Kommunstyrelsen

§ 152

Yttrande över samrådsförslag Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (KS/2024:306)

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att som eget yttrande över samrådsförslag Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, översända stadsledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2024-10-02.

Kommunstyrelsen förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

I juni 2023 beslutade regionstyrelsen om inriktningen för en ny regional utvecklingsplan. Det har nu tagits fram ett samrådsförslag där Stockholmsregionens vision är att vara *Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo, leva och verka i.* Visionen konkretiseras i tre övergripande mål fram till år 2060:

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

Behovet av att utveckla funktionsblandande och täta miljöer med effektivt markutnyttjande är något som RUFS behöver föra fram ännu mer som något viktigt för regionens utveckling. Förvaltningen lyfter fram att Solna stad vill bidra till genomförandet av utvecklingsplanen genom att planera för en fortsatt hög takt av bostadsbyggande och bidra till hållbar utveckling. Solna är en bra förebild till ”15-minuters staden”, det är viktigt för regionen att stärka och bygga vidare på.

En utveckling av en ny regionaltågstation vid Solna station, Stockholm nord, hjälper förutsättningarna för Solna stads fortsatta utveckling. Det tillgängliggör Arenastaden ännu mer vilket stärker området som plats för evenemang med regionalt, nationellt och internationellt upptagningsområde. En fungerande infrastruktur vid Solna station behövs för att etablera regionen som en ledande plats för stora evenemang.

För att all den utveckling som föreslås ska vara möjlig måste nödvändig teknisk försörjning finnas på plats. Förvaltningen efterfrågar en större tydlighet i vad som behövs, var funktionerna ska placeras och när i tid de finns på plats.

Yttranden

[redacted] (M), [redacted] (L) och [redacted] (KD) lämnar gemensamt yttrande enligt *bilaga 1*.
[redacted] (KD) lämnar även eget yttrande enligt *bilaga 2*.

Kommunstyrelsen, 2024-10-14 KS/2024:306

Ärende 17, Yttrande över samrådsförslag Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Yttrande

Vi anser att frågor om Stockholmsregionens tillväxt bör ges högsta prioritet i utformningen av den nya regionala utvecklingsplanen. Att styret i Solna därför inte tydligare trycker på behovet av god kollektivtrafik är beklagligt.

Redan idag bidrar Solna med över 100 000 arbetsplatser till Stockholm, vilket kräver en omfattande kollektivtrafik. Om denna brister i förmåga kommer detta få stora negativa effekter såväl på miljö som framkomlighet.

En stad som Solna är beroende av såväl lokal som regional kollektivtrafik för att vi fortsatt ska kunna vara en tillväxtmotor i Stockholmsregionen. Visionen om 15-minutersstaden får inte stå i konflikt med våra möjligheter att bygga ett kluster för lifescience eller utveckla vår besöksnäring.

För att företag som har handel och utbyten över hela världen ska kunna utvecklas i Solna krävs också att utvecklingen av Arlanda sätts i fokus. Besöksnäringen kräver också bra kommunikationer till, från och inom Stockholmsregionen.

Framtiden för Bromma flygplats har även den stor relevans för Solnas utveckling. Ska bostäder ersätta flygplatsen så måste omfattande investeringar ske i vägar och kommunikationer. Annars kommer Solna uppleva kraftiga negativa effekter i form av än mer omfattande genomfartstrafik.

[redacted] [redacted] [redacted]

Moderaterna Liberalerna Kristdemokraterna

Solna den 14 oktober 2024
KS 17 Yttrande över samrådsförslag RUFS
KS/2024:306

Yttrande

I yttrandet anges att Solna stad vill bidra till genomförandet av utvecklingsplanen genom att planera för en fortsatt hög takt av bostadsbyggande.

I yttrandet ifrågasätts dock det behov av bostäder som utvecklingsplanen anger, vilket omfattar 300–600 nya bostäder per år fram till år 2060. I stället hänvisas till Solnas gällande Översiktsplan, som planerar för ett tillskott av 800 bostäder per år. Därtill betonas stadens åtagande genom avtal med Region Stockholm, staten och andra kommuner att färdigställa totalt 8 500 bostäder inom influensområden till den nya tunnelbanan.

