Handläggare
Klicka här för att ange text.

Region Stockholm

Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RS 2025-0095

Bakgrund

Huddinge kommun har fått möjlighet att yttra sig över Region Stockholms granskningsförslag till ny regional utvecklingsplan. Syftet med granskningen är att kvalitetssäkra planens innehåll. Granskningen har föregåtts av en samrådsprocess under 2024. Granskningen pågår till den 15 oktober 2025. Huddinge har fått förlängd svarstid till den 28 oktober.

Detta yttrande utgör Huddinge kommuns kompletterande synpunkter till Södertörnskommunernas gemensamma granskningsyttrande. Huddinges synpunkter delges via detta dokument samt via det digitala svarsformulär regionen tillhandahåller.

Förvaltningens synpunkter

Huddinge står bakom det Södertörnsgemensamma yttrandet, och har utöver det följande synpunkter.

Huddinge kommuns huvudsakliga synpunkter

- **En genomförandeinriktad plan** – granskningsförslaget har ett utvecklat genomförandeavsnitt, men skulle kunna tydliggöra hur regionens olika delar ska samverka för genomförande. Inom framtagandet av handlingsplaner för de regionala stadskärnorna måste fokus, roller och ansvar förtydligas.
- **En plan som tydliggör hur regional balans ska uppnås** – den regionala utvecklingsplanen behöver beskriva hur en balanserad region avseende tillgänglighet till arbetsplatser och utbildning ska uppnås och upprätthållas samt hur utvecklingen ska följas över tid.
- **En plan som integrerar hållbarhetsfrågor –** hur den rumsliga segregationen ska motverkas behöver beskrivas i målstrukturen. Kopplingen mellan målsättningar om jämlika livsvillkor i regionen och planens rumsliga inriktning behöver tydliggöras.
- **En plan som visar framtida behov i det regionala transportsystemet –** den regionala utvecklingsplanen behöver vara tydligare gällande framtida behov av transportinfrastruktur för att fungera som dialogverktyg i genomförandet. Genomförande av Spårväg syd och bytespunkt Flemingsberg inklusive väg

Postadress
Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge

Besök
Kommunalvägen 28

Tfn 08-535 300 00
Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se

226 planskildhet är viktiga för att uppnå ett fungerande transportsystem och hållbart resande i södra regionhalvan.

En genomförandeinriktad plan

Huddinge välkomnar att granskningshandlingen har ett utvecklat avsnitt kring genomförandefrågor, samt att frågor kopplat till finansiering och påverkansarbete gentemot statlig nivå behandlas. Regionen skulle med fördel kunna vara ännu tydligare kring den egna rollen i genomförandet. Det är positivt att genomförandeavsnittet har kompletterats med ett avsnitt som beskriver hur regionen ska facilitera samverkan mellan olika aktörer, men skrivningar saknas kring hur regionens olika förvaltningar ska samverka med varandra för att nå regionala mål. Exempelvis ser Huddinge att en ökad samverkan mellan Kulturförvaltningen och Regionledningskontoret är nödvändig för måluppfyllelse kopplat till en ökad regional balans på kulturområdet med fokus på de regionala stadskärnornas kulturutbud. Enligt den regionala utvecklingsplanen är det en framgångsfaktor att vara riggade över förvaltningsgränserna mellan kultur och samhällsbyggnad, vilket Huddinge är. Motsvarande organisering i regionen saknas dock. En ökad samverkan mellan regionens egna förvaltningar skulle underlätta för den kommunala nivån och leda till bättre framdrift.

Huddinge har informerats av regionen om att prognoser för dag- och nattbefolkning redovisade på delområdesnivå kommer att arbetas fram efter antagande av den nya regionala utvecklingsplanen. Huddinge vill understryka att kommunerna behöver involveras i arbetet med befolkningsprognoser på delområdesnivå. Prognoserna behöver väga in den utveckling kommunerna planerar för i sina översiktsplaner, då prognoserna har bäring på vilken kollektivtrafikförsörjning regionen planerar för i olika områden.

Intensifiera genomförandet av de regionala stadskärnorna

Huddinge står bakom den rumsliga inriktningen med flerkärnighet och arbetar aktivt med att utveckla kommunens två regionala stadskärnor. Inom arbetet med framtagande av handlingsplaner för de regionala stadskärnorna måste fokus, roller och ansvar förtydligas. Arbetet bör framåt fokusera på gemensamt genomförande och handlingskraft. Den aktörsgemensamma samverkan som bedrivits under flera års tid i Flemingsberg skulle kunna agera förlaga till arbetet i övriga kärnor. Här har parterna först enats om vision och mål för att sen landa i en tvåårig handlingsplan där samtliga aktörer ansvarar för genomförande som likvärdiga parter.

