Från: "Kommunstyrelsen" <Kommunstyrelsen@solna.se>
Skickat: Tue, 14 Oct 2025 08:06:51 +0100
Till: "registrator.rlk@regionstockholm.se" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
Ämne: Yttrande över RS 2025-0095 - Solna stad
Bilagor: KS_2025_266 - Yttrande över granskningsförslag Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.docx, KS_2025_266 - KS § 228 Yttrande över remiss avseende Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.pdf, KS_2025_266-Yttrande över granskningsförslag Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.pdf
Categories: A

Hej,
Härmed expedieras Solna stads yttrande över granskningsförslag Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, med dnr RS 2025-0095.

Med vänlig hälsning,

Registrator
Stadsledningsförvaltningen

SOLNA STAD
Solna Stadshus
Stadshusgången 2, 171 86 Solna
Kontaktcenter: 08-746 10 00

Kommunstyrelsen

§ 228

Yttrande över remiss avseende Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (KS/2025:266)

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att som eget yttrande över granskningsförslag Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, översända stadsledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2025-09-30.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Sammanfattning

Sedan hösten 2022 har Region Stockholm fört dialog tillsammans med kommuner och andra regionala aktörer om den framtida utvecklingen av regionen. Den regionala utvecklingsplanen var på samråd mellan 10 april – 30 september 2024. Förslaget är nu ute på granskning.

Solna hade ett flertal synpunkter i samrådet som till vissa delar har tillgodosetts. De synpunkter som inte har tillgodosett lyfter förvaltningen fram igen som viktiga. Det handlar bland annat om att Solna station bör pekas ut som storregional bytespunkt där det ska möjliggöras stopp för fjärrtåg. Att det är av vikt att fokusera på mobilitet inom centrala kärnan som bidrar till att 15-mintuersstaden kan uppnås och att Solna fortsatt har en hög takt i bostadsbyggandet och att det är viktigt att trycka på att förutsättningarna för att få fram nyproducerade bostäder ser olika ut inom regionen.

Förvaltningen lyfter också fram vikten av att framöver samarbeta mot målet om att stadens stora infrastrukturbarriärer behöver överbryggas vilket bidrar till en mer sammanhållen stad och mer attraktiva miljöer för människor och underlättar kopplingar för regionens gröna infrastruktur.

Yttrande

Lars Rådén (M), Peter Edholm (L) och Samuel Klippfalk (KD) lämnar gemensamt yttrande enligt *bilaga 2*.

Kommunstyrelsen, 13 oktober 2025 KS/2025:266

Ärende 17: Yttrande över remiss avseende Granskning av förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

Yttrande

Av stadens yttrande fastslås att Solna är en 15-minutersstad vilket inte är något som fastslagits i Översiktsplanen för Solna stad. En målsättning som i allra högsta grad är politisk bör behandlas i särskild ordning i de styrdokument staden tar fram.

Svaret på den regionala utvecklingsplanen bör spegla de styrdokument staden tagit fram i god demokratisk ordning. I annat fall blir stadens svar missvisande vilket underminerar trovärdigheten i de remissvar som lämnas från Solnas kommunstyrelse.

Lars Rådén	**Peter Edholm**	**Samuel Klippfalk**
Moderaterna	Liberalerna	Kristdemokraterna

Stadsledningsförvaltningen **Tjänsteskrivelse** 2025-09-30
KS/2025:266

Yttrande över granskningsförslag Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att som eget yttrande över granskningsförslag Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, översända stadsledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2025-09-30.

Kommunstyrelsen förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

Sedan hösten 2022 har Region Stockholm fört dialog tillsammans med kommuner och andra regionala aktörer om den framtida utvecklingen av regionen. Den regionala utvecklingsplanen var på samråd mellan 10 april – 30 september 2024. Förslaget är nu ute på granskning.

Solna hade ett flertal synpunkter i samrådet som till vissa delar har tillgodosetts. De synpunkter som inte har tillgodosett lyfter förvaltningen fram igen som viktiga. Det handlar bland annat om att Solna station bör pekas ut som storregional bytespunkt där det ska möjliggöras stopp för fjärrtåg. Att det är av vikt att fokusera på mobilitet inom centrala kärnan som bidrar till att 15-mintuersstaden kan uppnås och att Solna fortsatt har en hög takt i bostadsbyggandet och att det är viktigt att trycka på att förutsättningarna för att få fram nyproducerade bostäder ser olika ut inom regionen.

Förvaltningen lyfter också fram vikten av att framöver samarbeta mot målet om att stadens stora infrastrukturbarriärer behöver överbryggas vilket bidrar till en mer sammanhållen stad och mer attraktiva miljöer för människor och underlättar kopplingar för regionens gröna infrastruktur.

Alessandra Wallman
Stadsdirektör

Emelie Grind
Samhällsbyggnadschef

Karin von Sydow
Översiktsplanerare

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. Planen var på samråd mellan 10 april – 30 september 2024. Resultatet är ett förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen som nu är på granskning.