Kristdemokraterna delar uppfattningen att Solna har högt ställda ambitioner när det gäller stadens del i regionens bostadsförsörjning. Solna har under en längre tid haft en mycket hög byggtakt, och denna utveckling förväntas fortsätta, även med en planering för 300–600 nya bostäder årligen. Samtidigt framhåller vi vikten av att även andra kommuner runtom i länet också tar sitt ansvar för regionens bostadsutveckling. Kristdemokraterna anser därför att Solna stads yttrande inte i lika hög grad behöver betona stadens bostadsbyggande.

[redacted]
Kristdemokraterna

Stadsledningsförvaltningen **Tjänsteskrivelse** 2024-10-02
KS/2024:306

Yttrande över samrådsförslag Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att som eget yttrande över samrådsförslag Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, översända stadsledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2024-10-02.

Kommunstyrelsen förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

I juni 2023 beslutade regionstyrelsen om inriktningen för en ny regional utvecklingsplan. Det har nu tagits fram ett samrådsförslag där Stockholmsregionens vision är att vara *Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo, leva och verka i.* Visionen konkretiseras i tre övergripande mål fram till år 2060:

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

Behovet av att utveckla funktionsblandande och täta miljöer med effektivt markutnyttjande är något som RUFS behöver föra fram ännu mer som något viktigt för regionens utveckling. Förvaltningen lyfter fram att Solna stad vill bidra till genomförandet av utvecklingsplanen genom att planera för en fortsatt hög takt av bostadsbyggande och bidra till hållbar utveckling. Solna är en bra förebild till ”15-minuters staden”, det är viktigt för regionen att stärka och bygga vidare på.

En utveckling av en ny regionaltågstation vid Solna station, Stockholm nord, hjälper förutsättningarna för Solna stads fortsatta utveckling. Det tillgängliggör Arenastaden ännu mer vilket stärker området som plats för evenemang med regionalt, nationellt och internationellt upptagningsområde. En fungerande infrastruktur vid Solna station behövs för att etablera regionen som en ledande plats för stora evenemang.

För att all den utveckling som föreslås ska vara möjlig måste nödvändig teknisk försörjning finnas på plats. Förvaltningen efterfrågar en större tydlighet i vad som behövs, var funktionerna ska placeras och när i tid de finns på plats.

[redacted]
Stadsdirektör

[redacted]
Samhällsbyggnadschef

[redacted]
Planarkitekt

Beslutet expedieras till:
Region Stockholm

Bakgrund

Den nuvarande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) 2050, upphör att gälla i oktober 2026. I juni 2023 beslutade regionstyrelsen om inriktningen för en ny utvecklingsplan. Sedan hösten 2022 har Region Stockholm fört dialog tillsammans med kommuner och andra regionala aktörer om den framtida utvecklingen av regionen. Resultatet är ett förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen att samråda kring. Remissperioden pågår mellan 10 april och 30 september 2024. Kommunstyrelsen har dock fått anstånd till den 15 oktober att lämna sitt yttrande.

Hela förslaget finns att läsa på: www.regionstockholm.se/rufs2060.

Den fortsatta processen är planerad så att regionen under hösten 2024 sammanställs de synpunkter som inkommit under samrådet. Därefter revideras innehållet ytterligare inför granskningsförslaget som remitteras under våren 2025. De slutliga justeringarna görs sedan inför ett planerat antagande av den nya regionala utvecklingsplanen som beräknas ske i regionfullmäktige i maj 2026.

Samrådsförslaget

Stockholmsregionen har visionen att vara *Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo, leva och verka i*. Visionen ska genomsyra all utveckling och gäller både nu och bort mot år 2060. Visionen konkretiseras i tre övergripande mål för regionens utveckling:

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

Målen beskriver ett önskvärt läge år 2060 och tydliggör utvecklingsplanens förhållande och bidrag till hållbar utveckling.

Varje övergripande mål föreslås delas in i flera mål som ska förtydliga ambitionen och viljeinriktningen för Stockholmsregionens utveckling. Målen är relativt brett utformade, kvalitativa och visar på riktning eller önskad nivå.

Under respektive övergripande mål föreslås ett antal prioriteringar som redogör vad Stockholmsregionens aktörer behöver göra för att uppfylla visionen och nå målen. Prioriteringarna är tänkta att vara utgångspunkt för dialog om vad regionens aktörer behöver kraftsamla kring under kommande år. Det krävs ett aktivt åtagande från regionens aktörer för att kunna gå från plan till genomförande och från ord till handling.

