Stockholms stad

PM Rotel I (Dnr KS 2024/485)

Samråd om ny regional utvecklingsplan

Remiss från Region Stockholm
Remisstid den 4 oktober 2024

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet [redacted]

Sammanfattning av ärendet

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

Den nuvarande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 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 år 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.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Järva stadsdelsnämnd. Skärholmens stadsdelsnämnd, och Stockholms Stadshus AB. Samtliga remitterade nämnders förvaltningar och bolag har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Järva stadsdelsförvaltning, Skärholmens stadsdelsförvaltning och Stockholm Stadshus AB anser att den regional utvecklingsplan har en viktig funktion att fylla. Kontoren och bolagen anser att samrådsförslaget inte har tillräckligt fokus på en del regionala frågor. Detta inkluderar bland annat: 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) samt att alla kommuner behöver bygga bostäder i takt med regionens befolkningstillväxt. Kontoren och bolagen anser vidare 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.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Den ny regionala utvecklingsplanen (RUFS), som syftar till att tydliggöra regionens utveckling till år 2060, pekar ut en bra och önskvärd vision i att regionen ska vara *Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo, leva och verka i.* Därtill följer goda målsättningar att skapa en jä*mlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö*, *en ledande kunskaps- och tillväxtregion* och *en tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp.*

Den regionala utvecklingsplanen är viktig för att skapa förutsättningar för att lösa större regionala utmaningar. I nuvarande remissförslag anser Stockholms stad att utvecklingsplanen har för lite fokus gällande 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) samt att tydliggöra att alla kommuner behöver bygga bostäder i takt med regionens befolkningstillväxt och underliggande behov.

Det finns även en del övergripande frågor som behöver utvecklas i det aktuella remissförslaget. Detta gäller bland annat frågor om social hållbarhet, trygghet och brottsbekämpning, vilket är viktigt för näringslivets förutsättningar, samt klimatfrågan både gällande att minska utsläppen och att hantera klimatförändringarna.

Jag välkomnar förslaget om en formaliserad process för samverkan, med kontinuerlig dialog och större regional konferens samt rådslag. Samrådsförslaget innehåller samtidigt 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 de förslagna rådslagen. 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.

Den nya RUFS anger målåret 2060. I samrådsförslaget saknas det flertalet analyser av hur behovet ser ut vid år 2060. Detta inkluderar bland annat behovet av tekniska försörjningssystem år 2060, utifrån en sådan analys är det lättare att avgöra var förstärkningar i regionen behöver ske. Även för anläggningar för gods- och logistik saknas det en analys av hur behovet ser ut till år 2060. Analyser behöver göras utifrån hur regionen bedöms växa till år 2060 och var kapacitetsförstärkningar utifrån det kan behövas. Analysen behöver inkludera effektivisering av godstransporter samt trafik på vatten, vilket till stor del är en regional fråga och som saknas i dokumentet. Gällande behovsanalys rörande framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad är det en god start på det arbete som behöver genomföras och komma in i en regional utvecklingsplan.

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. Detta gäller särskilt insatser för att säkerställa att hushåll med låga inkomster eller med tillfälliga anställningar har tillgång till bostadsmarknaden. Detta kan exempelvis ske genom återinförande av ett nytt investeringsstöd. Av underlagsmaterialet framgår att analysen inte väger in ett uppdämt behov av bostäder. Redan idag är många trångbodda inom regionen och ambitionerna att i grunden bygga bort bostadsbristen behöver tydliggöras.

Plankartan är för detaljerad vilket medför att den inte stämmer överens vare sig med Stockholms stads mer detaljerade planering eller med vilka områden som faktiskt utvecklats eller har färdigställts. Exempelvis pågår stadsomvandling på områden markerade som terminal, grönstrukturen går in på befintlig bebyggelse och områden med liknande förutsättningar ges olika bebyggelsekategorier. Plankartan bör därför tas bort och strukturkartan bör istället utvecklas med tekniska försörjningssystem, gods- och logistikanläggningar och transportinfrastruktur.