Hela förslaget finns att läsa på regionens hemsida.

Solna stad hade ett flertal synpunkter i samrådet rörande bland annat:

- Vikten av att prioritera rörelsemönster och mobilitet är *inom* den centrala regionkärnan och de andra regionala kärnorna än i huvudsak *mellan* dessa.
- Att Solna station bör pekas ut som en storregional bytespunkt, **Stockholm nord**
- Att RUFS tydligare behöver trycka på hur regionen, och specifikt den centrala kärnan, kan växa genom effektivt markutnyttjande.
- Att det framtida bostadsbehovet bör anpassas mer till de faktiska och verkliga förutsättningarna i respektive kommun.
- Att barnperspektivet behövde lyftas ytterligare samt även hur vi anpassar utveckling till att regionen i stort får en åldrande befolkning.
- Att RUFS borde ha ett större fokus på att skapa förutsättningar för hållbara transporter genom att ta fram delmål till målet om nettonollutsläpp fram till 2045.
- Att det tydliggörs vilka miljömål som planen påverkar och ska jobba mot.
- Att RUFS saknar resonemang gällande vattenkvalitet och kvantitet, det behöver tydliggöras hur planen kan bidra till att miljökvalitetsnormerna följs.
- Att beslutade infrastruktursatsningar behöver finnas med i plankartan samt att redovisa ytterligare tänkbara sträckningar av spårbunden kollektivtrafik.
- Att Tomteboda och Hagalundsdepån inte kan pekas ut som platser för logistik och omlastning.
- Regionens förhållningssätt till Bromma flygplats.
- Att redovisningen av svaga samband för grönstrukturen inte har tagit med sådana som orsakas av trafikinfrastruktur.
- Att planen bör tydliggöra regionens egen roll i att bidra till att målen nås och att utveckling sker i enlighet med planens intentioner.

Granskningsförslaget

Stockholmsregionen har visionen att vara *Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion att bo, leva och verka i.* Visionen bryts ner i tre övergripande mål:

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

Målstrukturen har mellan samråd och granskning förtydligas. Målen syftar till att bygga vidare på de styrkor samt hantera de samhällsutmaningar som planen presenterar. Under varje mål finns

fyra delmål som även de tydliggörs med resultatmål. Visionen och de övergripande målen beskriver ett önskat utgångsläge efter 2040 och fram till 2060 medan resultatmålen siktar på att uppnås år 2035–2040. Dessa mål följs upp av regionen.

Planens rumsliga inriktning och principer uttrycker hur regionens aktörer behöver jobba med den rumsliga planeringen för att bidra till att uppnå visionen, mål och delmål. Plankartan, som är den regionala mark- och vattenanvändningen, med de tillhörande förhållningssätten ska användas för att få en gemensam bild över hur mellankommunala och regionala frågor bör hanteras på en övergripande nivå. Plankartans markanvändning pekar ut en regional bebyggelsestruktur, transportinfrastruktur, grön- och blåstruktur och teknisk infrastruktur.

Planen redogör även vilka internationella, nationella, regionala och lokala mål som planen förhåller sig och tar utgångspunkt i samt redovisar särskilt vilka globala hållbarhetsmål och nationella miljömål som påverkas direkt eller indirekt av planförslaget.

I slutet av RUFS presenteras hur planen kan gå från ord till handling och att det behöver ske genom samverkan och delaktighet från alla regionens aktörer. Ett nytt dialogforum mellan lokal och regional politik föreslås för att kontinuerligt lösa målkonflikter som kan uppstå gällande mellankommunala och regionala frågor i den rumsliga planeringen.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen synpunkter presenteras nedan. Synpunkterna följer den struktur som planförslaget har.

Sammanfattande synpunkter

Förvaltningen anser att de mål och delmål som redovisas i RUFS är bra men ser att det vore bra om några av dessa kan förtydligas. Förvaltningen ser gärna att det tydligare definieras vad målet om klimatneutralitet innebär i form av behov av kompletterande åtgärder. Förvaltningen ser också att delmål 5 om bostadsbehov skulle behöva förtydligas gällande vilka skillnader det finns inom regionen för möjligheten att bidra i detta. Vidare saknar förvaltningen perspektivet om att förorenad mark är en stor utmaning för att uppfylla målet om attraktiva livsmiljöer och god folkhälsa.

Förvaltningen anser att planens rumsliga principer rimmar väl med stadens egna målsättningar där särskilt den första principen *en sammanhållen bebyggelse med närhet och tillgänglighet i fokus* är högst relevant för staden och har hög prioritet i stadens arbete med ny översiktsplan. Solna är en 15-minutersstad där målbilden är att alla Solnabor inom högst 15-minuter, på cykel eller till fots, ska kunna ta sig till de viktigaste målpunkterna i vardagen: jobb, skola, matbutik, rekreationsområden och till idrottsaktiviteter. För att uppnå detta borde RUFS tydligare trycka på vikten av mobilitet inom den centrala kärnan istället för mellan kärnorna.