För att utveckla den regionala stadskärnan Flemingsberg ser Huddinge att det är viktigt att bibehålla den fungerande aktörsgemensamma samverkan. Det vore eftersträvansvärt att regionen antar en mer aktiv roll som fastighetsägare utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv för att bidra till kärnans framväxt. För att nå den regionala life science-strategins mål om att bli ledande inom området betonas vikten av bred samverkan. Därför bör befintliga life science-infrastrukturer samt hälso- och sjukvårdens miljöer fortsatt tillgängliggöras för extern samverkan. För flertalet verksamheter i Flemingsberg är regionen betydande som hyresgäst och därigenom möjliggörare för platsens life science-kluster. Därför får beslutet att

regionen inte längre ska hyra in sig i externa lokaler stor negativ påverkan på både områdets utveckling och måluppfyllelse.

Huddinge kommun arbetar aktivt med utveckling av sin del av den regionala stadskärnan Kungens kurva-Skärholmen, både genom planering av det första bostadsområdet med cirka 3500 bostäder och genom att tillsammans med Stockholm verka för att knyta samman de båda områdena till *en* regional stadskärna. Det finns stora utmaningar med barriärer genom kärnan, där Trafikverkets anläggningar utgör en sådan. Huddinge ser att Region Stockholm bör ta en mer aktiv roll kring påverkansarbete kopplat till de stora barriärer infrastruktur av nationell karaktär utgör inom Kungens kurva-Skärholmen, såväl som inom Flemingsberg.

Huddinge anser att kommunikation och marknadsföring kring de regionala stadskärnorna är av yttersta vikt för att vi tillsammans ska lyckas attrahera etableringar. Det är därför viktigt att inte tona ner de regionala stadskärnornas roll idag. Skrivningen ”Stockholmsregionen är idag en enkärnig region som domineras av den centrala regionkärnan” (s. 42) är därför olycklig, då den underminerar betydelsen av den flerkärniga strukturen. Skrivningen bör istället signalera att regionen redan är flerkärnig men att flerkärnigheten behöver stärkas.

En plan som tydliggör hur regional balans ska uppnås

Det finns en ojämn fördelning av arbetsplatser och platser inom högre utbildning i länet med en tyngdpunkt mot de norra delarna, medan bostadsexpansionen är stor på den södra länshalvan. Obalansen är en av regionens största utmaningar och bör adresseras tydligare i den regionala utvecklingsplanen. Att uppnå regional balans finns inte uttryckt i utvecklingsplanens målstruktur eller rumsliga principer. Den regionala utvecklingsplanen behöver tydliggöra hur regional balans ska uppnås och upprätthållas, samt vilka indikatorer som ska användas för att mäta balans och följa upp utvecklingen över tid.

En ökad regional balans bidrar till ett diversifierat näringsliv och kompetensförsörjning. Det bidrar även till att minska klimatpåverkande utsläpp då behov av transporter och investeringar i transportinfrastruktur minskar. Obalansen kopplar dessutom starkt till social hållbarhet då tillgänglighet till arbete och utbildning minskar pendlingstider, ökar invånarnas livskvalitet och har positiv påverkan på trygghet.

En plan som integrerar hållbarhetsfrågor

Den regionala utvecklingsplanen behöver anta ett hållbarhetsperspektiv på alla delar i planen, där både social och ekologisk hållbarhet adresseras. Huddinge ser positivt på att bostadsförsörjning, jämlika levnadsvillkor och klimat har fått en tydligare plats i målstrukturen i granskningshandlingen, samt att målkonflikter kopplat till hållbarhet tydliggjorts under avsnittet *Våra samhällsutmaningar*. Dock saknas indikatorer för att följa hur inomregionala skillnader utvecklas över tid – detta behöver mätas och visualiseras på områdesnivå då en övergripande indikator inte visar på skillnader inom regionen. Hur den rumsliga segregationen ska motverkas behöver tydliggöras i målstrukturen, exempelvis genom att bygga

samman fysiskt separerade områden och variera bostadsbeståndet inom olika områden för att möjliggöra kvarboende.

Det saknas en tydlig koppling mellan de utvecklade målsättningarna och planens rumsliga inriktning, framför allt gällande att skapa en sammanhållen region. Detta skulle exempelvis kunna visualiseras genom att i plankartan peka ut bristande samband i den fysiska strukturen, där åtgärder krävs för att skapa en mer sammanhållen region. Detta gör både Stockholms stad och Huddinge kommun i sina översiktsplaner.

