Stadsledningskontoret	Dnr KS 2025/865
Exploateringskontoret	Dnr E2025-01924
Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning	Dnr HV 2025/665
Järva stadsdelsförvaltning	Dnr 2025/643
Miljöförvaltningen	Dnr 2025-14243
Skärholmens stadsdelsförvaltning	Dnr SKHLM 2025/619
Stadsbyggnadskontoret	Dnr 2025-10249
Stockholms Stadshus AB	Dnr SSAB 2025/12
Trafikkontoret	Dnr T2025-02205

Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande:

1. Som svar på *Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontoret, exploateringskontoret, Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning, Järva stadsdelsförvaltning, miljöförvaltningen, Skärholmens stadsdelsförvaltning, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Stadshus AB och trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Stockholm har remitterat *Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen* till Stockholms stad.

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

Jämfört med samrådsversionen har planens grundläggande struktur och ansats i stort behållits. Därför kvarstår i huvudsak de synpunkter som Stockholms stad lyfte fram i samrådet.

Regionen föreslår ett forum mellan den kommunala och regionala politiken för att diskutera prioriteringar och ena aktörer kring olika insatser de kommande åren. Staden ser positivt på detta men vill framhålla att formerna för forumet behöver arbetas vidare med samt att det ytterst är kommunfullmäktiges beslut som styr över den kommunala verksamheten.
Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning, Järva stadsdelsförvaltning, miljöförvaltningen, Skärholmens stadsdelsförvaltning, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Stadshus AB och trafikkontoret anser att utvecklingsplanen har för lite fokus på ett antal centrala regionala frågor som behöver hanteras gemensamt:

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

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

Bakgrund

Region Stockholm har remitterat *Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen* bland annat till Stockholms stad.

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. Samråd hölls under 2024 och sedan dess har ett nytt granskningsförslag tagits fram.

Nästa steg är att Region Stockholm gör slutliga justeringar inför planerat antagande i regionfullmäktige i maj 2026.

Ärendets beredning

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

Ärendet

Den regionala utvecklingsplanen har 2060 som målår och syftar till att skapa samsyn bland regionala aktörer kring Stockholmsregionens styrkor, utmaningar och mål. Den nuvarande regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050 gäller till och med 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 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.

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 tillgänglig, resurseffektiv och robust region utan klimatpåverkande utsläpp
2. En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö
3. En globalt ledande tillväxt och kunskapsregion

De övergripande målen beskriver vad som önskas uppnås på längre sikt, bortom år 2040 mot år 2060. Till vart och ett av de tre övergripande mål finns fyra mer kortsiktiga mål som siktar mot 2035 - 2040. Kopplat till vart och ett av de 12 kortsiktiga målen finns ett antal resultatmål.

Regionens rumsliga utveckling baseras på utvecklingsplanens vision och målsättningar. Inriktningen för Stockholmsregionens fysiska utveckling bygger på fem rumsliga principer:

- En sammanhållen bebyggelse med närhet och tillgänglighet i fokus
- En flerkärnig Stockholmsregion, i stadsbygd, landsbygd och skärgård
- En region med goda kopplingar mellan stad, land och omvärld
- En sammanhängande och robust grön- och blåstruktur
- En smart användning av regionens obebyggda mark

De rumsliga principerna sammanfattas i en strukturbild. Plankartan och tillhörande förhållningssätt utgår från de rumsliga principerna och uttrycker möjligheten att nå regionala mål genom en regionalt avvägd användning av mark- och vattenområden.

Bedömt bostadsbehov framgår av bilagan *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. Därtill tillkommer ett ackumulerat underskott av bostäder, det vill säga hur många bostäder som inte har tillkommit i relation till vad som ”borde” ha byggts, som är 77 000 bostäder. Bostadsbehovet i Stockholms stad under perioden 2022 till 2040 bedöms till mellan 4 200 och 5 800 bostäder per år. För perioden 2041 till 2060 behövs ett årligt tillskott på mellan 3 000 och 5 200 bostäder. Det ackumulerade underskottet i Stockholms stad bedöms till 28 000 bostäder.