Solna ställer sig i stort bakom de förhållningssätt och på det sättet som markanvändningen presenteras. Förvaltningen vill dock särskilt trycka på medskicken nedan:

- Det är av vikt att redan *beslutade* infrastrukturåtgärder finns med i plankartan. Den nya planerade pendeltågsstationen på Mälarbanan i Huvudsta borde rimligtvis finnas med och även den nya entrén till Västra skogens tunnelbanestation.
- Det kompletterade förhållningsättet *Motverka och bygg bort barriärer vid planering av ny infrastruktur och förbättra den fysiska integrationen mellan olika bebyggelseområden* är givetvis bra men förvaltningen skulle gärna se att det även finns en viljeriktning att minska barriäreffekten för redan befintlig infrastruktur.
- För det regionala spårsystemet anser förvaltningen att det i förhållningssätten borde särskiljas vad som gäller för bytespunkter i den centrala kärnan respektive regionala kärnor, lokala stadskärnor och landsbygdsnoder. Förvaltningen anser det inte vara rimligt att det i anslutning till bytespunkter i den centrala kärnan ska säkerställas utrymme för bilpendlarparkeringar.
- Solna station är ett nav för kollektivtrafiken i norra delarna av Stockholm och förvaltningen vill framhäva möjligheterna att här skapa en storregional bytespunkt där även stopp för fjärrtåg införs, **Stockholm nord**. Solna stad är beredda på att ett beslut om att realisera en storregional tågstation i Solna även kommer med förväntningar på oss som kommun, inte minst när det gäller ett ökat bostadsbehov.
- Förvaltningen vill återigen trycka på att det idag inte finns någon omlastningsplats mellan spår och järnväg i Tomteboda och det är inte heller något som är önskvärt ur stadens perspektiv. Stadens ambition i området är snarare att det ska finnas möjlighet att överbrygga den barriär som Tomteboda utgör mellan Huvudsta och området med Karolinska institutet och sjukhuset. Intill Tomteboda planerar staden att utveckla en tät innerstadsbebyggelse innehållande en blandning av bostäder och arbetsplatser.

Förutsättningar och utgångspunkter

Planens förslag och inriktningar utgår ifrån ett antal ingångsvärden samt förutsättningar i form av utmaningar och styrkor. Solna stad har med sitt strategiska läge en viktig roll i regionen för att bidra till att bygga vidare på de styrkor som finns och hantera de utmaningar som RUFS presenterar. Inom vår geografi finns många kunskapsintensiva och konkurrenskraftiga näringar som försörjer 90 000 arbetstillfällen. Staden har ett flertal regionalt, nationellt och internationellt viktiga målpunkter som är attraktiva besöksmål samt bidrar till att marknadsföra Stockholmsregionen som en ledande storstadsregion. För att hantera utmaningarna och fortsätta bygga vidare på de styrkor som vi har idag behöver det finnas ett samspel mellan regionens aktörer för att upprätthålla viktiga funktioner. Detta kan bland annat ske genom god och attraktiv kollektivtrafikförsörjning och skapandet av trygga och attraktiva miljöer, vilket är särskilt viktigt där ett stort antal människor bor och rör sig. Som förvaltningen framförde även i samrådet är Solna station en sådan viktig funktion och central målpunkt både regionalt och nationellt. Genom att förstärka kopplingarna mellan pendeltåg, kommande tunnelbana, tvärbana och buss samt utreda möjligheten till kompletterande fjärrtågtrafik som tillvaratar närheten till Hagalundsdepån kan den idag regionala målpunkten utvecklas till en ny storregional bytespunkt i form av Stockholm Nord.

Demografi

I samrådshandlingen för RUFS presenterades i en bilaga det årliga behovet av tillkommande bostäder som behövs för att täcka den demografiska förväntande befolkningsökningen. Förvaltningen ser positivt på att behovet av tillkommande bostäder per kommun har uppdaterats

till granskningshandlingen och anpassats mer efter de bostadsmål som respektive kommun har. Solna stad har fortsatt ambitionen att ha ett högt bostadsbyggande och har ett åtagande att färdigställa 8 500 lgh i influensområdena till nya tunnelbanan.

Förvaltningen ser även positivt på att regionen även kan bedöma andra behov utöver antalet bostäder, såsom det kommenteras i samrådsredogörelsen. Ett positivt initiativ i denna fråga har varit Regionens nyligen initierade samarbete ”bostadskansliet” där länets kommuner kan dela erfarenheter och samverka kring bostadsförsörjningsfrågan.

Vision, mål och resultatmål

Den uppdaterade målstrukturen som presenteras i granskningshandlingen ger en bättre och tydligare bild över hur vi tillsammans kan jobba ihop för att möta de presenterade utmaningarna. Det är positivt att resultatmålen kommer följas upp på kortare sikt för att se om de insatser som sker i regionen ger effekt. Förvaltningen står i huvudsak bakom de mål, delmål och resultatmål som planen redovisar men har ett antal inspel till hur målen kan förtydligas.