Hur man ska förhålla sig till dessa mål och prioriteringar i relation till bebyggelseutveckling och för utveckling och bevarande av den regionala grönstrukturen, transportsystemet, tekniska försörjningssystem, välfärdstjänster, samhällsservice och kultur redovisas. Regionens rumsliga inriktning har stor betydelse för den kommande befolkningsökningen på ett hållbart sätt.

De avslutande delarna av RUFS behandlar hur alla olika aktörer har olika verktyg och möjligheter att bidra till visionen och till utvecklingen. Uppfyllandet kan ske genom tydliga ramar och gemensamma mål och prioriteringar. Förslaget är att det ska ske genom en strukturerad samverkansprocess. För att veta om regionen är på väg åt rätt håll kommer arbetet kontinuerligt följas upp, förslagsvis på årsbasis.

Förvaltningens synpunkter

Sammanfattande synpunkter

Den övergripande visionen för RUFS är fortsatt att Stockholmsregionen ska vara *Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo, leva och verka i.* Förvaltningen anser att de mål och prioriteringar som redovisas i RUFS:en är relevanta, även om det hade varit bra om regionen hade prioriterat några utmaningar som anses större och väger tyngre än andra.

Solna stad vill bidra till genomförandet av regionplanen genom att planera för en fortsatt hög takt av bostadsbyggande och bidra till hållbar utveckling. För att kunna åstadkomma det och bidra till de uppsatta målen bör regionen prioritera utveckling av rörelsemönster och mobilitet *inom* de regionala kärnorna, i detta fall den centrala kärnan där utbudet av service m.m. redan finns istället för att jobba med åtgärder där fokus endast ligger på att kunna röra sig *mellan* de regionala kärnorna. Regionplanen behöver förhålla sig till var marknadens efterfrågan finns. Solna stad har en unik balans mellan arbetsplatser och bostäder vilket medför en stabil efterfrågan över tid och att satsningar på mobilitetsåtgärder kan användas för flera olika ändamål olika tider på dygnet för olika målgrupper. Med den utbyggnad som planeras ske vid Arenastaden som idag rymmer drygt 30 000 arbetsplatser och 2 000 bostäder stärks området som en regional nod. Nationalarenan, Strawberry Arena, stärker området som plats för evenemang med regionalt, nationellt och internationellt upptagningsområde som bidrar till att marknadsföra Stockholm som en ledande storstadsregion. För att etablera Stockholmregionen som en central plats för stora evenemang behövs en fungerande infrastruktur vid Solna station. Genom att förstärka kopplingarna mellan pendeltåg, kommande tunnelbana, tvärbana och buss samt utreda möjligheten till kompletterande tågtrafik som tillvaratar närheten till Hagalundsdepån kan en ny kollektivtrafikknutpunkt Stockholm Nord etableras. Stockholm Nord avlastar Stockholm centralstation och bidrar till flerkärnighet genom att utvidga och stärka den centrala kärnan. Det är en utvecklingsinriktning som behöver illustreras i regionplanen.

Solna är redan idag en bra förebild när det gäller ”15-minuters staden” som regionen för fram som något eftersträvansvärt. Möjligheter till en vidare bebyggelseutveckling finns i Solna och med en framtida satsning och utbyggnad av kollektivtrafiken i regionen kan Solna fortsätta ta ett stort ansvar i en växande region. Förvaltningen menar att utgångspunkten i bebyggelseutvecklingen ska vara att den sker kollektivtrafiknära.

Solna stad ställer sig bakom de förhållningssätt för vidareutveckling av den centrala regionkärnan som redovisas i utvecklingsplanen. Förvaltningen vill dock trycka på några av punkterna särskilt:

- Behovet av att utveckla funktionsblandande och täta miljöer med effektivt markutnyttjande är något som RUFS behöver föra fram ännu mer som något viktigt för regionens utveckling. I den centrala kärnan finns redan idag mycket av det som

eftersträvas i RUFS och det bör göras tydligare att den goda grund som redan finns ska fortsätta att utvecklas.

- Solna har en förutsättningarna att med hjälp av regionen se till att uppfylla de eftersträvansvärda mål som framförs i RUFS.