Två nya bilagor har tillkommit; *Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen* och *Riksintressen i regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen*. Bilagan om långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet innehåller en sammanfattande och översiktlig bedömning av inom vilka frågor fortsatt arbete behöver göras, den innehåller inga objekt. Riksintressebilagan omfattar hur riksintressena har tillgodosetts i utvecklingsplanen. I bilagan konstateras att det är i den efterföljande planeringen som det avgörs hur påverkan på riksintressena blir.

Region Stockholm föreslår ett nytt forum för kontinuerlig dialog mellan den kommunala och regionala politiken. Forumet ska vara en plats där kommuner och Region Stockholm kan samarbeta om

regionens utveckling. Utgångspunkten för dialogen är de mål som finns i den regionala utvecklingsplanen och slutsatserna av den årliga uppföljningen. Förslaget är att forumet ska diskutera frågeställningar kring viktiga prioriteringar, behov av gemensamma strategier eller andra former av samhandling.

Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning är bilagd granskningsförslaget för ny regional utvecklingsplan. Planen bedöms i större utsträckning än nollalternativet bidra till måluppfyllelse för nationella miljömål. Byggandet av bostäder och infrastruktur medför i sin tur ökade utsläpp av växthusgaser trots högt ställda klimatambitioner i den regionala utvecklingsplanen. Avseende sociala konsekvenser bedöms den regionala utvecklingsplanen i stort bidra till god måluppfyllelse. Det konstateras att till följd av planens övergripande karaktär är effekter och konsekvenser svårbedömda.

Synpunkter och förslag

Jämfört med samrådsversionen har planens grundläggande struktur och ansats i stort behållits. Därför kvarstår i huvudsak de synpunkter som lyftes fram i samrådet.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning, 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 bör 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

Staden anser att utvecklingsplanen ska fokusera på ett antal regionala frågor, 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 staden 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.

Även om vissa frågor och perspektiv som att minska klimat-utsläppen och att hantera klimatförändringarna utvecklats i granskningsförslaget anser staden att granskningsförslaget inte har tillräckligt fokus på ovan nämnda regionala frågor.

Förslaget om ett forum mellan den kommunala och regionala politiken för att diskutera prioriteringar och ena aktörer kring olika insatser de kommande åren tycker staden är positivt men formerna för forumet behöver arbetas vidare med samtidigt som staden också framhåller att det ytterst är kommunfullmäktiges beslut som styr över den kommunala verksamheten. Samrådsförslaget innehöll många prioriteringar och till varje prioritering föreslogs ett antal insatser för aktörerna att arbeta med. Staden anser att det är positivt att insatserna har utgått så som staden föreslog i samrådsyttrandet.

Konsekvensbedömningen och klimatpåverkan

Utvecklingsplanens mål är att Stockholmsregionen år 2045 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser. Staden anser att målsättningen borde vara högre och i enlighet med stadens mål om att Stockholm ska vara klimatpositivt 2030 och fossilfritt 2040. Det är positivt att resultatmålen gällande klimat nu är mätbara till skillnad mot samrådsförslaget.

Målformuleringarna och de nya resultatmålen inom klimatområdet har gjort utvecklingsplanen tydligare och mer fokuserat kopplat till klimatfrågan. Ett koldioxidbudgetperspektiv har lyfts in vilket förtydligar behovet av att arbeta kraftfullt och kontinuerligt med utsläppsminskningar. Det är positivt att bygg- och anläggnings-sektorn lyfts som ett eget resultatmål med hänsyn till dess stora påverkan på klimatutsläppen. Tillsammans med förhållningssättet "Prioritera utveckling av befintliga byggnader framför att bygga

nytt och använd i första hand återbrukat byggmaterial" finns förutsättningar att aktivt arbeta med den målkonflikt som finns mellan en växande region och minskning av klimatutsläppen och hur denna fråga ska kunna angripas än mer kraftfullt. Det är även positivt att konsumtionsbaserade utsläppen lyfts som ett eget resultatmål.