Åtgärder för förbättrad folkhälsa, trygghet och minskad segregation behöver grundas i data för att få till rätt insats på rätt plats samt möjliggöra uppföljning. För att uppnå detta behöver Region Stockholm driva på arbetet med att tillgängliggöra data på låga nivåer (Regso och Deso). På så sätt skapas förutsättningar för kommunerna att omsätta målen i RUFS i konkret handling på lokal nivå.

Huddinge ser positivt på att den regionala utvecklingsplanen fortsatt analyserar hur många bostäder varje kommun behöver tillföra som del av den regionala bostadsförsörjningen. Kommunen har i sitt förslag till handlingsplan för bostadsförsörjning, som varit ute på remiss under våren 2025, anpassat sin målsättning för bostadsbyggandet till regionens bedömning. Målsättningen rymmer fortsatt kommunens åtagande i Sverigeförhandlingen fram till 2035. Vid eventuella omförhandlingar av kommunens bostadsåtagande enligt Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 behöver åtagandet justeras så att det motsvarar kommunens del av det årliga regionala behovet. Huddinge anser att regionen även bör bidra med kvalitativa analyser kring vilka olika typer av boendeformer som behöver tillföras i olika delar av regionen för att uppnå en mer funktionell bostadsmarknad och minskad segregation.

En plan som visar framtida behov i det regionala transportsystemet

Transportinfrastrukturen utgör en av de viktigaste mellankommunala frågorna inom regionen. Huddinge framhåller fortsatt att den regionala utvecklingsplanen bör peka ut geografiska brister och behov både i karta och text. Detta med syfte att den ska kunna utgöra ett underlag i dialog med staten, för Nationell plan samt Länsplanen. Huddinge noterar att planen inte uppdaterats utifrån de synpunkter som framfördes i samrådet. Behovet av en process för att samlas kring regionens långsiktiga transportbehov fram till 2060 kvarstår därför.

Flemingsberg är som utpekad storregional bytespunkt med tågstopp för regional- och fjärrtåg viktig för hela Stockholm-Mälarregionen. Utveckling av bytespunkt Flemingsberg inklusive väg 226 planskildhet krävs för att förbättra den storregionala tillgängligheten och skapa goda förutsättningar för ett framtida ökat kollektivtrafikresande i och till den regionala stadskärnan. Väg 226 planskildhet är nödvändig för att kollektivtrafiken tidseffektivt ska kunna angöra bytespunkten för attraktiva byten och därmed uppnå sin fulla potential.

I Flemingsberg har bytespunkten kapacitetsbrist redan idag både i station och spår. För att hantera ett ökat resande genererat av den kraftfulla stadsutvecklingen i området med målpunkter som arbetsplatser, högre utbildning och forskning

krävs en kapacitetsstark, effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Huddinge anser att det är bra att det finns en tydlig prioritering av storregionala bytespunkter till regionala stadskärnor, för att regiontågtrafiken ska kunna upprätthålla attraktiva restider och för att utpekade storregionala bytespunkter inte ska konkurrera med varandra. Bytespunkternas kapacitet måste säkerställas och ansvar och process för bytespunkternas genomförande och ägarskap behöver tydliggöras. De storregionala bytespunkterna behöver prioriteras i genomförandet.

Stora delar av Huddinges planering utgår från genomförandet av Spårväg syd som avgörande förutsättning för en flerkärnig region med kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Huddinge kommun tar ett stort regionalt ansvar genom åtagandet i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 Storstad Stockholm avseende medfinansiering, bostadsbyggande och utbyggnad av infrastruktur för gång och cykel. Kommunen har även bidragit med förskottering av projektmedel för att Spårväg syd ska kunna trafikstarta så tidigt som möjligt. Kommunen är mycket oroad över att det saknas full finansiering av Spårväg syd och förväntar sig att regeringen omgående signerar den överenskommelse om finansiering som berörda kommuner, regionen och regeringens förhandlare tagit fram. Tilläggsavtal till Ramavtal 6 som innebär full finansiering bör därför tecknas mellan parterna omgående. Om Spårväg syd försenas kraftigt eller uteblir så skulle det ge mycket stora konsekvenser för utvecklingen av kommunen, förutsättningar för hållbart resande i regionen samt för genomförandet av statliga infrastrukturprojekt.

Granskningshandlingen är tydlig med att kollektivtrafiken ska prioriteras. Däremot saknas skrivningar om kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot andra transportslag, där pålitlighet och punktlighet är viktiga aspekter. Så länge kollektivtrafiken inte är minst lika bra eller bättre än biltrafiken så kommer regionens målsättning om hållbara transporter inte kunna nås.

Tvärförbindelse Södertörn beskrivs som en investering som kommer att koppla ihop de regionala stadskärnorna. Med det besparingsförslag som Trafikverket lagt fram till regeringen riskerar kopplingen till den regionala stadskärnan Flemingsberg att försämras kraftigt och kollektivtrafikens konkurrenskraft i sträckningen mellan Haninge och Flemingsberg kommer att bli betydligt sämre än förslaget enligt vägplan.

Huddinge anser att Masmo fortsatt bör pekas ut som regional bytespunkt i och med Spårväg syd etablering samt att stationen redan idag trafikeras av tunnelbana och expressbuss. Vidare har kommunen gärna fortsatt dialog kring Vårby som en potentiell plats för anslutning till kollektivtrafik på vatten, i enlighet med kommens översiktsplan. Spårväg syds sträckning inom Kungens kurva har ännu inte fått sin slutgiltiga dragning och kan behöva ritas om i plankartan till antagandeversionen. Expressbuss genom Kungens kurva har utretts och kommer att trafikera Ingvar Kamprads allé, vilket behöver justeras i plankartan.

Förhållningssättet om att anpassa bebyggelsen till farligt gods är otydlig i sin formulering. Det finns redan tydliga riktlinjer kring riskavstånd och formuleringen väcker frågor kring vad som ytterligare behövs.

Det är positivt att bilagan med långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet har tillkommit till granskningshandlingen, men det är olyckligt att beskrivningar av brister och behov inte tydligt pekar ut vilket trafiksystem eller transportslag som avses. Exempelvis finns skrivningar om ökad kapacitet och framkomlighet som kan motivera vitt skilda åtgärder. För att nå den regionala utvecklingsplanens mål behövs en tydligare målstyrning av åtgärder samt förhållningssätt som rör målkonflikter mellan systemen, till exempel mellan regionalt väg-, cykel- och spårsystem. De flesta behov pekas ut på systemnivå medan ett fåtal pekas ut geografiskt. Det är otydligt på vilken grund geografiska behov är utvalda, då flertalet av dessa inte tydligt framgått i Kollektivtrafikplan 2050.

Regional grön- och blåstruktur

Huddinge noterar att den regionala grönstrukturen har fått något förändrade kategorier i plankartan jämfört med samrådet. Sambandet mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen via Loviseberg och Flemingsberg borde därför synliggöras som *Svagt grönt samband genom bebyggelse och/eller infrastruktur* då Tvärförbindelsen och Spårväg Syd kommer passera igenom området.

Nära det befintliga verksamhetsområdet i Gladö pekas ett *Planerat statligt naturreservat* ut. Huddinge kommun vill informera om att det pågår ett arbete med ett planprogram för att utveckla verksamhetsområdet, där avgränsningen för området är under utredning. Gladö är ett viktigt område för att tillgodose behovet av mark för störande verksamheter ur ett regionalt perspektiv.

Huddinge ser positivt på att den regionala utvecklingsplanen har kompletterats med ett avsnitt som beskriver hur Mälaren som dricksvattentäkt ska säkras.

Grön- och blåstrukturkartan visar vattendrag, dock saknas ett av kommunens större vattendrag Lissmaån.

Kartan med vattenstatus för näringsämnen ger en bra överblick över situationen i länet. Däremot är avrinningsområdet med Huddinges mest övergödda sjö Trehörningen markerad som måttlig (gul). Det vore värdefullt att få förståelse för hur klassificeringen har gjorts.

I planförslagets förhållningssätt för att upprätthålla och förbättra vattenkvaliteten enligt miljökvalitetsnormerna anges att åtgärder bör prioriteras inom avrinningsområden med ett högt exploateringstryck. Huddinge anser planen bör tydliggöra att åtgärder behöver prioriteras i avrinningsområden med sjöar som inte uppnår god ekologisk status samt att åtgärder är *nödvändiga* för att möjliggöra ny exploatering i avrinningsområden med ett högt exploateringstryck.

Planförslaget anger att åtgärder lämpliga för att hantera påverkan på vattenkvaliteten från planerad exploatering vanligtvis utreds av kommuner i samband med att de tar fram lokala åtgärdsplaner för vatten. Dock är det främst behovet av dagvattenåtgärder för den befintliga bebyggelsen och inte från planerad exploatering som utreds i lokala åtgärdsplaner.

Datum
2025-09-17

Diarienummer
KS-2025/1083

Avslutningsord

Huddinge uppskattar Region Stockholms ansträngning att involvera kommunerna i framtagandet av den regionala utvecklingsplanen under hela processen, och ser fram emot fortsatt samarbete under genomförandet.

För Huddinge kommun

Sara Heelge Vikmång (S)

Kommunstyrelsens ordförande

Beslut i detta ärende har fattats av Kommunstyrelsen den 24 oktober 2025