Det finns flera platser i Stockholms stad som har eller kan få minst lika goda förutsättningar som de regionala stadskärnorna. Områden som Älvsjö och Bromma flygplats är sådana exempel. Det är viktigt att den regionala planeringen kopplat till Bromma Parkstad påskyndas då vi nu vet att Bromma flygplats kommer att avvecklas i en nära framtid, när i princip all flygtrafik flyttar till Arlanda vid årsskiftet. Arbetet med planerna för kommande tunnelbana och annan kollektivtrafik till området behöver därför intensifieras för att kunna trafikförsörja den omfattande stadsutveckling som nu planeras på området.

Jag delar konsekvensbedömningens uppfattning 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. Det bör även framgå ambitioner i planen om behov av etablering av Bio-CCS och CCS-anläggningar (koldioxidavskiljning och lagring). Om mål om nettonollutsläpp ska kunna nås måste det finnas en strategi för negativa utsläpp för regionen.

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 samt avfall och avlopp avgörande för regionens framtid. Staden bedömer att utrymmet för ytterligare investeringar är begränsat och noggranna prioriteringar tillsammans med ledningsägare behöver göras.

Det krävs 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. Som en del av det gemensamma yttrandet från stadsledningskontoret och stadens förvaltningar specificeras de objekt som Stockholms stad anser är mest prioriterade.

Utvecklingen i regionen behöver även beakta Stockholms stads arbete med målet om att minska biltrafiken med 30 procent från 2017 års nivå till år 2030 och prioriterar kapacitetsstarka färdmedel utifrån stadens Framkomlighetsstrategi. I denna kontext är det positivt på att utreda en vidareutveckling av trängselskatten för att klargöra vilka konsekvenser det skulle innebära.

Det är bra att analyserna från handlingsplanerna för regional grön infrastruktur har införlivats i den regionala grönstrukturen. Den grönstruktur som presenteras i plankartan har dock till stora delar inte reviderats ytmässigt sedan RUFS 2050 i regionens centrala delar. Det är av stor vikt att nulägesbeskrivningen avspeglar den faktiska grönstrukturen i regionen och revideras därefter.

I övrigt hänvisar jag till det gemensamma yttrandet från stadsledningskontoret och stadens förvaltningar och bolag.

Stockholm den 2 oktober 2024

[redacted]

Bilaga

Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen - Samrådsförslag april 2024, dnr KS 2024/485-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden [redacted], [redacted] och [redacted] (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslaget till beslut
2. Att därutöver anföra

Vi instämmer i huvudsak med stadens förvaltningar om att utvecklingsplanen måste fokusera på ett antal regionala frågor som behöver hanteras gemensamt; storskaliga tekniska försörjningssystem, gods- och logistik, transportinfrastruktur, regional grönstruktur, vatten och bostäder.

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. Även om behovet av nya bostäder skrivs ned för perioden så handlar det fortfarande om betydande årliga tillskott. Vi finner det därför anmärkningsvärt att plankartan har en för hög detaljeringsnivå, samt att den inte är med sanningen överensstämmande. Detta behöver åtgärdas, möjligen genom att plankartan helt utgår.

Vi instämmer även med förvaltningarna om att den övergripande frågan om trygghet och brottsbekämpning behöver utvecklas i det aktuella remissförslaget. Ökad trygghet och förbättrad brottsbekämpning är centrala aspekter för att Stockholmsregionen ska utvecklas. Ett tryggt Stockholm är en förutsättning för att människor ska vilja flytta hit och sedan stanna kvar och för att företag ska vilja etablera sig här och få sina verksamheter att växa. Problemen med ökad otrygghet och brottslighet måste brytas för att gynna hela regionens utveckling och attraktionskraft.