- Det framtida bostadsbehov som tas upp i en separat bilaga till RUFS bör anpassas mer efter de faktiska förutsättningarna och verkliga förutsättningarna i respektive kommun istället för, som förvaltningen uppfattar det, att demografiskt generellt dela ut siffror över vilket bostadstillskott som årligen behöver tillkomma i kommunerna. Förvaltningen ifrågasätter det bostadsbehov som utvecklingsplanen anger, 300-600 bostäder per år fram till år 2060. Solna har i sin Översiktsplan en siffra på ett årligt bostadstillskott på 800 bostäder per år. Siffrorna i samrådsförslaget är rejält nerskruvade jämfört med de i RUFS 2050, något som förvaltningen inte förstår. Inte minst då Solna genom avtal med regionen, staten och andra kommunen har åtagit sig att färdigställa 8 500 lägenheter inom influensområdena till den nya tunnelbanan till Arenastaden, via Hagastaden och Södra Hagalund. Solna stad har förutsättningar att ta ett regionalt ansvar för bostadsbyggandet genom att bygga fler bostäder än 300-600 bostäder per år. För att nå målbilden som Europas med attraktiva storstadsregion behövs en fungerande bostadsmarknad och då borde kommuner som Solna som vill ta ett större ansvar för bostadsförsörjningen uppmuntras och stödjas i regionplanen.

- Förvaltningen anser att det med fördel bör läggas mer fokus och resurser i de delar som idag redan kan uppfylla vad som efterfrågas och har goda förutsättningar att uppfylla de mål som sätts upp till 2060. Solna stad bedöms kunna bidra till en högre grad av bostadsförsörjning än de framräknade redovisade behoven. Med Solnas många arbetsplatser, goda service- och kulturutbud och ett bra kommunikationsläge med god kollektivtrafikförsörjning finns efterfrågan på bostäder kvar även i svagare konjunkturlägen.

Vision, mål och prioriteringar

Demografi och beräknat bostadsbyggande

Regionen konstaterar att planens genomförbarhet inte kan få genomslag annat än om Stockholmsregionens aktörer arbetar i enlighet med målen och prioriteringarna. En regional utvecklingsplan kan, mycket riktigt, absolut inte hantera alla kommunala och lokala intressen. Ytterligare avvägningar måste därför göras i efterföljande planering. För att det ska vara möjligt att ha utvecklingsplanen som grund i ett sådant arbete måste Regionen åtminstone peka ut vilka mål och prioriteringar som regionen anser är överordnade andra. Förhoppningsvis kan målkonflikterna då hanteras mer i linje med prioriteringar i planen – naturligtvis förutsatt att det finns en samsyn om inriktningen.

För det demografiska bostadsförsörjningsmålet finns en beräkning över behovet av bostadsbyggande. Solna ska enligt denna endast stå för 300-600 lgh/år, vilket är mindre än hälften av det mål som fanns i RUFS 2050. Solna har ambitionen att fortsätta att ha ett högt bostadsbyggande och ser inte skäl till så drastisk minskning. Staden har inte minst för avsikt att

färdigställa 8 500 lgh i influensområdena till tunnelbanan. Motsvarande minskning verkar dessutom inte vara gjord hos andra kommuner, vilket gör det osannolikt att bedömningen bygger på den demografiska utvecklingen. Bostadsförsörjningsmålen för Solna behöver, som angetts tidigare i yttrandet, ses över inför det fortsatta arbetet med utvecklingsplanen. Ett sätt att göra det på är att komplettera beräkningarna med marknadsdjupsstudier och att behovet ses över under varje mandatperiod i samband med en aktualitetsprövning.

Den regionala utvecklingsplanen eftersträvar en jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö vilket är helt i linje med Solna stads målbild. Hur vi ska komma dit och framför allt hur regionens barn och deras perspektiv är en del i den utvecklingen saknas. Frågan är högaktuell och de ungas roll i den framtida utvecklingen behöver belysas mer än vad fallet är i samrådsförslaget. Detsamma gäller vår åldrande befolkning där behoven av tillgängligheten och närheten till service behöver beaktas i utvecklingen av samhället. Deras betydelse i utvecklingen är också viktig.

Om en av regionens utmaningar är att minska skillnaderna i livsvillkoren är det viktigt att ange om det är en utmaning mellan områden i regionen eller områden inom en enskild kommun eller både och. Vad som menas med att minska skillnaderna och vilka skillnader som avses behöver tydliggöras. Det bör därför finnas en koppling till ett tydligt mål som anger inriktningen för ett arbete om hur man ska kunna ta sig an frågan om att minska skillnaderna i livsvillkoren.