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 utvecklingsplanens avsnitt om samhällsutmaningar lyfts flera utmaningar och brister fram inom tekniska försörjningssystem. Ändå saknas i utvecklingsplanen fortfarande en analys av hur behovet av tekniska försörjningssystem ser ut till år 2060, som är planens målår. Utifrån en sådan behovsanalys behöver det klargöras i vilka delar av regionen olika förstärkningar behövs. Staden instämmer med utvecklingsplanens skrivning ”Lämpliga platser för nya tekniska anläggningar och infrastruktur behöver säkras i tidiga planeringsskeden, både på regional och kommunal nivå.” Det är anmärkningsvärt att regionen själva inte lever upp till detta.

Granskningsförslaget betonar behovet av effektiva och robusta tekniska försörjningssystem. Stockholms stads bolag tar idag 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 behöver göras. Stockholms tillväxt är viktig för hela landets tillväxt. I utvecklingsplanen borde statens ansvar för att möta regionens utmaningar förtydligas och det statliga och regionala ansvaret när det kommer till framtida investeringar beskrivas.

Staden saknar ett förhållningssätt som visar på vikten av att de tekniska försörjningssystemen i möjligaste mån anpassar sig till omgivningen och kommunernas planerade utveckling. De rumsliga förutsättningarna ser olika ut i regionen och konkurrensen om marken, både över och under jord, är ofta hög. Detta gäller inte minst i den centrala regionkärnan. Innovation och teknisk

utveckling är viktigt för att främja nya lösningar på hur den tekniska infrastrukturen kan inordnas i den täta staden och minimera påverkan på befintlig och framtida bebyggelseutveckling.

Till följd av den nya elnätslagen med tillhörande föreskrifter har alla elnätsföretag tagit fram nätutvecklingsplaner som bland annat beskriver var kapacitetsbrister finns och förväntas uppstå samt hur elnätet planeras att utvecklas den kommande tioårsperioden. Denna information borde sammanställas och presenteras i den regionala utvecklingsplanen. I förlängningen bör även en analys göras som visar på var och hur förstärkningar i elsystemet bör ske ur ett regionalt perspektiv. En sådan analys behöver ta hänsyn till transportsystemet och behovet av laddinfrastruktur, inte minst snabbladdning och laddning av tunga fordon och sjöfart kräver mycket eleffekt. Detta är ett perspektiv som staden tycker kan utvecklas i planen.

Staden 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. Utbyggnaden av regionens infrastruktur för elektroniska kommunikationer bör företrädesvis ske med optisk fiber.

I utvecklingsplanen föreslås att regionen ska utveckla regelsystem, teknikstandarder samt prissättning för laddinfrastruktur. För att underlätta för tillverkare, leverantörer och laddoperatörer att bygga ut laddpunkter, utan att behöva beakta olika regionala regelverk anser staden att regleringarna bör vara nationella och inte regionala.

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. Effektivisering av godstransporter är till stor del en regional fråga som saknas i dokumentet.
Generellt anser staden att godsfrågan bör lyftas fram tydligare i utvecklingsplanen, i målen samt dess betydelse för ett hållbart transportsystem och för näringslivets konkurrenskraft.

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

Transportinfrastruktur
Staten behöver ta ett ökat ansvar för infrastrukturinvesteringar i regionen vilket bör lyftas fram tydligare.

Endast beslutade infrastruktursatsningar redovisas i granskningsförslaget. Staden håller med om att den regionala utvecklingsplanen inte bör peka ut satsningar och trafikslag innan djupare analyser gjorts. 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. Den nya bilagan om ytterligare utvecklingsbehov av transportsystemet är för övergripande för att fungera som underlag för vilka brister och behov som finns till 2060 och för att utgöra underlag för vidare planering och prioritering.