I och med att en stor del av flygtrafiken flyttas från Bromma flygplats till Arlanda blir tillgängligheten till Arlanda allt viktigare. Förslaget till regional utvecklingsplan pekar bland annat på behovet av att arbeta för att Arlanda ska kunna flytta fram sin position i konkurrens med flygplatser i övriga nordiska länder och för att etablera fler strategiska flyglinjer samt att stärka tillgängligheten med kollektivtrafik till och från Arlanda flygplats. På dessa områden behöver Stockholms stad svara upp i sitt remissvar då tillgängligheten till och utvecklingen av Arlanda kommer kräva stora

regionala kraftsamlingar. Moderaterna hade också önskat att den regionala utvecklingsplanen tog höjd för färdigställandet av Stockholms ringled genom att bygga Östlig förbindelse. Det skulle både minska trafiken och förbättra luftkvaliteten i Stockholms innerstad avsevärt, men också spela en stor roll i att främja både transport och tillväxt i hela Stockholmsregionen.

Reservation av borgarrådet [redacted] (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis bifalla förslaget till beslut
2. Att utöver det anföra.

Liberalernas Region Stockholm ska vara en möjligheternas region, som präglas av hög konkurrenskraft, öppenhet, utveckling, hållbarhet och mångfald. I Region Stockholm ska individens frihet värnas och utvecklas.

Vi står i huvudsak bakom målen och inriktningen i samrådsremissen för den nya regionala utvecklingsplanen.

Antalet övergripande mål i den nya regionala utvecklingsplanen föreslås blir tre, istället för fyra som i RUFS 2050. Det är rimligt att förenkla i styrdokumentet men berörda parter behöver redan nu analysera vad förändringar i målstrukturen kan innebära för läsbarheten över tid för det regionala utvecklingsarbetet, i frågor som är trögrörliga, långsiktiga och viktiga för flera av regionens aktörer. Vi vill här betona att regionen fortsatt behöver arbeta för jämställdhet och möjlighet till att följa upp jämställdhetsarbetet i och med att det bredare begreppet ”inkludering” föreslås användas istället.

Det är att positivt att de regionala stadskärnorna står i fokus men det får inte heller bli en våt filt för utvecklingen i övriga kommuner runt om i länet. Behovet av olika bostadsformer i hela länet är stort, inte minst i Stockholm stad. I dag ser vi allt för många barnfamiljer välja bort Stockholm för att ha råd med villa eller radhus i kringliggande län. Stockholm måste vara en attraktiv region för människor i alla olika skeenden av livet. I det fortsatta arbetet med den regionala utvecklingsplanen behöver därför förvaltningen balansera behovet av småhusbebyggelse och potentialen för tillväxt i kommunerna i det yttre länet med fokus på de regionala stadskärnorna.

Liberalerna ser även ett behov att stadskärnan levandegörs. Detta innebär att fler boendemöjligheter i form av hyres- och bostadsrätter möjliggörs i City. Omdaning av kontor till bostäder behöver förenklas och påskyndas.

Vidare eftersöker Liberalerna även ett större socialt hållbarhetsperspektiv i utvecklingsplanen. Framförallt när det gäller städernas bostadsförsörjningsansvar. Det ska vara enkelt att leva och bo i Stockholm stad, även med en låg eller normallön. Men med dagens hyres- och bostadsmarknad ser vi hur en strukturell hemlöshet breder ut sig och många tvingas välja bort Stockholm. Tillåts detta fortsätta ser vi en

stor risk att Stockholm stad och andra närliggande kommuner kommer ha svårt att rekrytera kompetent personal till viktiga välfärdsyrken

Ett annat bekymmer för Stockholm är den ökade befolkningstillväxten i stadens södra delar samtidigt som större delen av kontor och arbetsplatser ligger i norra delen av staden. En kapacitetsstark kollektivtrafik mellan stadens södra och norra delar är därför nödvändig samtidigt som stad och region måste möjliggöra för fler arbetsplatser även i söderort.

En stärkt energiförsörjning och inomregional elproduktion behöver inkludera all fossilfri el, inte bara förnybart. Därtill är det nödvändigt att beredskapsfrågorna får en stor vikt i det fortsatta arbetet.

För att regionen ska vidhålla och höja sin konkurrenskraft behöver det vara smidigt och enkelt att ta sig till och från Stockholm. För att främja regionens tillväxt och inte tappa jämfört med andra likvärdiga regioner behöver Arlanda flygplats utökas med en fjärde landningsbana och arbetet med detta behöver göras skyndsamt i samband med uppgifterna om Bromma flygplats ovissa framtid.