Miljö och klimat

Byggbranschen och samhället i stort är inne i en omställning där klimatpåverkan är en viktig aspekt att ta hänsyn till. Det är positivt att den rivningsvåg som farit fram har avstannat och där det numera ofta sker en ingående analys av befintliga byggnaders möjlighet att bevaras, restaureras och/eller omvandlas till andra funktioner. Det är nödvändigt att det arbetet fortsätter och intensifieras i framtiden för att på allvar minska klimatavtrycken från byggbranschen. Vid nybyggnation så står förvaltningen bakom utvecklingsplanens mål att bygga på redan ianspråktagna ytor framför grönytor och att säkerställa att nybyggnationen är hållbar med hälsosamma material och liten klimatpåverkan samt driva på för större cirkularitet inom byggsektorn. Nyproduktionen ska ha inriktningen mot ett klimatsmart fokus genom hela processen och de nya byggnaderna ska ha en flexibilitet där en omvandling mellan olika användning sker efter behov. Där ska t.ex. bostäder kunna omvandlas till verksamheter som sen åter kan bli bostäder.

En utmaning som bör lyftas och som är värt ett större fokus är utvecklingen av regionens transportinfrastruktur med en inriktning att skapa förutsättningar för hållbara transporter även i en växande region.

Solna önskar att regionen tidigarelägger målet om nettonollutsläpp från år 2045 till år 2040. För att få en tydlig bild av hur regionen ska kunna nå det uppsatta målet om nettonollutsläpp ser förvaltningen behov av att sätta upp delmål på vägen. Dessa delmål skulle kunna följas upp som den del i förslaget till samverkansprocess, med rådslag, uppföljningskonferens och aktualitetsprövning, som föreslås i utvecklingsplanen. Det arbetssättet tycker förvaltningen är ett bra sätt att hålla planen aktuell.

Utvecklingsplanen har målår 2060, men vad regionen ska jobba med och vilka mål som vi kommuner ska jobba med efter det att nettonollutsläpp uppnåtts är något som saknas i

dokumentet. Förvaltningen efterfrågar även vilka miljömål utvecklingsplanen ska jobba mot inom t. ex. biologisk mångfald, ekosystemtjänster, multifunktionella ytor mm.

Planförslaget för inget resonemang kring regionens förutsättningar kopplat till vattenkvalitet och kvantitet. Det saknas även en tydlighet i hur utvecklingsplanen ämnar bidra till att miljökvalitetsnormerna ska kunna följas och därmed finns risk att planförslaget kan medföra negativa konsekvenser för miljöaspekten vatten. För att hjälpa till borde Regionen kunna adressera staten. Det är i flera fall tveksamt om staten ens uppfyller sina egna åtaganden. De stora Europavägarna, bangårdarna och stambanorna bidrar till att göra våra vattendrag miljömässigt sämre, när staten inte vidtar åtgärder för att minska utsläppen till vattendragen. Klimatanpassning är också nödvändigt för att säkra mark, vatten och livsmedel.

Näringsliv

Som ett led i att skapa en bättre matchning mellan arbetsmarknaden och arbetsgivarna vill förvaltningen lyfta några viktiga punkter att tänka på:

- Möjliggöra för småföretagare att kunna anställa med anställningsstöd.
- Utveckla arbetet med att fler sociala företag kan starta inom kommunerna, vilka kan bidra till ökad social hållbarhet och inkludering på arbetsmarknaden.
- I utvecklingsplanen saknas näringslivsperspektivet och arbetsgivarperspektivet. Man beskriver om hur man kan rusta olika målgrupper men nämner ej hur man kan underlätta matchningen. Företagens engagemang i samhällsutvecklingen är viktig och kan tas tillvara på ett bättre sätt.

Rumslig inriktning

Den rumsliga inriktningen har ett betydande fokus på frågor och bebyggelsestruktur som ansvarsmässigt framförallt ligger på kommunal nivå. Information om kommunernas förhållningssätt finns redan i respektive kommuns översiktsplan. Utvecklingsplanen hade vunnit på att använda och hänvisa till den information som finns i kommunernas översiktsplaner. Det hade även gett förutsättningar för en bättre samsyn om utvecklingen i regionen.

Transportinfrastruktur

I RUFS läggs stor vikt på att utbyggnaden av kollektivtrafiken och gång- och cykelnätet vilket är en förutsättning för att få till stånd förändrade resvanor. Det ställer sig förvaltningen bakom. Dock önskas att regionen redovisar en mer långsiktig plan, med tanke på att RUFS har år 2060 som målbild, för utbyggnaden och att den redovisas i utvecklingsplanen.

Förvaltningen vill framföra vikten av att redan beslutade infrastruktursatsningar både finns med i kartor och att de genomförs. Förutom den pågående utbyggnaden av tunnelbanan till Arenastaden vill förvaltningen att plankartan kompletteras med redan beslutade och finansierade stationer för pendeltåg och tunnelbana. Den nya planerade pendeltågsstationen i Huvudsta måste finnas med och även den nya entrén till Västra skogens tunnelbanestation. Då målåret är 2060 anser förvaltningen att utvecklingsplanen också redovisa redovisa ytterligare tänkbara sträckningar av spårbunden kollektivtrafik. Där är en förlängning av tunnelbanan från Arenastaden och en förlängning av tvärspårvägen från Sundbyberg till Ulriksdals station de mest

givna i Solna. Förvaltningen ser gärna att regionen gör en förstudie på en tvärbana till Ulriksdals station. Om Regionen inte vill peka ut ännu ej beslutade sträckningar bör det i alla fall redovisas var det finns brister och behövs kapacitetsökningar i kollektivtrafiken fram till 2060.

Därutöver finns det redan i RUFS 2050 och i Solnas översiktsplan en utpekad regional tågstation (Solna station). Med tanke på den utveckling som skett och försätter ske i Arenastaden samt för att hjälpa ytterligare utveckling både i Solna, regionen och vidare områden vill förvaltningen framföra att Solna station bör pekas ut som en regionaltågstation som prioriteras för att realiseras i närtid. Solna station är redan utpekad som en regional bytespunkt och med en ny regionaltågstation kan Solna station bidra till att regionen kan växa, men också att göra det stora utbud av bostäder, service, kultur och arbetsplatser som finns i Arenastaden och i Solna, görs med tillgängligt även för dem utanför Stockholmsregionen. Solna är beredda på att ett beslut att realisera en regional tågstation i Solna även kommer med förväntningar på oss som kommun, inte minst när det gäller ett ökat bostadsbehov.

Samrådsförslaget pekar i kartan över gods- och logistikinfrastuktur ut två områden i Solna, dels Tomteboda (omlastningsplats mellan spår och väg) och Hagalund (Distributionscentrum för omlastning i centrala lägen). Solna motsätter sig dessa förslag av flera anledningar. Regionen har enligt textdokumentet endast redovisat befintliga anläggningar för gods- och logistik. Men på plankartan har Regionen – åter igen – lagt in en omlastningsplats mellan spår och väg i Tomteboda, något som inte finns i Solna idag. Det är dessutom något som Solna stad motsatt sig redan i RUFS 2050 och fortsätter att motsätta sig. Solna stad ser istället åtgärder som överbryggar den barriär som järnvägen utgör mellan Tomteboda/Huvudsta och området med Karolinska institutet och sjukhuset. Det skulle dessutom stämma bra med Regionens prioritering i samrådsförslaget om att förbättra förutsättningarna för invånare från olika områden att mötas i vardagen, till exempel genom att överbrygga barriärer och främja god tillgänglighet. Intill Tomteboda planerar staden att utveckla med en tät innerstadsbebyggelse innehållande en blandning av bostäder och arbetsplatser. I det området är en ökad trafik med tunga transporter inte önskvärd.

När det gäller Hagalund så önskar förvaltningen en beskrivning av vad regionen har för tankar om och behov inom den platsen. Den anges i kartan över gods- och logistikinfrastruktur som ett område för distributionscentrum för omlastning i centrala lägen. Det är inte den utveckling som fastighetsägarna Trafikverket och Jernhusen ser i området.

En viktig pendlingsmöjlighet som inte omnämns tillräckligt tydligt i utvecklingsplanen är hur utvecklingen av transporter och pendling på vatten kan ske. Det efterfrågar förvaltningen i kommande versioner av planen. I Solna finns flera möjliga hamnlägen för reguljär pendelbåtstrafik.