Om infrastruktursatsningar ska namnges i ny regional utvecklingsplan anser staden att det finns en rad objekt som 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 både för gods- och persontrafik. Det är viktigt för att utöka pendelbåtstrafiken med nya linjer.

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 stadsutvecklingsområden exempelvis Spårväg City – Norra

Djurgårdsstaden, utökade kollektiva kommunikationer till och från Arlanda, kollektivtrafikstråk Örbyleden och pendeltågsstation Fagersjö.

Det är viktigt att den regionala planeringen kopplat till stadsutveckling på Bromma flygplats påskyndas. Arbetet med planerna för kommande tunnelbana och annan kollektivtrafik till området behöver intensifieras för att kunna trafikförsörja den omfattande stadsutveckling som nu planeras på området.

Den beslutade reviderade TEN-T-förordningen (juni 2024) identifierar flera viktiga transportkorridorer och infrastrukturprioriteringar i Stockholmsregionen. Dessa av EU redan framtagna stråktankar bör enligt staden omhändertas även i Stockholmsregionens fortsatta utvecklingsplaner. 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).

En stark och tydligt åtgärdsinriktad koppling till TEN-T i den regionala utvecklingsplanen är av stor vikt för att Stockholmsregionen ska kunna ta del av EU-stöd, stärka sin internationella konkurrenskraft och bidra till mer hållbara transporter på lång sikt.

Regionen har goda förutsättningar att minska transportsektorns klimatpåverkan. Det kräver fortsatt arbete med att främja hållbara transporter, prioritera kollektivtrafik och cykelinfrastruktur samt minska biltrafikarbetet.

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

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.

EU har antagit ett nytt luftkvalitetsdirektiv med nya normer för luftkvalitet som ska uppfyllas senast 2030. Direktivet innehåller även nya krav på utvärdering av luftkvalitet och hur åtgärdsprogram

för att förbättra luftkvalitet ska upprättas. De nya kraven ska vara implementerade i svensk lagstiftning senast den 11 december 2026. Staden saknar en beskrivning i utvecklingsplanen om vilka regionala vägar som riskerar överskrida de nya normerna och vad som krävs i regionen, som exempelvis minskade vägtransporter, för att uppfylla de kommande miljökvalitetsnormerna.

Infrastrukturer och transporter bidrar till och stödjer en region i balans, vilket inte syns i förslaget för de storregionala bytespunkterna. Det finns fler storregionala bytespunkter norr om staden, samtidigt som det fattas i den södra regiondelen. Älvsjö behöver ses som en storregional bytespunkt.

Utpekat regionalt cykelstråk ska vara utbyggt till 2030, vilket är 30 år innan målåret som remissförslaget ska beskriva. Det är inte rimligt att en utveckling som ska vara klar tre decennier före planens målår definierar regionens cykelambitioner. För detta trafikslag behövs en bättre analys och struktur på hur regionen kan bidra till ändrat resmönster och som kompletterar kollektivtrafiken. Det behöver finnas en plan för hur regionen ska utveckla stråk för cykelinfrastruktur som kopplar ihop regionen. Nätstrukturen som presenteras är tätare och binder ihop regionen bättre i norr än i söder vilket är olyckligt.

Regional grönstruktur

Införandet av EU:s förordning om restaurering av natur kommer att ställa krav på medlemsstaterna att 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 ekosystemområdena. Utvecklingsplanen behöver uppmärksamma detta, samt tydligt peka på behoven av ett gemensamt och samordnat arbete i länet för att säkerställa att de miljömässiga målsättningarna med förordningen nås samtidigt som planens övriga mål uppnås, till exempel vad gäller bostadsförsörjning, teknisk försörjning och transportinfrastruktur.

Det är positivt att förhållningssättet för grön kil och de svaga partierna i de gröna sambanden fokuserar på att behålla värden och funktioner. Det omnämns fortfarande ett breddmått för dessa markanvändningskategorier. Måttangivelserna kan fungera som vägledande riktvärden för att säkerställa att redan smala eller sårbara partier behåller sina värden och funktioner. Staden har svårt att bedöma om dessa angivna mått är relevanta och tillämpbara över hela den regionala grönstrukturen, då det inte framgår vad måtten bygger på. Bedömningen av värden och funktioner vid inverkan på

kilarnas sammanhängande värden bör ges en tydlig prioritet och betraktas som överordnad måttangivelserna.