Liberalerna menar på att ur ett socialt och ekologiskt hållbarhetsperspektiv behöver nyttjandet av kommunernas mark ses över. Dyrbar och central mark ska i möjligaste mån omfördelas till bostäder och mänsklig verksamhet, istället för stillasittande bilar.

Kommunstyrelsen

Reservation av [redacted], [redacted] och [redacted] (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av [redacted] (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av [redacted] (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslaget till beslut
2. Att därutöver anföra följande

Stockholmsregionen har länge varit en av Europas främsta tillväxtregioner, men vi kan inte ta våra historiska framgångar för givet. Centerpartiet vill att Stockholmsregionen fortsätter utvecklas till att bli grönare, tryggare och mer levande – med möjligheter och valfrihet för alla. För att nå dit krävs både politiskt mod, ledarskap, nödvändiga reformer och satsningar. Storstockholms fortsatta tillväxt och välstånd hotas av stora utmaningar kring bostadsförsörjning, framkomlighet och företagsklimat.

För Centerpartiet är bostadsfrågan central – för att bekämpa segregationen, locka fler nyetableringar och inte minst för att ge varje individ möjligheten att i Stockholmsregionen själva forma sina liv. Bostadsmarknaden i Storstockholm

betraktas generellt som en enhet, och regionens kommuner har ett gemensamt ansvar att genom en högre byggtakt tillhandahålla fler bostäder, samt nyttja det befintliga beståndet mer effektivt. Regler behöver harmoniseras över kommungränser, och fler bostäder bör fördelas efter behov för att stärka de grupper som idag har svårast att ta sig in på regionens bostadsmarknad. Integration och social sammanhållning främjas även när bostadsområden byggs ihop och nya förflyttningsmönster öppnas.

En integrerad trafikplanering som premierar gång, cykel och kollektivtrafik behöver säkerställa att samtliga trafikslag ges trygga miljöer, regionala standarder och sömlösa kopplingar. Det regionala cykelnätet måste fortsatt stärkas med sammanhängande satsningar, och synkronisering i frågor som bland annat rör skyltning och förutsättningarna för mikromobilitetslösningar. Laddinfrastrukturen behöver kraftigt byggas ut i hela regionen för att snabbare nå målet om nettonollutsläpp från transportsektorn.

Den enskilde medborgaren har sällan kommungränserna i beaktan i sin vardag, och för Stockholms stads del finns det stora möjligheter att intensifiera sitt mellankommunala samarbete med grannkommunerna på fler områden än som utmålas i RUFS. Utöver stadsutveckling och infrastruktur ser Centerpartiet att behov kan mötas i gemensamma lösningar gällande bland annat idrottsanläggningar, kompetensförsörjning genom arbetsutbildningar och kultur- och fritidsverksamheter.

Ärendet

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

Den nuvarande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 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.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Järva stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Samtliga remitterade nämnders förvaltningar och bolag har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Järva stadsdelsförvaltning, Skärholmens stadsdelsförvaltning och Stockholms Stadshus AB

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Järva stadsdelsförvaltnings, Skärholmens stadsdelsförvaltnings och Stockholms Stadshus AB:s gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 3 september 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Den regionala utvecklingsplanen har 2060 som målår och syftar till att skapa samsyn bland regionala aktörer kring Stockholmsregionens styrkor, utmaningar, mål och prioriteringar. Den nuvarande regionala utvecklingsplanen, RUFS 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 förslås 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 rådslaget till representanter på politisk och/eller högsta ledningsnivå. Rådslaget 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 RUFS 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 Tomteboda, Nynäsbanan med dubbelspår till Norviks hamn och utökad järnväg mellan Järna - Stockholm (behov som uppstår till följd av Ostlänken) viktiga. Nya regionaltågsstationer 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 pendelbåtstrafiken 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: Årstaberg, 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 stadsutvecklingområden 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 trängselskatten 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 målåret 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 RUFS 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, Årstaberg/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.