Möjligheterna att röra sig som gående och cyklande är mycket viktigt för att skapa nya rörelsemönster där bilen väljs bort till förmån för mer miljövänliga alternativ och det är något att utveckla i planen. Det ska vara tryggt att ta sig fram längs med dessa stråk och för att det ska kunna realiseras behöver konfliktytorna mellan gående och cyklister minimeras. Det måste också finnas som ett enkelt, bra och tryggt alternativ till att ta sig runt med kollektivtrafiken.

Vilket förhållningssätt Regionen har gentemot Bromma flygplats framtid är något som förvaltningen efterlyser i utvecklingsplanen. De höjdrestriktioner som omger flygplatsen sätter stora begränsningar i möjligheterna att utveckla Solna stad. Flygplatsens framtid är en viktig planeringsförutsättning för Solna stads utvecklingsinriktning.

Grönstruktur

Det är bra att svaga gröna samband genom bebyggelsen i södra Solna är pekas ut. Överlag är det bra att den typen av samband har markerats. Det har sedan RUFS 2050 (där det fanns tre kategorier/klasser) skett en förenkling av pilarna för svaga samband. RUFS 2060 redovisar bara en kategori av svagt-samband-pilar, vilket gör det lättare att tolka kartan. Samtidigt har många tidigare utpekade svaga samband tagits bort jämfört med 2050. De har inte systematiskt ersatts med något annat som visar på svagheter och behov av förbättrade samband.

Redovisning av svaga samband som orsakas av trafikinfrastrukturen saknas. Det är bara genom bebyggelse som svaga samband redovisas och de behöver få en mer tydlig redovisning. Pilarna i RUFS 2060 är förhållandevis smala, vilket ger både fördelar och nackdelar. Fördelen är att det kan bli större precisering och därmed kanske mer användbart i den kommunala planeringen. Nackdelen är att vissa svaga områden då faller bort ur redovisningen. Det gäller flera delar med koppling till Nationalstadsparken, bl.a. Hagaparken-Frösundaviks anknytning mot övriga delar av Järvakilen ser ut som om den är stark, det viktiga sambandet mot norr och Ulriksdal är ytterst svagt, liksom sambandet i söder via Stallmästaregården och Bellevue.

Teknisk försörjning

Det är inte tydligt om den föreslagna bebyggelseutvecklingen har en realistisk möjlighet att genomföras med en nödvändig teknisk försörjning på plats. Att det krävs stora insatser för att uppgradera de tekniska systemen är klarlagt, men vad som behövs, var de ska placeras och när i tid efterfrågas i dokumentet. Förvaltningen vill, som tidigare nämnts, tydligt föra fram att Solna stad som en del i regionen kan ta ett större ansvar för bebyggelseutvecklingen. Då förvaltningen ser ett större fokus på de centrala delarna som ett logiskt sätt att planera regionen så behöver därmed den tekniska försörjningen anpassas efter förutsättningarna av en större del av bebyggelseutvecklingen i den centrala regionkärnan. Utvecklingsplanen bör ha ett större systemfokus för att visa vilken regional samverkan som behövs för att säkerställa föreslagen utveckling över tid.

En annan möjlig utmaning som inte finns med – men som det kan finnas skäl att ha med - är hur man kan möta en utveckling av arbetsmarknaden där många yrken i framtiden ersätts med tekniska lösningar. Kopplat till den tekniska utvecklingen är också utmaningen om ett nytt sätt att leva och arbeta på distans. Det är något som sannolikt kommer att påverka utmaningarna som den regionala planeringen ska möta.

Huvudfokus behöver såklart ligga på det stora funktionerna inom den tekniska försörjningen, men möjligheterna för mer småskaliga tekniska system, t. ex. lokal energiproduktion, att ansluta till ett mer utbrett system borde också eftersträvas på lång sikt.

Näringsliv

Solna stad sätter stor stolthet i att vara en företagsvänlig kommun där näringslivet växer och trivs. Solnas starka näringslivsutveckling bör kunna fortgå och en avgörande faktor för kommunens

fortsatta attraktivitet är en fungerande tillgänglig infrastruktur och kollektivtrafik. Det kan t.ex. handla om att säkra en bättre infrastruktur och kollektivtrafik i samband stora och internationella evenemang på Strawberry Arena. Där vill förvaltningen återigen lyfta förslaget att vid Solna station tillskapa en regionaltågsstation som en del i att förbättra förutsättningarna.

