional utvecklingsplan.

Om infrastruktursatsningar ska namnges i ny regional utvecklingsplan anser kontoren att det finns en rad objekt bör ingå i den regionala utvecklingsplanen.

Inom området ökad kapacitet på järnvägen och för en utökad tågtrafik är Stockholm central och Tomtebodavägen, Nynäsbanan med dubbelspår till Norviks hamn och utökad järnväg mellan Järna - Stockholm (behov som uppstår till följd av Ostlänken) viktiga. Nya regionalstågsstationer behövs i Älvsjö och Kista (Helenelund).

Inom området regionalt betydelsefulla vägar är Tvärförbindelse Södertörn (godstransporter, hamn) och ökad robusthet och framkomlighet E4 över Södertälje kanal särskilt viktiga.

Inom området sjöfart behövs strategiska kajlägen centralt i staden för både för gods- och persontrafik. Det är viktigt för att utöka pendelbåttrafiken med nya linjer. Norviks hamn bör också pekas ut för att bli en del av EU:s transportnät *Trans-European Transport Network* (TEN-T). Det behövs även en säkrare farled längs med Furusundsleden.

Inom området kollektivtrafik är de kollektivtrafikobjekt som ingår i Stockholms- och Sverigeförhandlingarna prioriterade; Tunnelbana Nacka/Söderort, Arenastaden, Barkarby, Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd Älvsjö – Flemingsberg och Roslagsbanan City.

Bytespunkter för buss och omstigning mellan trafikslag är av stor betydelse. Särskilt viktiga bytespunkter är: Årstaberget, Gullmarsplan, Brommaplan, Spånga, Kista och Skärholmen. Nya sträckningar för stomlinjer/expressbuss som bör prioriteras är Skärholmen - Nacka C (via Älvsjö – Gullmarsplan), Gubbängen - Stockholms central (via Gullmarsplan) och Johannelund – Sollentuna. Ny kollektivtrafik behöver också byggas ut på lång sikt till nya stadsutvecklingsområden exempelvis Spårburen kollektivtrafik ny stadsdel Bromma, Spårväg City – Norra Djurgårdsstaden, utökade kollektiva kommunikationer till och från Arlanda, kollektivtrafikstråk Örbyleden och pendeltågsstation Fagersjö.

Kontoren ser det som positivt att Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är med i kartmaterialet. Den nyligen beslutade reviderade TEN-T-förordningen (juni 2024) behöver också arbetas in i utvecklingsplanen. Infrastrukturen i Stockholmsregionen behöver stärkas för att förbättra tillgängligheten mellan knutpunkter i regionen och transportnoder i Europa. För att upprätthålla ett effektivt transport- och logistiksystem är det viktigt att prioritera infrastrukturen till regionens hamnar, vilket även öppnar fler möjligheter till att kombinera godsflöden via intermodala transporter (inlandssjöfart, lastbil eller järnväg).

Kontoren vill särskilt lyfta fram att regionen har goda förutsättningar att minska transportsektorns klimatpåverkan. Det kräver fortsatt arbete med att främja hållbara transporter, prioritera kollektivtrafik och cykelinfrastruktur samt minska biltrafikarbetet. Regionen behöver säkra att det är enkelt och smidigt att byta mellan

trafikslag och att mobilitetstjänster och mobilitetshubbar utvecklas vid kollektivtrafikknutpunkter.

Staden arbetar med målet om att minska biltrafikarbetet med 30 procent från 2017-års nivå till år 2030 och prioriterar kapacitetsstarka färdmedel utifrån stadens Framkomlighetsstrategi. Kontoren ser positivt på att utreda en vidareutveckling av trängsel-skatten för att klargöra vilka konsekvenser det skulle innebära.

Kontoren anser att en bättre masshantering skapar förutsättningar för minskad tung trafik. Det är därför bra att utvecklingsplanen lyfter behovet av ytor för masshantering men det är också viktigt att fokusera på samverkan för att åstadkomma en bättre samordning av masshantering mellan projekt. Masshantering behöver hanteras regionalt och ett tydligt ledarskap från regionen krävs för att hantera denna fråga. Av särskild vikt är en samverkan inom regionen gällande sulfidhaltiga massor.

EU väntas anta reviderat luftkvalitetsdirektiv under hösten 2024. Det reviderade direktivet kommer att innehålla skärpta gräns- och målvärden till 2030, förstärkta krav på kontroll av luftkvalitet genom mätning och modellering samt förtydligade regler och krav för åtgärdsprogram för att åtgärda överskridanden av gräns- och målvärden. Insatser för att minska vägtransporter är värdefullt för att förbättra luftkvaliteten. Kontoren anser att detta perspektiv och luftkvalitetsdirektivet borde lyftas i utvecklingsplanen.

Avseende internationell tillgänglighet lyfts flyget fram som den främsta förutsättningen för tillväxt och besöksnäring i Stockholmsregionen. Kontoren anser att tågtrafiken bör lyftas som ett hållbart alternativ till flyg även för den internationella tillgängligheten.

Infrastrukturen och transporter bidrar till och stödjer en region i balans, vilket inte syns i förslaget för de storregionala bytespunkterna för kollektivtrafiken. Kontoren noterar att det finns fler storregionala bytespunkter norr om staden, samtidigt som det fattas i den södra regiondelen. Kontoren vill lyfta fram att Älvsjö behöver ses som en storregional bytespunkt.

Utpekat regionalt cykelstråk ska vara utbyggt till 2030, vilket är 30 år innan mållåret 2060, som remissförslaget ska beskriva. Kontoren anser att det för cykel behövs en bättre analys och struktur för hur regionen kan bidra till ändrat resmönster och som kompletterar kollektivtrafiken. Det behöver även finnas en plan för hur regionen ska utveckla stråk för cykelinfrastruktur som kopplar ihop regionen.

Den cykelnätstruktur som presenteras är tätare och binder ihop regionen bättre i norr än i söder vilket är olyckligt.

Infrastruktursatsningar och inriktning för resor har fortfarande fokus på arbetsresor. För att kunna utveckla andelen hållbara resor behöver perspektivet vidgas. Kontoren anser att förslaget med fördel kan utvidgas med fokus på hur fritidsresor med kollektivtrafik, kan utvecklas i regionen för att exempelvis nå större grönområden eller andra målpunkter.

Regional grönstruktur

Sedan den regionala utvecklingsplanen skickats ut på remiss har EU:s förordning om restaurering av natur beslutats. Bland annat innebär det att medlemsstaterna ska fastställa och kartlägga de urbana ekosystemområdena och säkerställa att det inte sker någon nettoförlust av den sammanlagda nationella arealen urbana grönytor och urban trädkrontäckning i de urbana ekosystemområdena. Medlemsstaterna får samla de urbana ekosystemarealerna i exempelvis två eller flera angränsande städer eller två eller flera städer och förorter till en gemensam ekosystemareal för dessa områden. Kontoren anser att denna förordning bör hanteras i utvecklingsplanen i samverkan med regionens kommuner.

Det är bra att analyserna från handlingsplanerna för regional grön infrastruktur har införlivats i den regionala grönstrukturen. Den grönstruktur som presenteras i plankartan i dokumentet har till stora delar inte reviderats ytmässigt sedan RUF 2050 i regionens centrala delar. Kontoren vill understryka att det är av stor vikt att nulägesbeskrivningen avspeglar den faktiska grönstrukturen i regionen. Där de gröna sambanden på remissförslagets karta inte följer befintlig grönstruktur bör de justeras så att de gör det.

Metoden och kriterierna som ligger till grund för urvalet av gröna kilar, värdekärnor, svaga partier och samband kan med fördel förtydligas i utvecklingsplanen eller i underlagsmaterial kopplat till planen. Om detta inte framgår får frågorna mindre genomslag i kommunal planering.

Markanvändningskategorin ”Svagt grönt parti i grön kil” beskrivs som smala eller sårbara partier som oftast har en bredd mellan 500 - 1500 meter. För dessa anges att nybyggnation helt ska undvikas. En beskrivning av hur urvalet har tagits fram är nödvändigt för att förstå vilka avvägningar/prioriteringar som gjorts. Kontoren ser att måtten riskerar att bli allt för kategoriska och där avvägning inte kan göras. I vissa fall kan en större bredd vara motiverad. I andra fall där de ekologiska värdena är lägre och kollektivtrafiken är god

kan istället en smalare bredd vara motiverat för att möjliggöra stadsutveckling.

Regionens Hållbarhetsstrategi 2022 – 2027 och Hållbarhetspolicy lyfter utarmning av biologisk mångfald som en omfattande utmaning och anger ökad biologisk mångfald som ett av flera prioriterade områden. Kontoren anser att detta bör avspeglas i den regionala utvecklingsplanen.

Vatten

I och med ombyggnaden av Slussen tar staden ett stort ansvar för regionen och Mälardalens behov. Slussen löser dricksvattenförsörjningen och klimatanpassningar relaterat till havsnivåhöjningar kopplat till Mälaren för lång tid framöver. Men i ett riktigt långt perspektiv kommer ytterligare insatser krävas för att säkra dricksvattenförsörjningen och bebyggelsen. Kontoren vill påpeka att detta saknas i samrådsförslaget.

För att uppnå god status i regionens vattenförekomster kommer det krävas regionövergripande åtgärder både vid nybyggnation samt i befintlig miljö, vilket kan lyftas fram mer. Frågan om den regionala blåstrukturens funktion, värden och utmaningar kan med fördel avspeglas tydligare i utvecklingsplanen.

Bostäder

Alla kommuner i regionen behöver bidra till regionens bostadsmarknad. En välfungerande bostadsförsörjning är en grundläggande förutsättning för att nå social och ekonomisk hållbarhet i regionen. En bostadsmarknad som fungerar ökar tryggheten, stärker integrationen, möter arbetsmarknadens behov och säkerställer bostadsbehoven för befintliga och nya invånare.

Staten har en viktig roll för en god bostadsförsörjning. Rådande konjunkturläges negativa påverkan på bostadssektorns utveckling understryker ytterligare behovet av ett större statligt ansvar för regionens bostadsförsörjning. Kontoren vill understryka att staten har ett ansvar som behöver förtydligas i förslaget. Insatser krävs särskilt för att säkerställa att hushåll med låga inkomster eller med tillfälliga anställningar har tillgång till bostadsmarknaden.

Av underlagsmaterialet framgår att analysen inte väger in ett uppdämt behov av bostäder och att metoder saknas för att bedöma detta eventuella underskott av bostäder. Kontoren anser att detta är en brist och att regionen borde ansvara för att metodutveckling sker så att detta kan bedömas.

Utifrån beräkningarna av det demografiska bostadsbehovet behövs det i Stockholms stad under perioden 2022 till 2040 ett årligt tillskott på mellan 4 100 och 5 900 bostäder. Utifrån Stockholms stads befolkningsprognos 2023 bedöms antalet hushåll öka med cirka 4 500 per år till 2040. Bedömningen av det demografiska bostadsbehovet, i förslaget till ny regional utvecklingsplan, ligger följaktligen i linje med den hushållsprognos som Stockholms stad låtit ta fram.

Andelen äldre kommer öka med utmaningar inom flera områden som försörjningskvot, personalförsörjning och bostäder för äldre. Dessa utmaningar bör adresseras i utvecklingsplanen.

Näringsliv och marknadsförutsättningar

Kontoren vill lyfta att den regionala utvecklingsplanen har mycket att vinna på om redan befintliga skrivningar som återfinns i Näringslivs- och tillväxtstrategin lyfts in i planen. Strategins beskrivningar av de strategiska inriktningsområdena redogör för vad som behöver prioriteras för ett konkurrenskraftigt näringsliv och hållbar tillväxt i regionen. Formuleringarna är väl förankrad med regionens kommuner och har i stora delar fortsatt stor bärighet på de behov som regionen står inför och kan därför tjäna som grund för att komplettera formuleringar som rör näringslivets behov i den regionala planen.

En del verksamhetsområden har omvandlats under senare år. Därför behöver det göras en regional analys av verksamhetsområden för störande verksamheter. Detta för att klargöra vilka behov som finns i regionens olika delar.

Kontoren anser att det behöver ske en samverkan mellan myndigheter, region och kommuner för att stävja välfärdsbrott och organiserad brottslighet. Detta är grundläggande för en trygg, säker och attraktiv region, för invånare och näringsliv.

Marknadsförutsättningarna borde beaktas mer. Exempelvis lyfts att företagsetableringar främst ska ske i de regionala stadskärnorna. Den stora potential som finns kopplat till bandet mellan centrum och de regionala stadskärnorna får inte glömmas. Hur marknadsförutsättningarna ska stärkas i de regionala stadskärnorna i jämförelse med andra regiondelar borde lyftas fram. Likaså hur obalansen mellan södra och norra regiondelen ska vändas, så att fler arbetsplatser kan etableras i söderort.

Plankartan och bebyggelsestrukturen

Kontoren noterar att Stockholmsregionens rumsliga inriktning, bebyggelsestrukturen och plankartan har stort fokus på kommunala

frågor. Plankartan är för detaljerad vilket medför att den inte stämmer överens vare sig med stadens mer detaljerade planering eller med verkligheten. Exempelvis pågår stadsomvandling på områden markerade som terminal, grönstrukturen går in på befintlig bebyggelse och områden med liknande förutsättningar ges olika bebyggelsekategorier.

Kontoren anser att bebyggelsestrukturen bör tas bort då det är frågor som avgörs på den kommunala nivån eller avsevärt tonas ner så att frågor av regional betydelse istället framträder. Kontoren föreslår att plankartan tas bort och att strukturkartan istället utvecklas med tekniska försörjningssystem, gods- och logistikanläggningar och transportinfrastruktur.

För tekniska försörjningssystem samt gods- och logistik redovisar plankartan endast befintliga anläggningar. Kontoren anser att det intressanta för den regionala planen är framtida behov och vad som behöver tillkomma. Framtida behov behöver inte redovisas på en specifik plats utan exempelvis i en ring för i vilken regiondel behovet finns.

Kontoren vill även lyfta fram att det finns flera platser i staden som har och/eller kan få minst lika goda förutsättningar som de regionala stadskärnorna. Områden som Älvsjö och Bromma flygplats är exempel. För Bromma flygplats behövs kollektivtrafiksatsningar för att trafikförsörja den omfattande stadsutveckling staden planerar för. I de yttre delarna av den centrala regionkärnan har Liljeholmen, Årstaberget/Årstafältet och Gullmarsplan/Slakthusområdet mycket stor potential som regionala målpunkter. Även Farsta, som ursprungligen var tänkt som regional stadskärna, är en regional målpunkt som kommer utvecklas vidare. Omfattande stadsutveckling planeras i hela staden.

För att stärka de regionala stadskärnorna finns förhållningssättet att *öka tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik till, inom och mellan de regionala stadskärnorna*. Det förhållningssättet återkommer inte i planen för de andra bebyggelsekategorierna. Kontoren anser att förhållningssättet bör vara en utgångspunkt för planeringen i hela regionen.

Som svar på remissen *Samråd om ny regional utvecklingsplan* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontoret, exploateringskontoret, Järva stadsdelsförvaltning miljöförvaltningen, Skärholmens stadsdelsförvaltning, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Stadshus AB och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Fredrik Jurdell
Stadsdirektör

Thomas Andersson
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Amanda Horwitz
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Victoria Callenmark
Förvaltningschef
Järva stadsdelsförvaltning

Lisa Kinnari
Förvaltningschef
Skärholmen
stadsdelsförvaltning

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Anna Helena,Hadenius	2024-09-03
Lisa Karin Lisbet,Kinnari	2024-09-03
Gunilla Elisabeth,Glantz	2024-09-09
Ann Viktoria,Callenmark	2024-09-03
Carl Fredrik Verner,Jurdell	2024-09-03
Anders Thomas,Andersson	2024-09-03
Kerstin Amanda,Horwitz	2024-09-07