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. Nulägesbeskrivningen ska avspegla den faktiska grönstrukturen i regionen.

Vatten
I granskningsförslaget framgår att ”Vattenförsörjningssystemet i Stockholmsregionen har tydliga brister.” Vatten är regionens viktigaste livsmedel och därför behöver planen på ett betydligt närmare sätt beskriva vilka behov som finns för att avhjälpa dessa brister än som nu bara övergripande skriva att ”Säkerställ lämpliga ytor för utbyggnad och produktion och distribution av dricksvatten.” samt ”Inrätta vid behov ytterligare vattenverk och vattenskyddsområden för att säkerställa regionens långsiktiga vattenförsörjning.”

Med ombyggnaden av Slussen tar staden ett stort ansvar för regionen och Mälardalens behov. Slussen löser problemet med dricksvattenförsörjningen och behovet av klimatanpassning 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 mot havsnivåhöjningar till följd av klimatförändringarna. Potentiellt är de insatser som kan komma att krävas mycket omfattande och planering för detta behöver påbörjas i god tid. Stockholms Framtida Avloppsrening och Stockholms Framtida vattenförsörjning är två viktiga åtgärder för att möta detta, där Stockholms stad även tar ett stort eget ekonomiskt ansvar. Klimatfördringarnas effekt och påverkan på dricksvattenproduktion bör lyftas fram tydligare i planen.

För att uppnå god status i regionens vattenförekomster kommer det krävas regionövergripande åtgärder både vid nybyggnation samt i befintlig miljö vilket skulle kunna lyftas fram mer. Frågan om den regionala blåstrukturens funktion, värden och utmaningar kan med fördel avspeglas tydligare i utvecklingsplanen. En koppling till EU:s nya Strategi för vattenresiliens bör göras i utvecklingsplanen.

Bostäder
Alla kommuner i regionen behöver bidra till regionens bostads-försörjning. En välfungerande bostadsförsörjning är en grund-läggande förutsättning för att nå social och ekonomisk hållbarhet i

regionen. En välfungerande bostadsmarknad 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, 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.

Utifrån beräkningar av det demografiska bostadsbehovet behövs det i Stockholms stad under perioden 2022 till 2040 ett årligt tillskott på mellan 4 200 och 5 800 bostäder. Stockholms stad konstaterar att det beräknade bostadsbehovet har ett något lägre spann jämfört med bedömningen i samrådsförslaget. I övrigt ligger bedömningen i linje med samrådsförslaget och med den hushållsprognos som Stockholms stad låtit ta fram. Staden ser positivt på att granskningsförslaget är kompletterat med ackumulerat underskott av bostäder, det vill säga hur många bostäder som inte har tillkommit i relation till vad som ”borde” ha byggts. I hela regionen uppgår det ackumulerade underskottet till 77 000 bostäder och i staden till 28 000 bostäder. Staden instämmer i behovet av en hög nyproduktion men vill betona vikten av att aktivt arbeta med det befintliga beståndet och en rörlighet inom beståndet för ett bra nyttjande av befintliga bostäder och att alla invånare ska ha en bra boendesituation.

Det är bra att granskningshandlingen adresserar utmaningar kopplat till regionens demografiska utveckling, med fler äldre och färre barn. Men frågan bör utvecklas exempelvis kopplat till dess påverkan på regionens hälso- och sjukvård.

Näringsliv och marknadsförutsättningar
God internationell tillgänglighet med tåg, sjöfart och flyg är avgörande för näringsliv och besöksnäring. Ansträngningar behöver göras för att både förbättra denna tillgänglighet och för att minska klimatbelastningen från dessa transporter.