Gemensam kraftsamling

Förvaltningen har uppfattningen att Regionen i utvecklingsplanen lägger över ansvaret till kommunerna att jobba med och mot de uppsatta målen, men vad Regionen själva ska göra för att uppnå de mål som satts upp är väldigt vagt. Hur Regionen, som är en stor aktör, ska jobba med frågorna bör även den finnas med som del i att nå uppsatta mål. Det bör i högre grad utgå från och tydligare redovisa vad Regionens egen organisation kan bidra med och inte enbart vad det är nödvändigt att andra aktörer medverkar med. I de fall Regionen inte kan genomföra åtgärder på det egna mandatet kan rollen exempelvis vara att samordna andra aktörer.

Utvecklingsplanen bör övergripande visa inriktningen av Regionens utveckling baserad på den utveckling som olika samhällsaktörer önskar inte bara hur Regionen själva har uppfattningen av att utvecklingen bör se ut. I uppföljningen av utvecklingsplanen vore det bra att också involvera marknaden i någon form, t.ex. med hjälp av större fastighetsägare.

I många fall är den regionala och lokala planeringen påverkad av riksintressen, lagstiftning och andra statliga målsättningar och inriktningar som påverkar planeringen även om de inte är formellt bindande. Förvaltningen ser att det vore en fördel om det i utvecklingsplanen kan väckas frågor gällande om vissa riksintressen verkligen behövs eller om de borde omprövas. I Solna finns det stora spårområden för terminaler och depåer vars omplacering skulle kunna skapa förutsättningar att möta andra behov som också finns i Regionen. En utmaning för utvecklingsplanen är att hitta de gemensamma nämnarna som kan samla aktörerna i regionen kring en inriktning. Som en del i det är att vara tydlig med hur det ska hanteras om en inriktning är till nackdel för en aktör, då måste det tydliggöras vad fördelarna är för den aktören. Det kan givetvis handla om flera aktörer.

I Regionen finns en uttalad omfattande brist på lokaler/hallar och ytor kopplat till idrottsutövandet. Förvaltningen föreslår, som ett sätt att förbättra samordningen och samnyttjande samt sammanställa förutsättningar och kartlägga utbudet, att Regionen initierar ett samlat övergripande arbete kring dessa frågor.

Statens ansvar och skyldigheter samt vad det har för inverkan på regionen skulle kunna adresseras mycket tydligare i utvecklingsplanen.

I vissa frågor måste regionen ta hänsyn till befintliga och redan betydande samverkansformer bland aktörer inom regionen – men där samarbetena inte omfattar hela regionen. Det kan handla om exempelvis vattenproduktion, avlopp/vattenrening eller masshantering där samverkan och därmed lösningarna ser annorlunda ut i olika delar av regionen och där de samverkande aktörerna själva har en tydlig inriktning av verksamheterna. Utvecklingsplanen bör inte ”lägga sig i” lösningarna utan övergripande konstatera att inriktningen kan sammanfattas men de enskilda lösningarna avgörs av de samverkande aktörerna var för sig.

Med det som pågår runt om i världen i form av krig och andra oroligheter är det helt rätt och nödvändigt att det eftersträvas en stärkt beredskap i utvecklingsplanen. Alla de aspekter inom vilket utvecklingsplanen kräver bättre beredskap instämmer förvaltningen i. Något som också borde lyftas upp som område att vara förutseende inom är dels behovet av skyddsrum och dels, som en del i den gröna omställningen, att säkerställa matförsörjningen vid kristider.

Samlad konsekvensbedömning

Förvaltningen ser det som mycket viktigt att det som framförs i bilagan *samlad konsekvensbedömning*, genomförs, dvs: *För att planförslaget ska få genomslag i efterföljande planering behöver regionens aktörer arbeta i enlighet med regionala inriktningar, mål och prioriteringar. Planförslaget behöver därmed tydligt redogöra för en riktning som Stockholmsregionens aktörer kan ställa sig bakom. Konsekvensbedömningen av förslagets genomförbarhet försvåras av att samrådsförslaget är generellt skrivet och har breda mål och prioriteringar. Fördelen är att många aktörer kan ställa sig bakom planförslaget, nackdelen är att svåra avvägningar och målkonflikter behöver hanteras i den efterföljande planeringen.* För att den vision som sätts upp ska kunna bli verklighet behöver utvecklingsplanen bli mer konkret och vägledande för att kommunerna ska ha något tydligt som de kan konkretisera i sin framtida utveckling.