En tillgänglig, resurseffektiv och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

Regionens mål om klimatneutralitet till år 2045 är i linje med Solna stads egna klimatmål. Förvaltningen anser dock att målet skulle behöva förtydligas gällande vad som menas med "inga nettoutsläpp av växthusgaser". Regionen bör i RUFS förtydliga om det är samma definition som det nationella målet (-85 % jämfört med 1990, med kompletterande åtgärder för resterande 15 %), eller om det är ett mer ambitiöst mål. En tydlig definition är avgörande för både uppföljning och för att länets kommuner ska kunna arbeta mot samma mål. Detta kan till exempel förtydligas genom att kvantifiera skrivningen att ”kompletterade åtgärder behövs” samt klargöra hur stor andel av utsläppsminskningen som förväntas komma från dessa åtgärder. Förvaltningen anser även att det i RUFS behöver finnas ett resonemang med ambitionen för klimatarbetet tiden efter 2045. Vad har regionen för vision för klimatarbetet fram till 2060?

Det är positivt att regionen adresserar konsumtionsbaserade utsläpp och har som mål att uppnå klimatneutralitet även för dessa till 2045. Det är dock oklart hur detta ska uppnås, särskilt med tanke på att majoriteten av konsumtionsvaror produceras utanför länet och ofta av aktörer som regionen har begränsad rådighet över. Det är positivt att etappmål ska tas fram för konsumtionsbaserade utsläpp som förhoppningsvis kan konkretisera hur regionens aktörer kan bidra till att nå resultatmålen. Ur ett kommunikativt perspektiv vore det värdefullt om uppföljningen av resultatmålet kunde brytas ner på kommunal nivå. Det skulle möjliggöra en ökad lokal förankring och skapa engagemang och förståelse för konsumtionens klimatpåverkan lokalt.

Förvaltningen anser att resultatmålen för hållbar energi är bra men skulle önska att RUFS tydligare pekar på att det är kombinationen av att bygga ut elnätet för att minska flaskhalsarna och att regionen ökar sin fossilfria elproduktion som är nyckeln. Att bara göra de ena kommer inte tillräckligt bidra till en hållbar energiförsörjning på sikt.

RUFS resultatmål för ett resurseffektivt och hållbart transportsystem går i linje med stadens mål för hållbart resande. Förvaltningen anser att resultatmålet om att *tillgänglighet i transportsystemet har ökat för invånare och näringsliv* ytterligare förstärker stadens bild av att Solna station har stor potential för att lyftas fram som framtida storregional bytespunkt. Solna station är ett

skolboksexempel på en plats som har många arbetstillfällen och mycket god tillväxtpotential där en ytterligare förbättrad kommunikation med plats för exempelvis fjärrtåg kan bidra till ökad sysselsättning och ett stärkt näringsliv till gagn för hela regionen.

En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö
Förvaltningen tycker delmålen överlag är väl avvägda med tydliga resultatmål.

För delmål 5 är resultatmålet *antal tillkommande bostäder motsvarar det demografiska behovet* givetvis bra på en regional nivå även om det kan tydliggöras att det finns skillnader inom regionen på efterfrågan på nyproducerade bostäder. Det bör tydliggöras i målet att markandsdjupstudier för den egna kommunen är ett bra komplement för att se var behov av nyproduktion är som störst. Under delmålet bör det också förtydligas att för samtliga resultatmål har kommunerna möjlighet att bidra till uppfyllandet i viss grad men att det också kommer att behövas initiativ från statligt håll gällande insatser och stöd för grupper som har svårt att etablera sig på bostadsmarknaden.

Resultatmålen under delmål 7 *Folkhälsan i Stockholmsregionen är god och jämlik* är bra men staden tycker att det tydligare, under antigen det övergripande delmålet eller som komplement under ett av resultatmålen, bör lyftas fram de stora utmaningarna många kommuner har med förorenad mark och hur det påverkar möjligheten att ta marken i anspråk utan att det påverkar folkhälsan. En nationell målsättning är att samtliga förorenade områden med stor eller mycket stor risk (klass 1 och 2) ska vara åtgärdade år 2050. Det vore önskvärt att RUFS någonstans belyste hur denna målsättning kan nås och hur vi gemensamt kan jobba för att uppnå detta.

Delmål 8 *Utvecklingen av den rumsliga strukturen i Stockholmregionen är flerkärnig, hållbar och bidrar till goda livsmiljöer och näringslivsutveckling* går i linje med vad Solna stad vill uppnå gällande hållbara livsmiljöer och god näringslivsutveckling. Sedan samrådshandlingen har det ytterligare tydliggjorts att det är kollektivtrafiknära bebyggelseutveckling som ska vara i fokus när regionen utvecklas. Solna stad tycker dock fortsatt, precis som uttryckes i samrådet, att regionen ytterligare kan lyfta fram att det är av vikt att 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 ligger på att kunna röra sig *mellan* de regionala kärnorna. Regionplanen behöver än tydligare förhålla sig till var marknadens efterfrågan finns på nya bostäder och arbetsplatser.

En globalt ledande tillväxt och kunskapsregion
Solna stad sätter stor stolthet i att vara en företagsvänlig kommun där näringslivet växer och trivs. Delmålen under RUFS tredje målsättning går väl ihop med stadens egna mål för att fortsätta vara en attraktiv kommun för näringslivet och bidra till att regionen har en bra och bred arbetsmarknad. I samrådet lyfte staden vikten av att RUFS även bidrar till att underlätta matchningen på arbetsmarknaden och underlätta för företag att anställa rätt kompetens. Delmål 11 med resultatmål har tydliggjort detta även om planen ytterligare kan trycka på vikten av hur näringslivets engagemang i samhällsutveckling kan tas tillvara på ett bättre sätt.

Rumsliga inriktning, principer och regional bebyggelsestruktur

Den regionala utvecklingsplanens rumsliga inriktning för östra Mellansverige tydliggör hur pass viktigt omkringliggande län och nodstäder är för Stockholmsregionens fortsatta tillväxt. Solna är,

efter Stockholm, den största inpendlingskommunen i regionen och har 10 200 arbetsställen. Inpendlingen från städer utanför Stockholms län är betydande varav flera pendlare skulle gynnas av att även fjärrtåg stannar i Solna. Den rumsliga inriktningen för både östra Mellansverige och för Stockholmsregionen förstärker ytterligare behovet av att etablera Stockholm Nord som en storregional bytespunkt. Ett utökat resonemang om detta lyfts fram under förvaltningens synpunkter för regional transportinfrastruktur.

De rumsliga principerna rimmar väl med stadens egna målsättningar med stadsbyggnad där särskilt den första principen *en sammanhållen bebyggelse med närhet och tillgänglighet i fokus* är högst relevant för staden och har hög prioritet i stadens arbete med ny översiktsplan. Solna är en 15-minutersstad där målbilden är att alla Solnabor inom högst 15-minuter, på cykel eller till fots, ska kunna ta sig till de viktigaste målpunkterna i vardagen: jobb, skola, matbutik, rekreationsområden och till idrottsaktiviteter. En mycket viktig del för att kunna uppnå detta är att staden på sikt kan skapa en mer sammanhållen struktur där stora infrastrukturbarriärer kan överbryggas. Det är inte ett arbete som staden själv kan uppnå utan det måste ske i samverkan med regionen, staten och omkringliggande kommuner.

Bebyggelsestruktur
Förvaltningen ser positivt på att det har tydliggjorts i planen hur den regionala bebyggelsestrukturen ska tolkas och ses som en katalysator till att uppnå planens övergripande mål och delmål. Hur vi planerar och använder marken är ett av kommunens viktigaste verktyg för att bidra till att vi når våra gemensamma nationella och regionala målsättningar. Även om förvaltningen i stort håller med om den bebyggelsestruktur och de förhållningssätt som redovisas för den centrala regionkärnan så bör kommunernas skyldigheter och möjligheter i och med det kommunala planmonopolet lyftas fram tydligare i den inledande texten. Avvägningarna gällande hur marken och bebyggelsen ska användas, utvecklas och bevaras är en av kommunens centrala uppgifter, även när det gäller vissa mellankommunala frågor, det behöver framgå tydligare.

Förvaltningen har noterat att gränserna, i digitala plankartan, för den centrala regionkärnan verkar ha beskurits på ett felaktigt sätt vid Råstasjöns södra delar, dessa delar borde ingå i centrala regionkärnan. På liknande sätt borde bebyggelselagret i Plankartan synas för både Tomteboda och Hagalundsdepån. Om lagret för transportintensiv verksamhet är släckt är det otydligt att dessa områden ingår i centrala regionkärnan. Intill Tomteboda planerar staden att utveckla en tät innerstadsbebyggelse innehållande en blandning av bostäder och arbetsplatser.

Regional Transportinfrastruktur

Den regionala transportinfrastrukturen och hur den utvecklas framöver är central för hur väl måluppfyllelse för delmål och resultatmål kan ske. Förvaltningen tycker att det är mycket positivt att det till granskningshandlingen har tillkommit en bilaga som redovisar det långsiktiga transportbehovet fram till 2060 i regionen. Den tydliggör att det behöver pågå ett kontinuerligt arbete med att identifiera vilka områden där transportsystemet behöver förstärkas i regionen, oavsett om det gäller tunnelbana, pendeltåg eller bussförbindelser. Förvaltningen vill dock återigen, som även framfördes i samrådet, trycka på vikten av att redan *beslutade* infrastrukturåtgärder finns med i plankartan. Förutom den pågående utbyggnaden av tunnelbanan till Arenastaden som syns i plankartan vill förvaltningen att plankartan kompletteras med redan beslutade *och* finansierade stationer för pendeltåg och tunnelbana. Den nya planerade

pendeltågsstationen på Mälarbanan i Huvudsta borde rimligtvis finnas med och även den nya entrén till Västra skogens tunnelbanestation.

Solna har idag ett flertal stora barriärer som är en del av det regionala och nationella transportsystemet. Stadens ambition i kommande översiktsplan är att bygga samman Solna och göra det enklare och mer attraktivt för Solnaborna att gå och cykla. Dessa barriärer skapar stora utmaningar men det är ingen omöjlighet att hitta lösningar för att skapa kopplingar som kan gynna både människor och djur. Att skapa kopplingar över/under befintliga barriärer är inget staden själva råder över. Det kompletterade förhållningsättet *Motverka och bygg bort barriärer vid planering av ny infrastruktur och förbättra den fysiska integrationen mellan olika bebyggelseområden* är givetvis bra men förvaltningen skulle gärna se att det även finns en viljeriktning att minska barriäreffekten för redan befintlig infrastruktur då det troligen har större effekt för fler människor än att bygga bort barriärer för tillkommande infrastruktur.

Förvaltningen tycker fortsatt att planen saknar ett tydligt ställningstagande och förhållningssätt till hur Bromma flygplats ska hanteras. Flygplatsens framtid är en mycket viktig planeringsförutsättning för Solna stads utveckling då de höjdrestriktioner som idag omger flygplatsen sätter stora begränsningar för att utveckla Solna stad. Framtida eventuell belastning på Solnas vägnät och kollektivtrafik är även det en stor planeringsfråga som påverkas om Bromma flygplats byggs ut med flera tusen nya bostäder.

Förhållningssätt för transportsystemet
Förhållningssätten för de regionala transportsystemen stämmer överlag väl överens med stadens egna planeringsinriktningar.

För det regionala spårsystemet anser förvaltningen att det borde särskiljas vad som gäller för bytespunkter i den centrala kärnan respektive regionala kärnor, lokala stadskärnor och landsbygdsnoder. Förvaltningen anser det inte vara rimligt att det i anslutning till bytespunkter i den centrala kärnan ska säkerställas utrymme för bilpendlarparkeringar.

Förhållningssätten för väginfrastrukturen är bra men förvaltningen ser gärna att det tydligare framgår att det är ett samarbete mellan flera olika aktörer för att till exempel säkerställa hur god framkomlighet för expressbusslinjer kan ske även i framtiden när nya linjer ska realiseras.

Utveckling av Solna station till Stockholm nord
Som förvaltningen lyft fram tidigare är Solna station ett nav för kollektivtrafiken i norra delarna av Stockholm och förvaltningen vill framhäva möjligheterna att här skapa en storregional bytespunkt, **Stockholm nord**.

Som bakgrund kan lyftas att Solna station under en vintervardag idag har 16 000 påstigande med pendeltåg, 4 000 med tvärbanan och 2 900 med buss. Av Stockholmsregionens pendeltågsstationer intar Solna station en femte plats efter Stockholms city (54 800), Odenplan (34 800), Stockholm södra (17 300) och Älvsjö (16 700). Troligt är att stationen kommer att bli en ännu mer central bytespunkt från 2028 när tunnelbanans gröna linje börjar trafikera Arenastaden. I Arenastaden invid Solna station finns redan i dag drygt 30 000 arbetsplatser vilket gör det till den största koncentrationen av arbetsplatser i regionen utanför Stockholms innerstad. Utöver det finns här drygt 2 000 bostäder inom området, och uppemot cirka 5000 bostäder i närområdet

med gångavstånd till Solna station, samt Nationalarenan med plats för ca 50 000 besökare. Ytterligare kontor och bostäder planeras i området som kommer att fortsätta växa de närmaste åren.

Solna stad är beredda på att ett beslut om att realisera en storregional tågstation i Solna kommer med förväntningar på oss som kommun, inte minst när det gäller ett ökat bostadsbehov. Staden deltar i arbetet med åtgärdsvalstudie som har påbörjas för Solna station hösten 2025 och har löpande dialog med aktörer för möjligheten att inför tågstopp vid stationen för tåg som går till Arlanda.

Områden för transportintensiv verksamhet

Solna har två stora områden som definieras som transportintensiv verksamhet, Tomteboda och Hagalundsdepån. På kartan för Gods- och logistik är områdena utmärkta med en större skrafferad ring vilket kan tolkas som att en stor del av Solna tillhör ett sådant område. Förvaltningen utgår ifrån att om gods- och logistikkartan integreras i den digitala plankartan kommer området anpassas när inzoomning sker i kartan.

Transportintensiva verksamheter beskrivs som *områden för transportintensiva verksamheter är genom sitt läge och sin trafikinfrastruktur lämpliga för transportintensiva företag och deras kringtjänster. Logistikberoende verksamheter, ytkrävande gods- och varutransporter samt relaterade funktioner bör lokaliseras till dessa utpekade områden.* Förvaltningen tycker att denna markanvändningskategori och beskrivningen av vad som ingår i den ger fel signalvärde för hur platserna Tomteboda och Hagalundsdepån kommer att utvecklas framöver.

Tomteboda bangård utgör i dag en betydande fysisk barriär som under lång tid har hämmat Solnas stadsutveckling. Trots sitt strategiska läge har området varit underutnyttjat och bidrar i nuvarande form snarare till att separera stadsdelar än till att stärka dem. Förvaltningen vill återigen trycka på att det idag inte finns någon omlastningsplats mellan väg och järnväg i Tomteboda och det är inte heller något som är önskvärt ur stadens perspektiv. Tomteboda kommer också få ytterligare utveckling av depåfunktioner när Stockholm central byggs om. Stadens ambition i området är snarare att det ska finnas möjlighet att överbrygga den barriär som Tomteboda utgör mellan Huvudsta och området med Karolinska institutet och sjukhuset. Solnas övergripande mål är att skapa en sammanhållen och levande stad. Intill Tomteboda planerar staden att utveckla en tät innerstadsbebyggelse innehållande en blandning av bostäder och arbetsplatser. I det området är en ökad trafik med tunga transporter som ska gå till omlastningsplats inte önskvärd. Att i RUFS peka ut Tomteboda som plats där logistik och omlastning är möjlig riskerar att befästa barriäreffekten och motverka Solnas ambitioner. Istället bör RUFS tydligt stödja en utveckling som syftar till att överbrygga barriären och knyta samman Solnas stadsdelar. Detta är den inriktning som bäst bidrar till både Solnas och regionens långsiktiga hållbarhets- och tillväxtmål.

När det gäller Hagalundsdepån vill förvaltningen skicka med att den idag inte används på så sätt som markanvändningen för transportintensiv verksamhet beskrivs.

Regional Grön- och blåstruktur

Förvaltningen anser att redovisning av den regionala grön- och blåstrukturen överlag stämmer väl överens med stadens syn på grönstrukturen.

Ett generellt medskick är att flera svaga gröna samband i Solna sträcker sig över stora barriärer där det finns stor förbättringspotential för sambanden. Eftersom det i många fall rör sig om samband över statligt ägd infrastruktur och som dessutom är klassade som riksintressen skulle det vara önskvärt om regionen kan lyfta fram att det finns ett behov av samverkan både regionalt och statligt för att se hur sambanden kan förbättras genom till exempel lösningar som ekodukter eller andra faunapassager.

Förhållningssätt för grönstrukturen
Förvaltningen anser att förhållningssätten för grönstrukturen är bra. Då grönstrukturen och dess värden även påverkas av vad som står i förhållningssätten för bebyggelsestrukturen så önskar förvaltningen att det i förhållningssätten för den centrala regionkärnan läggs till att planering ska ske med varsamhet till *natur- och* kulturvärden. Denna typ av formulering om varsamhet för även naturen går att återfinna i förhållningssätten för regionala stadskärnor och för lokala stadskärnor men saknas helt för centrala kärnan och även i de kompletterande förhållningssätten gällande bebyggelsestrukturen. Förvaltningen anser att det ger en signal om att det har gjorts en avvägning att samma varsamhet inte behöver tas till naturvärden i centrala regionkärnan, vilket skulle vara olyckligt.

Grönstrukturen i digitala plankartan
Förvaltningen har uppmärksamhet en del felaktigheter i den digitala plankartan som behöver justeras så att det stämmer överens med temakartan för grön- och blåstruktur.

Det är bra att pilar som visar svaga spridningsvägar i Järvakilen genom Solna har lagts till i kartan, jämfört med samrådsversionen. Pilarna genom södra Solna når inte Hagaparken i öster, vilket förvaltningen anser är en miss för att pilarna ska tolkas på rätt sätt. Likaså når inte pilen från grönområdet på Norra Djurgården fram till något utritat grönt område i norr. Förvaltningens synpunkter i samrådet om att svaga samband genom trafikinfrastruktur saknas har till stor del tillgodosetts genom pilen vid Igelbäcken och pilen över Tivoli- Bergshamra.

Förvaltningen saknar i plankartan det svaga gröna parti som finns i Hagaparken-Frösundavik-Bellevue och Ulriksdalsskogen-Kvarnkullen. Det saknas även en redovisning av eventuella andra svaga gröna partier i Järvakilen i plankartan.

I temakartan för grön- och blåstruktur redovisas även naturreservat och andra skyddade områden, exempelvis Råstasjöns och Lötsjöns naturreservat. Det gör att de framträder även om de ligger mitt i område för centrala stadskärnan. I plankartan syns inte dessa och är heller inte valbara att klicka fram i lagret för grönstrukturen, det är olyckligt och det skulle vara bättre pedagogiskt om det skulle vara möjligt att överlagra alla temakartans lager med bebyggelselagret. Förvaltningen saknar Solnas två vattenskyddsområden i plankartan. I Ulriksdals vattenskyddsområde i Solna finns en av Norrvattens reservvattentäkter. Frösundaviks vattenskyddsområde nyttjas idag för en värmepumpsanläggning och har inget syfte för dricksvattenförsörjning.

Förvaltningen har noterat att det finns inritad en befintlig väg genom UIriksdals naturreservat och slottspark. Det finns idag ingen väg med den redovisade sträckningen och det är heller inte lämpligt att anlägga en väg i den sträckningen, genom Ulriksdals naturreservat. Förvaltningen utgår ifrån att det är en felritning och att det justeras innan antagandet.

Regionala tekniska försörjningssystem

Förvaltningen anser att planförslaget på ett bra sätt lyfter fram behovet av ett systemtänk för regionens framtida tekniska försörjningssystem. Förvaltningen vill dock återigen trycka på att det vore önskvärt att planen tydligare lyfter fram vikten av att den tekniska försörjningen anpassas efter att det är troligast, och önskvärt, att den större del av bebyggelseutvecklingen kommer ske i den centrala regionkärnan.

Masshantering

Förvaltningen anser att behovsbilden för masshantering i länet bör uppdateras så att den sträcker sig längre än till 2030, för att bättre spegla de långsiktiga behoven och planeringshorisonten. Även om detta inte är möjligt att få fram inom ramen för RUFS-processen så är det ett medskick till regionen att en uppdatering bör ske inom en snar framtid för att ge ett bättre underlag till kommunal planering.

Genomförande – från ord till handling

Förvaltningen tycker det är positivt att det nu har tydliggjorts i planen vilket ansvar och vilka verktyg regionen själva har att jobba med att uppnå planens vision och mål. Förvaltningen hade dock gärna sett ett utökat resonemang om hur samspelet mellan den regionala fysiska planeringen och kommunernas översiktsplaner har sett ut och vilken betydelse deras inriktningar har fått i utvecklingsplanen.

Det är positivt att den tillkomna bilagan gällande riksintressen nu tydliggör vilka riksintressen som kan komma att påverkas av planens förslag samt att det tydliggörs att kommunerna, i sin översiktsplanering, har en möjlighet att föreslå förändringar i riksintressenas fysiska avgränsning och hur värdena ska preciseras.

Förvaltningen vill återigen skicka med att det behövs ett tydligare samarbete inom Regionen när det gäller möjligheten att utöva idrott och samutnyttja lokaler och hallar. Även om det inte är en fråga att hantera inom den regionala utvecklingsplanen är det en tydlig mellankommunal fråga där samverkan behövs. Lokaler/hallar är ytkrävande och är till högsta grad en del av den fysiska samhällsplaneringens tidiga skeden.

Forum för dialog

Förslaget om att inrätta ett nytt forum för dialog mellan den lokala och regionala politiken är bra. Det är också bra att planen har tydliggjort att det redan finns många forum för samverkan inom olika sakområden och att dessa fortsatt behöver vara kvar. 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.

Förhållande till internationella, nationella och regionala mål

Förvaltningen tycker redovisningen av hur planen förhåller sig till internationella, nationella och regionala mål är tydlig. Förvaltningen ställer sig dock frågan till hur bedömningen av påverkan på miljömålen har gått till. Delmålen 5 och 6 borde rimligtvis påverka fler miljömål. Det vore önskvärt med ett kortare resonemang om hur kopplingen har arbetats fram.

Hållbarhetsbedömning

Förvaltningen tycker att det är mycket positivt att konsekvensbedömningen från samrådet nu har utökats till en hållbarhetsbedömning där även sociala och ekonomiska aspekter har bedömts. De rekommendationerna som finns till den efterföljande planeringen är givetvis bra med det hade varit fördelaktigt om dessa låg på liknande detaljeringsnivå.

I bedömningarna för naturvärden och ekosystem lyfts inte fram det faktum att det finns ett förhållningssätt för alla kärnor förutom för den centrala regionkärnan, att planeringens ska ske med utgångspunkt i varsamhet för naturvärden. Naturvärden i den centrala kärnan är redan idag hårt ansatta och det kan påverka naturvärden och ekosystemtjänster negativt om det inte lyfts fram vikten om varsamhet även här.

Hållbarhetsbedömningen ger inga rekommendationer till efterföljande planering gällande kulturmiljön. Det hade varit positivt om det regionala underlag som tas fram på regionen gällande regionalt värdefulla kulturmiljöer tydligare integrerades i RUFS och att hållbarhetsbedömningen lyfter fram det som ett värdefullt underlag till kommunernas översiktsplaner, som från och med 1 december i år tydligare behöver redovisa värdefulla bebyggelsemiljöer och allmänna platser enligt propositionen 2024/25:169 om ett nytt regelverk för bygglov.