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

Marknadsförutsättningarna bör 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 bör lyftas fram. Likaså hur obalansen mellan södra och norra regiondelen ska vändas så att fler arbetsplatser kan etableras i söderort.

Den organiserade brottsligheten är ett komplext och gränsöverskridande hot mot näringsliv och samhälle som stör flera samhällssektorer. Näringslivets konkurrenskraft förutsätter en trygg och säker verksamhetsmiljö och trygghet är en viktig faktor för internationella företag vid etablering i regionen. För att stävja välfärdsbrott, organiserad brottslighet och skydda seriösa laglydiga aktörer krävs en stärkt, långsiktig och strukturerad samverkan, gemensam lägesbild och tydlig ansvarsfördelning. I detta är Region Stockholms samordnande roll, tillsammans med länsstyrelsen central, i dialog med exempelvis kommunernas tillsynsverksamheter, Skatteverket, Polismyndigheten, Försäkringskassan, Arbetsmiljöverket och andra centrala aktörer inom arbetet mot välfärdsbrottslighet i dess olika former.

Staden vill därför se att den regionala utvecklingsplanen tydligare betonar behovet av formaliserade samverkansformer på länsnivå för att förebygga och bekämpa brott som underminerar legitimiteten i samhällssystemen. Samverkan bör också kopplas till förebyggande arbete, näringslivsutveckling och trygghetsskapande stadsutveckling där en trygg och rättssäker bostadsmarknad är en central komponent.

Plankartan och bebyggelsestrukturen
Stockholmsregionens rumsliga inriktning, bebyggelsestrukturen och plankartan har stort fokus på kommunala frågor. Bebyggelsestrukturen bör antingen tas bort då det är frågor som avgörs på den kommunala nivån eller avsevärt tonas ner så att frågor av regional betydelse istället framträder, de föreslagna regionala pelarna. Staden föreslår att plankartan tas bort och att istället strukturkartan utvecklas med tekniska försörjningssystem, gods- och logistikanläggningar och transportinfrastruktur.

Den rumsliga inriktningen beskrivs i tre olika skalor: den storregionala nivån så kallade östra Mellansverige, strukturbild för den regionala nivån och plankarta för regionen. Staden anser att den nationella och internationella nivån saknas och att utbyte med andra städer nationellt och storstäder internationellt är av mycket stor vikt för Stockholm och som därför borde lyftas fram i den rumsliga inriktningen. Och inte bara i kartan om Stockholmsregionens förutsättningar som i granskningsförslaget.

Den centrala regionkärnan har en unik roll och funktion, inte bara i regionen utan i landet. Detta återspeglas inte i målen, plankartan eller i övriga delar av utvecklingsplanen. Staden anser att detta behöver åtgärdas.

Gällande tekniska försörjningssystem samt gods- och logistik redovisas på plankartan endast befintliga anläggningar. Det intressanta är vad som behöver tillkomma. Vad som behöver tillkomma behöver inte redovisas på en specifik plats utan exempelvis i en ring för i vilken regiondel behovet finns. Att redovisa vad som finns idag ger en bra nulägesbild men kan knappast räknas som en utvecklingsplan för 2060.

Staden vill 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. Om plankartan kvarstår bör området ses som en del av den centrala regionkärnan. 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, likaså bör den omfattande stadsutveckling i Vinsta lyftas fram om plankartan kvarstår.

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. Staden anser att förhållningssättet bör vara en utgångspunkt för planeringen i hela regionen.

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

Fredrik Jurdell
Stadsdirektör

Thomas Andersson
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Gunilla Ekstrand
Förvaltningschef
Hässelby-Vällingby
stadsdelsförvaltning

Toni Mellblom
Förvaltningschef
Järva stadsdelsförvaltning

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Magnus Borgsten
Förvaltningschef
Skärholmen
stadsdelsförvaltning

Amanda Horwitz
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Anette Scheibe Lorentzi
Vice VD, Bitr. stadsdirektör
Stockholms Stadshus AB

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret