

Särskilt utlåtande

**Ny regional utvecklingsplan
för Stockholmsregionen**

Innehåll

Inledning	3
Sammanfattning	4
Genomförande av granskningen	6
Process och aktiviteter	6
Inkomna yttranden	6
Bedömning av justeringar inför antagande	7
Genomförda justeringar efter granskning	8
Sammanställning av inkomna synpunkter	11
Sammanfattade övergripande synpunkter	11
Synpunkter på inledning, styrkor och samhällsutmaningar	14
Synpunkter på vision och mål	15
Synpunkter på rumslig inriktning	22
Synpunkter på plankarta och förhållningssätt	24
Synpunkter på Från ord till handling	35
Synpunkter på Bilaga Riksintressen i den regionala utvecklingsplanen	36
Synpunkter på Bilaga Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060	37
Synpunkter på Bilaga Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen	38
Synpunkter på Bilaga Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen	39
Länsstyrelsens granskningsyttrande med Region Stockholms kommentarer	41

Inledning

Den regionala utvecklingsplanen utgör en gemensam och långsiktig inriktning för Stockholmsregionens utveckling. Planen har tagits fram genom en omfattande process som pågått mellan 2022 och 2025. Arbetet har präglats av dialog och samverkan med aktörer i regionen, synpunkter har inhämtats och beaktats i flera skeden av processen. Granskningsperioden har utgjort ett viktigt steg i arbetet inför antagandet av planen och har bidragit till ökad relevans och användbarhet för Stockholmsregionens aktörer. I detta granskningsutlåtande redovisas de synpunkter som inkommit under granskningen. Region Stockholm kommenterar här hur synpunkterna har hanterats och vilka justeringar de gett anledning till. Länsstyrelsen granskningsyttrande redovisas i sin helhet.

Region Stockholm vill rikta ett varmt tack till samtliga aktörer som har bidragit med synpunkter under granskningen. Det breda engagemang och den samlade kunskap som kommuner, myndigheter, näringsliv, civilsamhälle, akademi och andra regionala aktörer har tillfört har varit av stor betydelse för planens kvalitet.

Sammanfattning

Under granskningsperioden har totalt 172 skriftliga svar kommit in till Region Stockholm. Synpunkterna kommer från många olika aktörer – kommuner både inom och utanför länet, näringslivsaktörer, regionala organisationer, myndigheter och andra regioner. Även statliga myndigheter, samarbetsorgan, akademi och civilsamhälle har bidragit med granskningssynpunkter. Samtliga 26 kommuner i länet har lämnat svar, liksom flera av de delregionala samarbeten som finns. Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen tas fram enligt plan- och bygglagen och lagen om regionalt utvecklingsansvar. Efter granskningen ska Region Stockholm upprätta ett särskilt utlåtande där inkomna synpunkter sammanställs och de eventuella justeringar som dessa gett anledning till redovisas.

Den samlade bilden av de inkomna remissvaren är övervägande positiv. Många remissinstanser ställer sig bakom den regionala utvecklingsplanens övergripande inriktning. Flera instanser anser att granskningshandlingens struktur och innehåll har förbättrats jämfört med samrådshandlingen, med en tydligare röd tråd och en mer logisk målstruktur. Samtidigt efterfrågas en tydligare uppföljning av planens mål och större tydlighet kring genomförande, hantering av intressekonflikter och hur planens ambitioner ska omsättas i praktiken. Andra anser att planen ger ett gott stöd för fortsatt planering och många remissinstanser lyfter vikten av ett kraftfullt genomförande och är positivt inställda till ett regionalt forum för att ytterligare stärka genomförandet.

Remissinstanserna ger fortsatt stöd för den övergripande rumsliga inriktningen och de fem rumsliga principerna. Det storregionala perspektivet uppfattas ha stärkts, även om flera instanser anser att det internationella perspektivet behöver utvecklas ytterligare. Flertalet kommuner har synpunkter på plankartan, särskilt avseende detaljeringsgrad och hur regionala strukturer och samband

illustreras. Många instämmer i inriktningen för transportsystemets utveckling men efterfrågar mer långsiktiga analyser och geografiska illustrationer av framtida behov, liksom ett ökat fokus på gods- och logistikfrågor.

Liknande synpunkter framförs avseende tekniska försörjningssystem, där flera remissinstanser efterlyser ett tydligare och mer omfattande behandlande av energi-, vatten- och avfallsfrågor. Flera instanser framhåller samtidigt att klimat-, totalförsvars- och beredskapsperspektiven har utvecklats på ett positivt sätt. Vissa remissinstanser efterlyser ett tydligare fokus på regional balans, arbetstagarperspektiv, tillgänglighet samt kulturlivets och besöksnäringens roll för regionens utveckling.

Region Stockholm konstaterar att remissvaren ger ett i huvudsak starkt stöd för den regionala utvecklingsplanens mål, inriktning, styrkor och samhällsutmaningar, liksom ambitionen för hur genomförandet ska fortsätta att utvecklas. Region Stockholm noterar att de förändringar av planens struktur som gjordes mellan samråd och granskning har lett till en mer logisk och sammanhängande plan och bedömer att de synpunkter som kommit in under granskningen inte motiverar några stora omtag eller väsentliga förändringar av planens övergripande anslag och inriktning. De justeringar som genomförts till antagandehandlingen handlar i korthet om:

Inledning: Mindre justeringar för att tydliggöra det internationella perspektivet. Kartor har kompletterats för att visa större geografiska sammanhang.

Styrkor och samhällsutmaningar: Nytt avsnitt om Stockholmsregionen som del av Europa samt ny karta. I övrigt mindre förtydliganden.

Vision och mål: Mindre redaktionella justeringar och kompletteringar i måltexterna.

- Mål 1–4: Förstärkt fokus på klimatförändringar, cirkulär ekonomi och planens relation till nationella klimatmål och länets koldioxidbudget. Komplettering om digital infrastruktur, ny rubriksättning av mål 3.2 samt stärkt socialt och gods-transportperspektiv i mål om transportsystemet.
- Mål 5–8: Förtydliganden kring näringslivets behov kopplat till bostadsbrist, precisering av begreppet hemlöshet och komplettering om bostadsmarknadens funktionssätt. Mål 6 har kompletterats med skrivningar om diskrimineringsgrunder samt med ytterligare skrivningar om kulturlivets betydelse.
- Mål 9–12: Förtydliganden utifrån remissinstansernas synpunkter gällande bland annat kompetensförsörjning och matchning. I mål 12 har kulturlivets och den internationella tillgänglighetens betydelse betonats ytterligare.

Rumslig inriktning: Nytt avsnitt om mellankommunal samordning. Det internationella perspektivet har förtydligats genom bland annat en justerad karta som även visar Norden och Europa.

Plankarta och förhållningssätt: Tydligare beskrivning av planens vägledande roll. Text och förhållningssätt gällande riksintressen har justerats. Beskrivningen av kategorierna "strategiska bebyggelselägen" och "övriga bebyggelselägen och landsbygder" har kompletterats. Mindre justeringar i plankartan utifrån remissinstansernas synpunkter.

Så går vi från ord till handling: Kapitlet har omstrukturerats för ökad tydlighet. Beskrivningen av uppföljning och lärande har förtydligats och kortats. Region Stockholms roll i genomförandet har tydliggjorts.

Bilaga Riksintressen: Förbättrad tillgänglighet, uppdaterade kartor och justerade bedömningar, inklusive kulturmiljö, kommunikationer, vattenförsörjning, Arlanda och Natura 2000.

Bilaga Demografiskt bostadsbehov: Uppdaterad statistik, korrigerade tabeller och justeringar utifrån kommunernas synpunkter.

Bilaga Hållbarhetsbedömning: Justerade bedömningar i linje med slutlig plan samt komplettering enligt miljöbalken.

Bilaga Transportsystemets långsiktiga utvecklingsbehov: Språkliga och redaktionella förtydliganden, grafiska justeringar av kartor samt kompletteringar kring sociala perspektiv.

Genomförande av granskningen

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen regleras genom Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) (PBL), och Lagen om regionalt utvecklingsansvar (SFS 2010:630). För processen att ta fram en regionplan hänvisar PBL delvis till det tredje kapitlet som behandlar översiktsplanering. Det innebär att Region Stockholm efter granskningen ska ta fram ett särskilt utlåtande. I utlåtandet ska Region Stockholm redovisa de förslag som synpunkterna gett anledning till (PBL 3 kap, § 17).

Process och aktiviteter

Granskningen av den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen pågick mellan 9 juni – 15 oktober 2025. Granskningen kungjordes via Region Stockholms digitala anslagstavla och i tryckt media i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet. Fysiska exemplar av handlingarna har också funnits tillgängliga i receptionen i Landstingshuset, Hantverkargatan 45 i Stockholm.

Under granskningstiden genomfördes den 12 juni ett granskningsseminarium. Seminariet riktade sig till de aktörer som fått handlingen på remiss och syftade till att informera om inkomna synpunkter under tidigare samrådsfas samt vad synpunkterna föranlett för ändringar i granskningshandlingen. Omkring 70 personer deltog på plats och cirka 200 deltog digitalt. Därtill spelades seminariet in och har funnits tillgängligt under hela granskningsperioden via Region Stockholms webbsida. Den 16 juni höll Region Stockholm och Länsstyrelsen i Stockholm ett granskningsmöte där statliga myndigheter var inbjudna och vars syfte var att presentera granskningsversionen, visa skillnaderna mellan samråds- och granskningsversionen samt svara på myndigheternas frågor.

Under vecka 35 genomfördes fyra temaseminarier som syftade till att ge fördjupad information om granskningshandlingens olika delar. Region Stockholm deltog även på möten med regionstyrelsens samverkansråd med organisationer som företräder personer med funktionsnedsättning och regionstyrelsens pensionärsråd, för att presentera granskningshandlingen och få dessa rådsgruppers

syn på planerade ändringar till antagande. Under hösten 2025 bjöd presidiet i Region Stockholms infrastruktur- och regionplaneutskott (IRU) in länets kommuner till möten.

Inkomna yttranden

Totalt har 172 skriftliga svar inkommit från:

Akademiska hus, Alternativ stad – Jordens vänner, Arbetsförmedlingen, Arboga kommun, ArkDes, Arlandastad group, Arlandaregionen, Askersunds kommun, AstraZeneca, Barnombudsmannen, Botkyrka kommun, Boverket, Byggföretagen, Coompanion, Danscentrum, Danderyds kommun, Digg, Ekerö kommun, Ellevio, Energimyndigheten, EON, ESF-rådet, Eskilstuna kommun, Fagersta kommun, Fastighets AB Förvaltaren, Fastighetsägarna, Finansförbundet, Flens kommun, Folkhälsomyndigheten, Friluftsförbundet, Funktionsrätt Stockholms län, Föreningen Rädda Ältsjön, Försvarsmakten, Försäkringskassan, Gnesta kommun, Gymnastik- och idrottshögskolan (GIH), Göteborgsregionen (GR), Hallsbergs kommun, Halstahammars kommun, Haninge kommun, Havs- och vattenmyndigheten (HaV), HSB Stockholm, Huddinge kommun, Huga Bostäder, Hyresgästföreningen Stockholms län, Hyresgästföreningen, Håbo kommun, Högskolan i Gävle, Ideell kulturallians, IF Metall, Järfälla kommun, Karolinska institutet, Katrineholms kommun, Klimataktion Stockholm, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konstnärernas Riksorganisation, Konstnärliga och Litterära Yrkesutövares Samarbetsnämnd (KLYS), Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), Käppalaförbundet, Köpings kommun, Lantmäteriet, Lidingö stad, Linköpings kommun, Ljusnabergs kommun, LO Stockholms län, Lantbrukarnas Riksförbund Mälardalen (LRF), Luftfartsverket, Länsstyrelsen Stockholms län, Länsstyrelsen Uppsala län, Malmö stad, Myndigheten för delaktighet, Micasa fastigheter, Motorbranschens riksförbund, Myndigheten för yrkeshögskolan, Mälardalens universitet, Mälaröpartiet, Mälarörådet, Nacka Kommun, Naturhistoriska riksmuseet,

Naturskyddsföreningen, Norrköpings kommun, Norrtälje kommun, Norrvatten, Nykvarns kommun, Nynäshamns kommun, Oxelösunds kommun, Polismyndigheten Polisregion Stockholm, Post- och telestyrelsen (PTS), PRO Stockholms län, Region Gotland, Region Gävleborg, Region Halland, Region Skåne, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Östergötland, RF SISU Stockholm, Romers rättigheter i samhällets riksförbund, Salems kommun, Statens Geotekniska Institut (SIG), Sveriges geologiska undersökning (SGU), Sigtuna kommun, Skärgårdens Intresseföreningars kontaktorganisation (SIKO), Skatteverket, Skogsstyrelsen, Skolverket, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Skärgårdens trafikantförening, SMHI, Sollentuna kommun, Solna stad, SPF Seniorerna Stockholmsdistriktet, Stockholms Stadsmission, Statens fastighetsverk, Statens historiska museer, Statens institutionsstyrelse, Stockholm Exergi, Stockholm Nordost, Stockholm Vatten och Avfall (SVOA), Stockholms Hamn, Stockholms handelskammare, Stockholms läns bildningsförbund, Stockholms läns hembygdsförbund, Stockholms stad, Stockholms universitet, Storshlm, Storstockholms brandförsvär, Sundbybergs stad, Swedavia, Svensk Handel, Svenska Bostäder, Svenska kraftnät, Svenska kyrkan, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Bergmaterialindustri, Sveriges lantbruksuniversitet, Säkerhetspolisen, Söderbergaintiativet, Söderhalls Renhållningsverk, Södertälje kommun, Södertörns Fjärrvärme, Södertörns högskola, Södertörnskommunerna, Telge Bostäder, Telge Nät, Tierps kommun, Totalförsvarets forskningsinstitut, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trosa kommun, Tyresö kommun, Täby kommun, Universitets- och högskolerådet, Upplands Väsby kommun, Upplands-Bro kommun, Vallentuna kommun, Vasakronan, Vattenfall Eldistribution, Vaxholms stad, Visita, Värmdö kommun, Åkeriföretagen, Österåkers kommun, Östra folkets hus och parkregionen och Östsvenska handelskammaren. Två privatpersoner har yttrat sig.

Region Stockholm har även remitterat granskningshandlingen internt till berörda förvaltningar. De synpunkter som inkommit inom ramen för den interna remissen har hanterats som en del av den samlade beredningsprocessen och har legat till grund för de avvägningar och ställningstaganden som gjorts i framtagandet av den slutliga antagandehandlingen. Dessa synpunkter redovisas därför inte i granskningsutlåtandet.

Bedömning av justeringar inför antagande

Efter att granskningshandlingen har varit ute på remiss har Region Stockholm gjort mindre justeringar i förslaget. Region Stockholms bedömning är att planförslaget inte har ändrats väsentligt. Om planförslaget ändras väsentligt efter granskningstiden ska förslaget granskas på nytt (PBL 2010:900, 3 kap §18). Enligt lagstiftningen är det upprättaren som bedömer om en ändring kan anses vara en väsentlig ändring.

De ändringar som gjorts i antagandehandlingen har gjorts utifrån följande kategorier:

Korrigerig av faktafel:

- Uppgifter som visat sig vara felaktiga, i text och kartor
- Uppdaterat referenser till rapporter och beslut

Justeringar av mål, kartor och förhållningssätt:

- Förtydliganden i mål och beskrivande måltexter
- Förtydliganden i förhållningssätt, inga nya ställningstaganden av väsentlig betydelse
- Mindre justeringar i kartor, kompletteringar i kartor för att visa på större geografi och funktioner och nya kartor för att visualisera information
- Anpassat språk i en del förhållningssätt för att förtydliga och göra mer tillgängligt

Omstrukturering för tydlighet och tillgänglighet:

- I löptexter kring mål, förhållningssätt m.m.
- Förtydliganden av rubriker och mellanrubriker
- Viss komplettering av texter för att förtydliga lydelsen

Genomförda justeringar efter granskning

I detta avsnitt redogörs sammanfattande för vilka förändringar Region Stockholm gjort i handlingen inför antagandet.

Inledning

I denna del har mindre justeringar av texter för att ytterligare belysa det internationella perspektivet genomförts samt kompletteringar i kartor för att visa på större geografi och funktioner. För att renodla texten har ett stycke om planens betydelse avseende EU-medel flyttats till genomförandekapitlet.

Styrkor och samhällsutmaningar

Ett nytt stycke om Stockholmsregionen som en del av Europa har lagts till. Därtill har även en ny karta tillkommit. I övrigt har mindre justeringar och kompletteringarna gjorts i texterna som beskriver Stockholmsregionens styrkor och utmaningar.

Vision och mål

I texterna kring målen har mindre justeringar och kompletteringar gjorts. Ett kompletterande stycke om målkonflikter har lagts till.

Mål 1–4

Bland annat har text lagts till för att ytterligare betona klimatförändringarnas vikt och vikten av en mer cirkulär ekonomi. Vidare har planens förhållande till det nationella klimatmålet och Stockholms läns koldioxidbudget förtydligats. När det gäller motståndskraft mot klimatrelaterade kriser har stycket kompletterats med att klimatförändringar påverkar människor och platser olika. Texten under målet som fångar de tekniska försörjningssystem har kompletterats med en mening om den digitala infrastrukturen. Mål 3.2 har fått en omformulerad rubrik som bättre fångar målets syfte. När det gäller mål 4 som handlar om transportsystemet har det sociala perspektivet och betydelsen av effektiva och robusta godstransporter förstärkts. Målet om hållbara transporter har kompletterats med en mening om attityder och beteenden.

Mål 5–8

I 5.2 som handlar om bostadsbrist har näringslivets behov tydliggjorts. Vidare har begreppet hemlöshet preciserats. En mening som beskriver läget på Stockholmsregionens bostadsmarknad har lagts till. I mål 6 har kompletterande skrivningar om diskrimineringsgrunder lagts till samt ytterligare skrivningar om kulturlivets betydelse. I övrigt redaktionella förändringar och kompletteringar för ökad förståelse.

Mål 9–12

I mål 9, 10 och 11 har förtydliganden utifrån remissinstansernas synpunkter gällande bland annat kompetensförsörjning och matchning gjorts. Vidare har en komplettering gjorts i det avsnitt som beskriver Stockholmsregionens styrkor, där har besöksnäringens betydelse lyfts fram. I mål 12 har kulturen och den internationella tillgänglighetens betydelse betonats ytterligare.

Rumslig inriktning

Planen har kompletterats med ett nytt avsnitt om mellankommunal samordning, som beskriver regionala frågor av mellankommunal karaktär och behovet av samordning och dialog. Avsnittet innehåller även exempel på mellankommunala frågor av regional betydelse som hanteras i den regionala utvecklingsplanen. Det internationella perspektivet har förtydligats genom att den internationella nivån, inklusive Agenda 2030 samt EU:s mål, strategier och direktiv, tydligare lyfts fram i beskrivningen av den rumsliga utvecklingen som ett samspel mellan olika nivåer. Planen har även kompletterats med ett avsnitt om internationell tillgänglighet och strategiska målpunkter, och kartan över östra Mellansverige har bearbetats för att även visa delar av Norden och Europa. Vidare har punktlistorna som visar de rumsliga principernas koppling till resultatmålen justerats. Listorna redovisar nu tydligare vilka resultatmål som respektive rumslig princip kopplar till.

Plankarta och förhållningssätt

Texten i de inledande delarna av kapitlet samt i beskrivningen av plankartan och tillhörande förhållningssätt har bearbetats för att säkerställa att planens roll som vägledande dokument framgår. Texten har också förtydligat att den regionala utvecklingsplanen kan användas som ett stöd, men att den slutliga bedömningen av vad som är lämplig markanvändning görs med hänsyn även till ställningstaganden på nationell nivå samt att de kommunala målsättningarna och platsens förutsättningar är centrala utgångspunkter. Planen har kompletterats med en faktaruta om avsteg från den regionala utvecklingsplanen. Mindre justeringar har gjorts i plankartan, utifrån remissinstansernas synpunkter.

Texten om riksintressen har omarbetats för att tydligare beskriva hur riksintressena tillgodoses i planen samt för att förtydliga hur bilaga Riksintressen i den regionala utvecklingsplanen har varit ett underlag i framtagandet av plankartan. Ett nytt förhållningssätt har inkluderats som tar upp vikten av att riksintressen beaktas i efterföljande planprocesser.

Beskrivningen av kategorin "Strategiska bebyggelselägen" har kompletterats för att förtydliga att en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken kan innebära att områden som idag ligger utanför de strategiska bebyggelselägena får en regional tillgänglighet på samma nivå som de utpekade strategiska bebyggelselägena. Förhållningssätten för kärnöar och öar med vägfärja har delvis särskilts för att differentieras öarnas olika utvecklingspotential.

Förhållningssätten för bebyggelseutveckling inom kategorin "Övriga bebyggelselägen och landsbygder" har kompletterats med ett förhållningssätt som beskriver förutsättningarna för en eventuellt mer omfattande bebyggelseutveckling. Följande mening har strukits "Sammantaget är det ur ett regionalt perspektiv endast lämpligt att en mindre andel av tillskottet av bebyggelse i regionen tillkommer här." Dessa justeringar syftar till att tydliggöra potentialen för bebyggelseutveckling inom den här typen av lägen.

I de kompletterande förhållningssätten som gäller inom alla bebyggelsekategorier behov hos sårbara grupper tex funktionsrättsperspektivet har lyfts in. Även behov av naturbaserade lösningar lyfts som ett verktyg för klimatanpassning.

Så går vi från ord till handling

Kapitlet har delvis strukturerats om för att göra beskrivningen tydligare och mer logisk. Avsnittet om uppföljning och lärande har därför flyttats till efter avsnitten om samverkan och nytt politiskt forum. Texten om uppföljning och lärande har även gjorts mer stringent och kortats ner. Inledningen av kapitlet har kompletterats med en beskrivning och illustration om den regionala utvecklingsplanen som gemensamt ramverk för vägledning i efterföljande strategiska beslut, planering och processer. Beskrivningen av hur Region Stockholms ansvarsområden bidrar till den regionala utvecklingen har förtydligats, liksom hur Region Stockholm inom ramen för det regionala utvecklingsansvaret arbetar med att genomföra den regionala utvecklingsplanen.

Bilaga Riksintressen i regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

I bilagan har justeringar för ökad förståelse och tillgänglighet genomförts. Kartorna har uppdaterats utefter den uppdaterade plankartan. Inzoomade kartutsnitt för kommunikationer har inkluderats för att bättre synliggöra riksintressena i de centrala delarna i regionen och riksintresset för Arlanda flygplats. Bedömningarna har justerats för riksintresse för kulturmiljö kopplat till justerade förhållningssätt i planen. Ett resonemang om indirekt påverkan på riksintressen för yrkesfisket har lagts till och kopplats till hur påverkan kan mildras genom förhållningssätten. Tabellen med vattenverk har utgått av säkerhetsskäl. Bedömningen av riksintresset för vattenförsörjning har utvecklats och tydligare kopplats till förhållningssätten för miljö kvalitetsnormerna. För riksintressen kommunikation har bedömningarna kompletterats med skrivningar om Östlig förbindelse och påverkansområde för lågfartsflyg lagts till, samt en uppdatering av bedömningen för Bromma flygplats kopplad till att flygplatsfunktionen lagts till i plankartan. Bedömningen av påverkan på nationalstadsparken har justerats efter att ytterligare områden inkluderats inom grönstrukturen. Rekommendationerna för efterföljande planering för Natura 2000 har utvecklats.

Bilaga Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060

I figur 1, Tillskott av bostäder i Stockholms län 2015–2022, har diagrammet uppdaterats med statistik för 2024 och prognos för 2025. Tabell 2, Stockholmsregionens behov av årligt bostadstillskott och kommunernas mål, har utgått eftersom Länsstyrelsen samlar in och tillhandahåller liknande uppgifter. I tabell 4, Beräknat demografiskt bostadsbehov, totalt år 2021, 2040 och 2060, var fel årtal angivna, detta har rättats till. I tabell 6, Kommunfördelning av det bostadstillskott som årligen behöver tillkomma för att möta det demografiskt drivna regionala bostadsbehovet, var summeringen av några kolumner felaktig, vilket har rättats till.

Bilaga Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

I bilagan Hållbarhetsbedömning har justeringar med anledning av inkomna synpunkter under granskningsperioden genomförts. Innehållsmässigt har främst resonemang och bedömningar setts över i relation till de justeringar som gjorts i den slutgiltiga planhandlingen. Redaktionella ändringar med förtydligande skrivningar för ökad förståelse och läsbarhet har också gjorts genomgående i dokumentet. Hållbarhetsbedömningsbilagan har därutöver kompletterats med en särskild sammanställning enligt 6 kap. 16 § miljöbalken.

Bilaga Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen

I bilagan om långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet har mindre justeringar med förtydligande skrivningar för ökad förståelse och läsbarhet gjorts. Språkliga justeringar har genomförts. Inga nya behovsområden har tillkommit eller tagits bort. Kartan över beslutade investeringsåtgärder har fått grafiska justeringar och kompletterats med Landsortsleden från nationell plan. Förtydligande exempel kring sociala perspektiv på transportinfrastrukturbehoven har förts in där Region Stockholm har bedömt att det är relevant.

Sammanställning av inkomna synpunkter

Sammanfattade övergripande synpunkter

Den samlade bilden av de inkomna remissvaren är övervägande positiv. Många remissinstanser ställer sig bakom den regionala utvecklingsplanens övergripande inriktning. Flera remissinstanser lyfter vikten av att den regionala utvecklingsplanen är, och fortsätter vara, långsiktig och strategisk samt att planen fortsatt har ett helhetsperspektiv. Många anser också att granskningshandlingens struktur och innehåll har förbättrats sedan samrådshandlingen – att det nu finns en röd tråd som löper genom hela dokumentet och att målstrukturen blivit tydlig och mer logisk. Några remissinstanser lyfter vikten av uppföljning samt att indikatorer för uppföljning behöver tas fram för ökad tydlighet och möjlighet att bedöma måluppfyllelse. Några remissinstanser anser att handlingen är alltför övergripande och strategisk och inte i tillräckligt stor utsträckning visar hur genomförandet av planen ska gå till, hur målkonflikter ska lösas och hur handlingskraft uppnås. Några remissinstanser anser att planen ger bra stöd för fortsatt planering. Många remissinstanser lyfter vikten av ett kraftfullt genomförande och är positivt inställda till ett regionalt forum för genomförandet.

Remissinstansernas svar ger fortsatt stöd för den övergripande rumsliga inriktningen och de fem rumsliga principerna. Många anser att det storregionala perspektivet utvecklats väl till granskningshandlingen, flera anser att det internationella perspektivet fortsatt behöver stärkas. Flertalet kommuner har synpunkter på plankartan och hur de regionala funktionerna, systemen och sambanden illustreras, många kommuner har också synpunkter på plankartans detaljeringsgrad och hur den regionala bebyggelsestrukturen illustreras i den egna kommunen. Många remissinstanser instämmer i den övergripande inriktningen avseende transportsystemets utveckling. Kommunerna i länet anser att planförslaget inte i tillräcklig utsträckning visar de framtida behoven i transportinfrastruktursystemet. Många saknar långsiktiga bedömningar och geografiska illustrationer av framtida behov på objektsnivå när det gäller transportsystemets utveckling. Några remissinstanser efterfrågar också ytterligare fokus på gods- och logistik och näringslivets transporter.

Liknande synpunkter framförs när det gäller teknisk infrastruktur, däribland energiförsörjning. Flera synpunkter som inkommit önskar att den regionala utvecklingsplanen i än högre grad ska hantera tekniska försörjningssystem. Några remissinstanser anför att vattenförsörjning behandlas alltför knapphändig och behöver belysas ytterligare. Vidare lyfter några remissinstanser också avfallshantering och att den behöver få ytterligare utrymme. Någon remissinstans anser att planen i större utsträckning ska hantera regional grönstruktur. Flera remissinstanser framhåller att klimatfrågorna, totalförsvarsfrågorna och beredskapsperspektivet utvecklats på ett bra sätt till granskningshandlingen.

Flera kommuner är kritiska till att begreppet *regional balans* försvunnit i granskningshandlingen och framhåller att den regionala obalansen är en av Stockholmsregionens största utmaningar. De efterlyser tydligare mål, analyser och kartunderlag som visar hur investeringar, arbetsplatser, utbildningsplatser och transportsystem ska fördelas mer jämnt i länet.

Ett par remissinstanser saknar ett arbetstagarperspektiv och framhåller vikten av hållbara villkor på arbetsmarknaden. Några lyfter vikten av tillgänglighet och universell utformning. Några remissinstanser saknar mål kopplat till kulturlivets utveckling och några anser att besöksnäringen och dess strategiska betydelse för Stockholmsregionens utveckling behöver lyftas fram mer i planförslaget.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm konstaterar att de aktörer som svarat på remissen i huvudsak stödjer den regionala utvecklingsplanens mål, inriktning, styrkor och samhällsutmaningar, liksom ambitionen för hur genomförandet ska fortsätta att utvecklas. Region Stockholm noterar att de förändringar av planens struktur som gjordes mellan samråd och granskning har lett till en mer logisk och sammanhängande plan – det är nu tydligt hur styrkor, utmaningar, mål och den rumsliga strukturen hänger ihop. Region Stockholm bedömer att de synpunkter som kommit in under granskningen inte motiverar några stora omtag eller väsentliga förändringar av planens övergripande anslag och inriktning.

Region Stockholm välkomnar att många aktörer efterfrågar ett starkare fokus på genomförande och ser detta som en viktig och god grund för fortsatt arbete. Starkare genomförandekraft förutsätter en fortsatt fördjupad samverkan mellan Region Stockholm, kommunerna, statliga och regionala myndigheter, näringslivet, akademien och civilsamhället. Region Stockholm avser att arbeta vidare med att utveckla formerna för samverkan, gemensamma prioriteringar och uppföljning, i syfte att samla ytterligare kraft och riktning i genomförandet av den regionala utvecklingsplanen. Genom ett gemensamt ansvarstagande och ett mer samordnat agerande skapas bättre förutsättningar för att omsätta planens mål i konkret handling och därigenom stärka Stockholmsregionens långsiktiga utveckling.

Region Stockholm instämmer i vikten av uppföljning. En systematisk uppföljning och analys av indikatorer har en viktig roll i detta. Arbetet med att ta fram indikatorer och ett system för uppföljning fortsätter. Region Stockholm ser behov av ett uppföljningssystem som kan anpassas över tid i enlighet med rådande förhållanden och samhällsutvecklingen, och anser därför att beslut om specifika indikatorer inte bör ingå som en del i den regionala utvecklingsplanen. Uppföljning och lärande är centrala delar i ett kraftfullt genomförande, och för att kunna utvecklas i takt med ny kunskap och ett kontinuerligt lärande behöver uppföljningssystemet vara fristående från planen. Region Stockholm noterar att det finns ett brett stöd för Stockholmsregionens rumsliga utveckling och de fem övergripande rumsliga principerna. Att fortsätta arbeta för en flerkärnig Stockholmsregion i enighet med principerna är ett långsiktigt arbete som förutsätter samsyn, kontinuitet och nära samverkan mellan kommuner, Region Stockholm och andra berörda aktörer. Region Stockholm håller med om att det internationella perspektivet inte har varit tillräckligt framträdande och har gjort förtydliganden av detta i antagandehandlingen. När det gäller plankartan delar Region Stockholm däremot inte synpunkter om att dess detaljeringsgrad bör förändras i någon större omfattning. Region Stockholm vidhåller att det finns ett värde i att redovisa regionala intressen på en nivå som är mer konkret än en renodlad strukturbild, exempelvis för att tydliggöra behovet av samplanering mellan bebyggelse och kollektivtrafik, möjliggöra en resurseffektiv utveckling av kollektivtrafiken samt värna och utveckla den regionala grön- och blåstrukturen. Plankartan är avsedd att ge vägledning kring dessa regionala intressen, samtidigt som det är kommunerna som i den

fortsatta planeringen gör den slutliga bedömningen av lämplig markanvändning utifrån lokala förutsättningar och andra allmänna intressen.

Region Stockholm noterar att flera kommuner saknar begreppet *regional balans*. Region Stockholm har i stället för begreppet regional balans valt att i första hand använda begreppen *inomregionala skillnader*, *regional sammanhållning* och *livsvillkor*. Region Stockholm har även förtydligt begreppens innebörd i handlingen. Beroende på sammanhang används också begrepp som jämlikhet, flerkärnighet eller tillgänglighet, då dessa bedöms vara mer ändamålsenliga, med utgångspunkt i varje plats specifika förutsättningar oavsett geografisk del av regionen. Region Stockholm bedömer att begreppet regional balans är otydligt och behöver förklaras i den kontext det används. Region Stockholm vill samtidigt framhålla att det är viktigt att Region Stockholm fortsatt följer och analyserar olika platsers tillgänglighet till arbetsplatser, invånarnas livsvillkor med mera. Region Stockholm anser att den regionala utvecklingsplanens mål och inriktning ger ett tydligt stöd för detta arbete. Region Stockholm har sett över begreppslistan och förtydligt innebörden av ovan nämnda begrepp.

Några av länets kommuner vidhåller de synpunkter som framfördes under samrådet om att framtida behov i utvecklingen av transportinfrastruktursystemet inte beskrivs i tillräcklig omfattning. Region Stockholm tog – som svar på samrådets önskemål – fram bilagan *Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen*. Bilagan innehåller en samlad och översiktlig bedömning av långsiktiga och strategiska utvecklingsbehov i Stockholmsregionens transportinfrastruktursystem, och ska fungera som ett komplement till den regionala utvecklingsplanen. Region Stockholm konstaterar att många kommuner menar att planen – även med bilagan – inte i tillräckligt hög grad beskriver de framtida regionala behoven och önskar att planen kompletteras med särskilda namngivna objekt som idag inte är beslutade eller finansierade. Region Stockholm delar inte kommunernas bedömning och menar att planen, tillsammans med bilagan, är strategisk och framåtsyftande och har en detaljeringsnivå som är anpassad till de osäkerheter som finns i ett långsiktigt perspektiv. Genom detta skapas handlingsutrymme och risken för eventuella fastlåsnings effekter minskar. Region Stockholm vill påtala att plankartan och tillhörande förhållningssätt inte enbart redovisar ett nuläge, utan även omfattar beslutade och finansierade objekt som idag är långt ifrån ett

färdigställande. Planen anger även inriktningar för transportsystemets långsiktiga utveckling. Genom detta tydliggörs såväl pågående som planerade insatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionens utveckling. Det kommer att krävas fortsatt kraftsamling och mobilisering för att få de redan beslutade objekten genomförda och realiserade. Samtidigt vill Region Stockholm framhålla att arbetet med att fortsatt precisera och konkretisera de framtida behoven ytterligare behöver fortsätta – både i kommande regionala strategier och i gemensamma processer där kommuner, Region Stockholm och Trafikverket – tillsammans – identifierar och prioriterar utvecklingsbehoven i transportsystemet. Detta arbete förutsätter en nära och långsiktig samverkan mellan kommunerna, Region Stockholm och Trafikverket. För att nå störst regional nytta behöver parterna tillsammans identifiera, prioritera och successivt konkretisera de åtgärder och investeringar som bäst möter de långsiktiga behoven i transportsystemet, med en gemensam förståelse för vilka insatser som är strategiskt viktiga för hela Stockholmsregionens utveckling.

Flera remissinstanser har lyft fram önskemål om tydligare vägledning kring teknisk infrastruktur, vattenförsörjning med mera. Region Stockholm instämmer i att detta är viktiga frågor för den regionala planeringen att arbeta vidare med. Region Stockholm gör vissa förtydliganden och kompletteringar i berörda delar av planen, exempelvis behov av nya vattenskyddsområden och ombyggnad och utbyggnad av ledningsnätet. Samtidigt vill Region Stockholm framhålla de arenor och samverkansplattformar som finns, exempelvis Regionalt elförsörjningsforum i Stockholms län (REST) samt arbetet med regional vattenförsörjningsplan inom ramen för VAS (Vatten- och avloppsamverkan i Stockholms län). Region Stockholm kommer att arbeta vidare med att fördjupa kunskaperna inom de regionala tekniska försörjningssystemen med ambitionen om att vid kommande revideringar av den regionala utvecklingsplanen föra in dessa. Vad gäller energiförsörjning har flera kunskapsunderlag tagits fram.

I sammanhanget vill Region Stockholm också framhålla att ambitionen har varit att den regionala utvecklingsplanen ska vara användbar och lättillgänglig. Region Stockholm har därför valt att exkludera ordrika beskrivningar och detaljerade kunskapsunderlag i det strategiska plandokumentet, eftersom sådant material riskerar att göra planen alltför omfattande och svåröverskådlig, samt kräver löpande uppdatering. Samtidigt har Region Stockholm

förståelse för att detta ställer högre krav på läsaren, då det i mindre utsträckning framgår vilka underlag som ligger bakom vissa ställningstaganden och att en större förståelse och tillgång till kompletterande kunskap kan behövas. Region Stockholm arbetar kontinuerligt med nya kunskapsunderlag och uppdaterad statistik, som tillgängliggörs i första hand på Region Stockholms webbplats.

Region Stockholm delar uppfattningen att universell utformning är ett viktigt perspektiv i samhällsplaneringen. Samtidigt konstaterar Region Stockholm att frågor om universell utformning i stor utsträckning hanteras i den mer detaljerade planeringen och genomförandet som sker på lokal nivå, där kommuner och andra aktörer planerar och utformar miljöer i direkt relation till invånarnas behov. Region Stockholm anser att planens mål och inriktningar ger ett övergripande stöd för ett utvecklingsarbete som ligger i linje med synpunkten om universell utformning, genom att betona tillgänglighet och jämlika livsvillkor. Planen har dock kompletterats med ett förhållningssätt som beskriver vikten av att planera för trygga och inkluderande livsmiljöer för alla och att behoven hos sårbara grupper såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ska beaktas vid utvecklingen av befintliga och nya miljöer.

Avseende synpunkterna som rör kulturlivets utveckling och besöksnäring bedömer Region Stockholm att den regionala utvecklingsplanen i tillräcklig omfattning belyser kulturens och besöksnäringens betydelse för Stockholmsregionens utveckling och ger ett övergripande stöd för det fortsatta arbetet inom dessa områden. Planen är avsedd att ange strategiska inriktningar på regional nivå, medan fördjupning och konkretisering sker genom andra styrdokument och processer. För kulturområdet finns en särskild kulturstrategi för Stockholmsregionen som ytterligare utvecklar målinriktningen för detta område och vad gäller besöksnäring driver Region Stockholm tillsammans med fler regionala aktörer Besökskraft Stockholmsregionen – ett projekt som syftar till att utveckla Besöksnäringen i Stockholmsregionen. Region Stockholm har gjort förtydliganden i planen, exempelvis vad gäller kulturen under mål 12.1 och vad gäller besöksnäringen under styrkor.

Region Stockholm instämmer i att hållbara villkor på arbetsmarknaden är ett viktigt samhällsperspektiv men konstaterar samtidigt att arbetsvillkor och arbetstagarperspektiv i huvudsak hanteras i andra processer och inte i den regionala utvecklingsplaneringen. Region Stockholm har dock kompletterat

mål 11.2 med formuleringar om jämställdhet på arbetsmarknaden är tillväxt-drivande och förutsätter att både kvinnor och män har likvärdiga möjligheter att arbeta och utvecklas. För kompetensförsörjningen är det också viktigt att fler kan ha ett långt och hållbart arbetsliv, med möjligheter till kompetensutveckling och att vara anställningsbara genom hela yrkeslivet.

Synpunkter på inledning, styrkor och samhällsutmaningar

Flera remissinstanser är positiva till att Stockholmsregionens styrkor lyfts fram. Många remissinstanser pekar på Stockholmsregionens starka position inom innovation, utbildning, näringsliv och internationell tillgänglighet. Flera, exempelvis *Solna kommun* och *Handelskammaren*, betonar behovet av tydligare uppföljning och indikatorer för att säkra måluppfyllelse. Aktörer verksamma inom konst- och kultursektorn, exempelvis *Konstnärernas Riksorganisation* och *Konstnärliga och Litterära Yrkesutövares Samarbetsnämnd (KLYS)*, lyfter kulturlivets betydelse som en regional styrka, men beskriver brist på lokaler och kulturinfrastruktur som centrala utmaningar. Ett återkommande tema är de ökande inomregionala skillnaderna. *SPF Seniorerna*, *PRO* och *Micasa* pekar på demografiska förändringar som kräver fler anpassade bostäder och stärkt vård- och omsorgskapacitet. Exempelvis *EON* lyfter bristande robusthet i energi- och vattensystem och betonar behovet av ökad motståndskraft vid kriser.

Polismyndigheten anför att de saknar brottsutsatthet och trygghetsfrågor i de beskrivna samhällsutmaningarna. Några aktörer, bland andra *Stockholms Stadsmission* och *Svensk Handel* efterfrågar också att trygghets- och brottsförebyggande frågor vägs tyngre.

Andra, som *Kungliga tekniska högskolan (KTH)* och *Stockholms universitet (SU)*, framhåller forskning och kompetensförsörjning som centrala styrkor, samt att hinder för internationell rekrytering och ojämlik utbildning hotar regionens konkurrenskraft. Vidare anser *Stockholms universitet* att handlingen skulle gynnas av ett bredare perspektiv gentemot större utmaningar såsom klimat och geopolitik. *Stockholms stad* anser att ett antal perspektiv behöver läggas till och genomsyra planen; social hållbarhet inkl. trygghet och brottsbekämpning, klimatfrågan, robusthet och attraktionskraft. *Ekerö kommun* och *SMHI* anför

att klimatförändringen är pågående redan idag ska förtydligas. *Upplands-Bro kommun* lyfter vikten av utmaningen att omvärlden upplevs alltmer osäker och anför att den kan kompletteras med resonemang om hur kulturmiljöer kopplat till beredskap.

Några aktörer har synpunkter på i vilken ordning regionens styrkor lyfts, exempelvis anser *Klimataktion Stockholm* att miljö bör lyftas fram som den första av regionens styrkor. *Hyresgästföreningen* anser att det är bra att människorna lyfts fram först.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm noterar att de styrkor och samhällsutmaningar som beskrivs i handlingen har starkt stöd hos remissinstanserna. Region Stockholm vill framhålla att de samhällsutmaningar som den regionala utvecklingsplaneringen utgår ifrån grundas i de globala megatrender som råder. Samhällsutmaningarna är omfattande, tvärspektoriella och påverkar samhället på flera sätt. De kan inte lösas av en aktör ensam – det krävs samordning, samverkan och långsiktighet för att möta dessa. Flertalet av de synpunkter som remissinstanserna anför när det gäller utmaningarna, anser Region Stockholm fångas i befintliga skrivningar – om än ibland med andra ord. När det gäller synpunkter kopplade till det geopolitiska omvärldsläget, har tillägg gjorts under styrkor och utmaningar. När det gäller synpunkter om att belysa utmaningar som otrygghet i bostadskvarter, centrummiljöer, kollektivtrafik, tillgång till kulturinfrastruktur med mera, instämmer Region Stockholm i att detta kan vara viktiga utmaningar – men som kan och bör hanteras lokalt och i ett kortare tidsperspektiv. Region Stockholm menar att perspektiv som efterlyses – social hållbarhet, klimatfrågan, robusthet och attraktionskraft med mera – fångas i beskrivna styrkor och samhällsutmaningar och att de således redan genom-syrar planen. Beträffande synpunkten om att även koppla kulturmiljöer till beredskap anser Region Stockholm att detta är beaktat genom mål och förhållningssätt om motståndskraftiga system och skydd av samhällsviktig verksamhet, där kulturverksamhet ingår. När det gäller önskemålet att förtydliga att klimatförändringen är pågående har Region Stockholm förtydligat detta.

Region Stockholm delar uppfattningen om att demografiska förändringar medför behov av anpassade bostäder samt en stärkt vård- och omsorgs-

kapacitet. Region Stockholm bedömer att dessa frågor redan hanteras i tillräcklig utsträckning inom ramen för planens utmaningar och mål, där befolkningsutveckling, jämlika livsvillkor och tillgång till samhällsservice utgör centrala utgångspunkter för det fortsatta regionala utvecklingsarbetet.

Angående synpunkter på i vilken ordning styrkor och utmaningar lyfts vill Region Stockholm framhålla att de uppräknade styrkorna inte har någon inbördes ordning eller olika viktning, vidare är de samhällsutmaningar som identifierats alla lika viktiga att möta. Region Stockholm har gått igenom alla styrkor och utmaningar och förtydligat texterna utifrån remissinstansernas synpunkter där så ansetts vara lämpligt.

Synpunkter på vision och mål

Övergripande synpunkter

De inkomna remissvaren visar på ett brett stöd för den övergripande visionen och den övergripande inriktningen för regionens utveckling som målen ger. Många välkomnar den nya målstrukturen och anför att den är tydligare än tidigare och att det nu finns en röd tråd från styrkor och utmaningar till genomförande. En del remissinstanser efterfrågar skarpare mål, tydligare prioriteringar och mätbara indikatorer. En återkommande synpunkt är att planen behöver visa *hur* målen ska uppnås och vilken aktör som ansvarar för vad, för att säkerställa uppföljningsbarhet och gemensam riktning. Någon kommun anser att planen innehåller för många mål.

Några aktörer saknar resonemang om målkonflikter, däribland *Södertörns högskola* som saknar ett genomgående resonemang kring detta. *Sollentuna kommun* lyfter den potentiella målkonflikten mellan klimatmål, bostadsbyggande och ambitionen att öka upptaget av växthusgaser i skog och mark. *Sundbybergs stad* betonar vikten av att hantera målkonflikter.

Flera aktörer, bland annat *Solna stad* och *Handelskammaren*, betonar vikten av att utveckla indikatorer för att möjliggöra bedömning av måluppfyllelse och riktade insatser. *Södertörns kommunerna* och *Tyresö kommun* lyfter behovet av att återinföra regional balans som en tydlig prioritering för att skapa mer jämlika livsvillkor och bättre fördelning av arbetsplatser och investeringar. *Södertälje kommun* framhåller vikten av att visionen tydligt beaktar kommunernas olika

förutsättningar, särskilt kopplat till logistik, näringslivets behov och regional tillgänglighet.

Flera remissinstanser pekar på att planen behöver stärka kopplingen till kompetensförsörjning. *Micasa*, *Svenskt Näringsliv* och flera lärosäten – exempelvis *Stockholms universitet*, *Karolinska Institutet* och *KTH* – framhåller att målen kräver satsningar på utbildning, forskning, studentbostäder och bättre matchning på arbetsmarknaden. *IF-metall* anför att industrin och dess anställda behöver synliggöras mer i planen.

Några remissinstanser lyfter fram idrotten, friluftslivets och civilsamhällets betydelse för att motverka segregation och främja integration, däribland *Nykvarns kommun*, *RF-SISU Stockholm* och *Folkets Hus och Parker*.

Visita lyfter fram att besöksnäringen bör få en mer framträdande roll i den regionala utvecklingsplanen.

Romers rättigheter i samhällets riksförbund anför att minoriteters livsvillkor behöver synliggöras. *SIKO* understryker att vision och mål bättre måste fånga skärgårdens specifika förutsättningar. *Skärgårdens trafikantförening* anser att det finns behov av att förtydliga förutsättningarna för skärgården med avseende på konkurrerande intressen.

En tillgänglig, resurseffektiv och robust region utan klimatpåverkande utsläpp, mål 1–4

Beträffande de mål som rör klimat och energi lyfter aktörer som exempelvis *SMHI*, *Energimyndigheten*, *Ellevio* och *Svenska kraftnät* behovet av att skärpa ambitionsnivån, särskilt kring energiförsörjning, elektrifiering och utsläppsminskningar. De menar att målen bör konkretiseras och kopplas till en långsiktig plan för kapacitet, robusthet och klimatanpassning. *Danderyd kommun* och *Naturskyddsföreningen i Stockholms län* saknar tydliga kopplingar till Stockholmsregionens klimatbudget. *Solna stad* anför att det är otydligt om klimatmålet till 2045 har samma innebörd som det nationella klimatmålet. *Stockholms stad* anser att utvecklingsplanen bör ha högre klimatmål men att det är positivt att klimatmålen nu är mätbara och att bygg- och anläggningssektorn samt konsumtionsbaserade utsläpp lyfts fram.

Flera aktörer, exempelvis *Hyresgästföreningen Stockholm*, *Myndigheten för delaktighet* och *SMHI*, anser att planen saknar inkludering av en rättvis omställning och menar att den inte belyser att klimatförändringen och klimatanpassning

kan förstärka orättvisor och klyftor i samhället. *Myndigheten för delaktighet* anser också att vattenförsörjningen ska utformas så att den är tillgänglig och säker för alla, även vid kriser och höjd beredskap. *Stockholms Hamn AB* påpekar att det inte framgår vad sjöfartens andel är när det gäller klimatutsläppen. *Stockholm Exergi* saknar skrivningar om problematiken kring fossilt material i avfall. *Stockholm Vatten och Avfall* anför att det finns två anläggningar i regionen där plast går att skilja ut innan förbränning. *HSB* saknar främjande av innovation inom klimatsmart byggande och önskar att detta lyfts fram. *SGI* påpekar att även grundläggningsarbete ger ett stort klimatavtryck och föreslår att detta hanteras. *Klimataktion Stockholm* ser positivt på de tidsatta målen för regionens koldioxidbudget men anser att de bör uppnås snabbare.

Sundbybergs stad och *Telge Bostäder* lyfter behovet av att platser för storskaligt återbruk är nödvändiga för utveckling av en mer cirkulär ekonomi. Några remissaktörer, däribland *LO i Stockholms län*, lyfter behovet av satsningar på cirkulär ekonomi. *LRF* menar att planen behöver konkretisera hur regionens gröna näringar ska ges förutsättningar att bidra till beredskap, klimatmål och lokal produktion. *Fastighetsägarna* betonar vikten av att minska växthusgasutsläpp genom cirkulära byggprocesser samt en väl fungerande digital infrastruktur.

LRF anser att målet om samhällsviktig verksamhet innehåller bra formuleringar om livsmedelsberedskap men att regionens beroende av livsmedel från andra delar av Sverige och världen samt vikten av en fungerande infrastruktur behöver belysas ytterligare. *MSB* anför att perspektivet skyddet av civilbefolkningen i stort saknas, i såväl målområden som förhållningssätt och att hänvisningar till internationella och nationella mål kan ses över. *Norrälje kommun* menar att livsmedelsproduktion inte har beaktats i tillräcklig omfattning och lyfter behovet av att se lokal livsmedelsproduktion, platsbundet företagande, lokal försörjningsförmåga och småskaliga näringar i skärgård och landsbygd som strategiska komponenter i regionens robusthet och omställningsförmåga. *Nynäshamns kommun* vidhåller att det behövs tydligare vägledning kring jordbruksmark för regional livsmedelsförsörjning och försörjningsförmåga. Kommunen menar att granskningsförslaget inte relaterar till den uppdaterade nationella livsmedelsstrategin och att klimatfrågorna bör ges större vikt.

MSB anför att målen som rör energiförsörjning har stor betydelse för totalförsvaret och lyfter att det ur ett beredskapsperspektiv också är viktigt att

säkerställa tillgången till fossila bränslen. *KTH* anför att även fjärrkyla ska inkluderas i planeringen. *Vattenfall Eldistribution* betonar vikten av att inkludera energiförsörjningens infrastruktur i den regionala planeringen, vidare är de positiva till att fjärrvärmens roll som avlastning för elnätet lyfts fram. *Byggföretagen* ställer sig från ett konkurrensperspektiv frågande till varför planen tar ställning till fjärrvärme som uppvärmningsform. *Käppalaförbundet* betonar vikten av att integrera energisystemen, såsom fjärrvärme och biogas. *Stockholms handelskammare* framhåller behovet av att stärka elförsörjningen och bostadsmarknaden för att möta framtida krav och attrahera talanger till regionen. *Botkyrka kommun* anser att även styrning och energilagring bör omfattas av målen.

Käppalaförbundet betonar behovet av att stärka Stockholmsregionens vatten- och avloppssystem för att hantera klimatförändringar och framtida kriser. *Åkeriföretagen* och *Trafikverket* betonar vikten av att integrera beredskapsperspektivet i infrastrukturplaneringen för att säkerställa försörjningstrygghet vid kris.

Några remissinstanser, däribland *Sundbybergs stad*, *Norrvatten* och *SVOA* anser att målen behöver kompletteras med skrivningar om dricksvattnets betydelse. *SVOA* anser att planen saknar koppling till EU:s strategi för vattenresiliens och *Norrvatten* efterfrågar tydligare koppling till den regionala vattenförsörjningsplanen. *SVOA* anser att planen behöver ge förslag på hur ekonomiska utmaningar i VA-sektorn ska lösas och att vissa påståenden i planen behöver kvalitetssäkras.

Stockholms hamn föreslår att godstransporternas roll i ett hållbart transportsystem lyfts fram tydligare, och anför att hamnarna är en viktig del av regionens internationella tillgänglighet. *Sundbybergs kommun* anser att det behövs ett resultatmål som fokuserar på utvecklingen av den tvärgående kollektivtrafiken. *Botkyrka kommun* anser att persontransporterna och kopplingar till folkhälsa behöver synas mer. Kommunen efterfrågar även tydligare regional samordning för masshantering. *Sveriges Åkeriföretag* anser att behovet av högre bärighetsklass och längre fordon på vissa kommunala vägar behöver adresseras i syfte att minska lastbilstrafik och transporter. *Upplands Väsby kommun* anser att målen bör fånga potentialen för att öka kollektivtrafikandelen i stråk som idag saknar tillgång till kapacitetsstark och effektiv kollektivtrafik, snarare än i de redan etablerade stråken.

En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö, mål 5–8

Flera remissinstanser ser positivt på hur folkhälsoperspektivet hanteras i planen. *Folkhälsomyndigheten* är positiva till att jämlikhetsperspektivet och socio-ekonomiska aspekter har integrerats i målområdet för folkhälsa och att planen tydligt strävar mot en jämlik, trygg och inkluderande region med goda livsmiljöer. *Gymnastik- och idrottshögskolan (GIH)* betonar vikten av folkhälsa och fysisk aktivitet för att främja hälsa och social inkludering. *Huddinge kommun* anför att åtgärder för förbättrad folkhälsa, trygghet och minskad segregation behöver grundas i data och att Region Stockholm behöver driva på arbetet med att tillgängliggöra data på låga geografiska nivåer. *Friluftsförbundet* betonar vikten av att lyfta fram den tätortsnära naturen och föreslår att detta lyfts tydligare i målen. *Trafikverket* anser att betydelsen av ett trafiksäkert transportsystem bör nämnas i detta målområde.

Flera remissinstanser, exempelvis *Byggföretagen*, *HSB*, *Telge Bostäder* och *Mälaröpartiet* uttrycker stöd för målen som rör bostadsförsörjning. *Byggföretagen* framhåller vikten av kompetensförsörjning inom byggsektorn och föreslår utbildningssatsningar för att möta framtida behov. *HSB* betonar vikten av ett varierat bostadsutbud och effektiva planprocesser, vidare förespråkar de blandade bostadsområden för att motverka boendesegregation och lyfter särskilt behovet av bostäder för unga och äldre samt ekonomiskt tillgängliga bostäder för kvinnor. *Sollentuna kommun* saknar ett vidare resonemang om segregation. *Telge Bostäder* betonar behovet av att inkludera kvantitativa mål för bostadsbyggande och att en rättvis fördelning av upplåtelseformer och anpassning till olika livssituationer, såsom för unga, äldre och nyanlända behöver säkerställas. *Mälaröpartiet* menar att ny bebyggelse på Ekerö endast bör ske för att ersätta äldre byggnader och förbättra standarden, i linje med den demografiska utvecklingen. *Byggföretagen* förespråkar samarbete mellan aktörer för att förbättra bostadsförsörjningen. *LO* framhåller behovet av att bygga klimatsmarta och prisvärda bostäder samt att säkerställa goda arbetsvillkor genom facklig samverkan och arbetsmiljöstandarder.

Hyresgästföreningen anser att mål 7 främst fokuserar på att motverka segregation och anför att hälsosamma livsmiljöer ska säkerställas i hela regionen – inte bara i områden med hög risk för ohälsa. Vidare att behovet av hyresbostäder till rimliga hyror behöver stimuleras och att spekulation på bostadsmarknaden

ska motverkas. *Hyresgästföreningen region Stockholm* betonar vikten av en hållbar bostadsförsörjning och föreslår högre ambitionsnivå för att eliminera bostadsbristen. *PRO* framhåller vikten av en bostadsförsörjning som tar hänsyn till olika livssituationer. *Stockholms Stadsmission* välkomnar målen om en jämlik och inkluderande livsmiljö och att innovation lyfts fram. De betonar vikten av att motverka hemlöshet och föreslår en mer planerad fördelning av bostäder för att hjälpa utsatta hushåll och att hållbarhet även ska omfatta sociala aspekter.

Några aktörer, bland andra *Statens historiska museer* och *Stockholms läns Bildningsförbund*, efterlyser att kultur, folkbildning och delaktighet stärks som en del av visionen om ett tryggt och inkluderande samhälle. *Konstnärernas riksorganisation* anser att planen ser kulturlivet som ett verktyg för andra ändamål och föreslår att det utformas mål för kulturlivets och konstlivets utveckling. *Upplands-Bro kommun* efterfrågar ett särskilt mål kopplat till kultur och fritid. *Danscentrum Stockholm* efterlyser ett förtydligande av kulturbegreppet och åtgärder för att stödja kulturaktörer. *Statens historiska museer* föreslår också att kulturarvets roll i civil beredskap lyfts fram. *Statens Fastighetsverk* och *Upplands-Bro kommun* är positiva till målet om att bevara och utveckla Stockholmsregionens kulturmiljöer men anser att länets kultur- och naturmiljöer bör lyftas fram ännu mer som en tillgång och kvalitet för regionen. *Svenska kyrkan* betonar vikten av att kulturmiljöer används och utvecklas hållbart, snarare än enbart bevaras, och lyfter fram behovet av att balansera bevarandet av kulturarvet med samhällsviktiga funktioner som krematoriekapacitet och begravningsplatser.

Botkyrka kommun föreslår att mål 8 om flerkärnighet omformuleras – det är inte tydligt varför regionen ska vara flerkärnig. Kommunen föreslår att mål 8 i stället kan uttrycka en vilja att skapa närhet, täthet eller goda livsmiljöer. *PTS* menar att digital infrastruktur är avgörande för att uppnå målet om en jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö och föreslår att digital infrastruktur inkluderas i målområdet för att förbättra förutsättningarna för livskraftiga landsbygder och skärgårdsmiljöer. *Upplands-Bro kommun* anser att det är bra att lyfta fram landsbygdernas roll men anser att målet har ett "inflyttningsfokus" och att perspektivet bör breddas och mer fokusera på att stärka livsvillkoren för de som bor och verkar på landsbygden idag. *Nynäshamns kommun* anser att mål 8 har ett alltför urbant fokus men välkomnar målet om livskraftiga landsbygder

och skärgårdsmiljöer, kommunen anser vidare att målen som rör grön- och blåstruktur ska flyttas till mål 2. *Trafikverket* anser att målet bör kompletteras med ett siffersatt mål om hur stor andel av ny bebyggelse om bör tillkomma i de mest tillgängliga lägena.

En globalt ledande tillväxt, och kunskapsregion, mål 9–12

Remissvaren betonar sammantaget vikten av att stärka Stockholmsregionens långsiktiga konkurrenskraft genom utbildning, forskning, kompetensförsörjning och innovation. Lärosätenas strategiska roll, samverkan mellan akademi, näringsliv och offentlig sektor samt internationell tillgänglighet och attraktivitet lyfts återkommande. Flera aktörer framhåller även behovet av social hållbarhet, regional balans, fungerande infrastruktur och en inkluderande syn på kompetensförsörjning för att möta framtida samhälls- och arbetsmarknadsutmaningar.

Stockholms universitet, KI och *Södertörns högskola* lyfter vikten av grundforskningens och den högre utbildningens roll i forsknings- och innovationskedjan. *Stockholms universitet* lyfter betydelsen av lärosätena som strategiska resurser och föreslår ökat strategiskt samarbete mellan akademi och region för att attrahera EU-finansiering och stärka forskningsinfrastrukturen. *Södertörns högskola* anför att mottagande av universitetsstatus skulle bidra till en bättre regional balans och stärka regionens internationella position. *KI* föreslår att utbildningsperspektivet integreras i de delar av planen som handlar om innovations- och forskningsmiljöer. Även *AstraZeneca* betonar vikten av att stärka Stockholmsregionens konkurrenskraft inom life science genom samverkan och innovation. De föreslår åtgärder som etablering av en samverkansnod för forskning och kliniska prövningar, samt förbättring av infrastrukturen för att stödja läkemedelsproduktion. *KTH* anför att forskning och innovation kan främjas genom att underlätta olika former av upphandling. *Sundbybergs kommun* framhåller vikten av att offentliga upphandlingar inkluderar sociala aspekter för att stärka livsvillkor och folkhälsa. *Södertörns högskola* föreslår satsningar på sociala innovationer och förbättrad kompetensutveckling.

Flera remissinstanser, däribland *Stockholms Hamnar*, *Nynäshamn kommun*, *Region Gotland* och *Östsvenska Handelskammaren* betonar vikten av internationell och nationell tillgänglighet. *Stockholms Hamnar* och *Norrhälje kommun* pekar särskilt på hamnarnas betydelse. *Stockholms Hamnar* saknar resonemang om TEN-T-nätet och menar att en tydlig koppling till TEN-T-nätet behövs om

Stockholmsregionen ska kunna ta del av EU-stöd, vidare att mål 9 bör kompletteras med att pålitliga godstransporter är central förutsättning för näringslivets konkurrenskraft.

Region Gotland ser positivt på att Arlandas funktion kopplas till flygets gröna omställning och elektrifiering och ser framtida möjligheter till samarbete för att främja hållbart flyg, särskilt genom elflyg och hybridflyg, med sträckan Visby–Stockholm som en potentiell pilotsträcka. *Stockholms Handelskammare* och *Arlandastad group* instämmer i vikten av att utveckla Arlanda som en internationell nod för att stärka Sveriges konkurrenskraft och beredskap. *Arlandastad group* föreslår att flygplatsstaden utvecklas, transportutbudet ökas med fokus på hållbarhet och kollektivtrafik, samt att den gröna omställningen accelereras. *Stockholms Handelskammare* anser att det behövs mer konkreta åtgärder. Även *Arlandaregionen* lyfter vikten av Arlandas fortsatta utveckling. Det framhålls att utvecklingen av stationsnära bostäder och ett robust infrastruktursystem kring Arlanda är avgörande för att attrahera arbetskraft och spetskompetens och föreslår en regional kraftsamling för att få till ett tillförlitligt och robust infrastruktursystem kring och till Arlanda. *Malmö stad* betonar vikten av strategiskt samarbete mellan flygplatser som Arlanda och Kastrup för att stärka internationell tillgänglighet och minska klimatutsläpp.

Svenskt Näringsliv betonar behovet av en handlingskraftig näringslivspolitik med tydliga prioriteringar och mätbara mål. De föreslår en skrivning om att alla gymnasieelever ska kunna driva UF-företag och vill se tydligare skrivningar om att elsystemet är en förutsättning för omställning. *Svenskt Näringsliv* lyfter behovet av utländsk arbetskraft och entreprenörer, inte bara högkvalificerade. Vidare vill de se tydligare skrivningar om branschens inflytande, studie- och yrkesvägledning. De betonar även vikten av samverkan och tillgänglighet med kollektivtrafik. Både *Svenskt Näringsliv* och *Myndigheten för yrkeshögskolan (MYH)* anser att intresset för STEM-utbildningar behöver öka. Dessutom lyfts behovet av att motverka könssegregering inom dessa områden.

Upplands-Bro anser att mål 11.2 kan kompletteras med resonemang angående tillgång till regionala lärcenter och lokala campuslösningar. *Micasa* betonar vikten av att utvecklingsplanen inkluderar kompetensförsörjning för vård- och omsorgspersonal, inte bara internationella talanger och spetskompetens. *MYH* anser att målen kan förstärkas med utbildning och kompetensförsörjningsperspektivet och menar att det är viktigt att ta tillvara på människors befintliga

kompetenser, exempelvis via validering. LO föreslår investeringar i utbildning och kompetensutveckling för att stödja omställningen och motverka arbetslivskriminalitet.

Companion betonar vikten av ett starkt civilsamhälle och social ekonomi för att stärka motståndskraften i Stockholmsregionen. De föreslår att Region Stockholm utvecklar en handlingsplan för social ekonomi och innovation, samt att offentliga medel och riskkapital görs tillgängliga för kooperativa företag.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm konstaterar, som tidigare nämnts, att de aktörer som svarat på remissen i huvudsak stödjer den regionala utvecklingsplanens mål och att den förändring av planens struktur som gjordes mellan samrådsförslaget och granskningshandlingen har lett till en mer logisk och sammanhängande plan – det är nu tydligt hur styrkor, utmaningar, mål och den rumsliga strukturen hänger ihop. Region Stockholm noterar samtidigt synpunkterna om skarpare mål, färre mål och tydligare prioriteringar. Region Stockholm bedömer att planens mål är utformade på en ändamålsenlig strategisk nivå för den regionala utvecklingsplaneringen – som spänner över ett brett spektrum av frågor och intressen. Region Stockholm vill framhålla att den regionala utvecklingsplanen följs åt av underliggande strategier, sektorsvisa planer, arenor med mera. Mot bakgrund av den regionala utvecklingsplaneringens omfattning bedöms antalet mål vara motiverat, då de tillsammans speglar den komplexitet och bredd som präglar Stockholmsregionens långsiktiga och hållbara utveckling. Se sid. 15 för Region Stockholms kommentarer kring indikatorer, uppföljning och genomförande. Se sid. 16 för kommentar gällande regional balans.

Beträffande synpunkter rörande målkonflikter och hur dessa hanteras i planen menar Region Stockholm att målkonflikter, inom ramen för regional utvecklingsplanering, kan uppstå när flera mål – till exempel bostadsförsörjning, natur- och kulturmiljövärden, klimatanpassning samt klimatpåverkan – ska realiseras samtidigt. Vidare kan målkonflikter ses som uttryck för olika utvecklingsambitioner där det krävs en kontinuerlig dialog och kontinuerliga avvägningar. Region Stockholm menar att målkonflikter hanteras på olika sätt beroende på nivån i planeringshierarkin. På regional nivå formuleras mål, övergripande strategiska prioriteringar och principer för avvägningar mellan

mål. I översiktsplanering, detaljplanering och annan kommunal planering konkretiseras intressekonflikter och avvägningar kan göras i relation till lokala förutsättningar. Region Stockholm framhåller att alla typer av målkonflikter inte löses enbart genom att de identifieras eller behandlas i den regionala utvecklingsplanen. Genomförandet av planens mål och intentioner innebär ofta nya avvägningar mellan aktörer, resurser och värden. Hanteringen av målkonflikter kräver därför inte bara tydliga planeringsprinciper, utan också institutionell kapacitet, samverkan mellan nivåer och ett lärande över tid. Region Stockholm har, mot bakgrund av remissinstansernas synpunkter, lagt till en text om målkonflikter i den regionala utvecklingsplanen.

Region Stockholm instämmer i att kompetensförsörjning är en central fråga för Stockholmsregionens långsiktiga utveckling. Region Stockholm bedömer att planen i tillräcklig omfattning lyfter kompetensförsörjning – som en del av regionens samhällsutmaningar och genom planens mål om kompetensförsörjning, matchning, forskning och bostadsförsörjning. Region Stockholm har lagt till ett stycke i utmaningarna och förtydligar också mål 9, 10 och 11 utifrån remissinstansernas synpunkter. Vidare har en komplettering gjorts i det avsnitt som beskriver Stockholmsregionens styrkor, där har besöksnäringens betydelse lyfts fram.

Region Stockholm delar synpunkten om att minoriteters livsvillkor är viktiga perspektiv. Region Stockholm bedömer att dessa perspektiv ryms inom den regionala utvecklingsplanens vision, mål och utmaningar men Region Stockholm har dock förtydligat mål 6 i detta avseende.

Angående de klimatrelaterade målen menar Region Stockholm att ambitionen att bidra till vår del av Parisavtalet kombinerat med en ambition att minska de konsumtionsbaserade utsläppen är lämplig utgångspunkt för att kunna arbeta ambitiöst med klimatfrågan i Stockholmsregionen. Region Stockholm har förtydligat texten gällande den regionala utvecklingsplanens mål i relation till det nationella klimatmålet. Vidare har Region Stockholm också kompletterat med kortare texter för att tydliggöra klimatfrågans allvar och vikten av att ställa om till en cirkulär ekonomi, något som några remissinstanser anfört att de saknar. Vidare har också sjöfartens andel av klimatutsläppen förtydligats. Region Stockholm lägger även till en skrivning om pågående utveckling när det gäller plast i avfall i mål 1.4 och har kompletterat texten under mål 1.3 för att

tillgodose synpunkten om att lyfta fram innovation och klimatsmart byggande samt för att tydliggöra att även grundläggning är av betydelse.

Målbilagan och kopplingar till internationella och nationella mål har setts över och kompletterats. Region Stockholm framhåller att kopplingen till regeringens uppdaterade livsmedelsstrategi omhändertas inom ramen för arbetet med Stockholms läns livsmedelsstrategi. Under 2025 har en reviderad strategi arbetats fram i linje med regeringens livsmedelsstrategi 2.0. Region Stockholm delar inte uppfattningen om att livsmedelsproduktion inte har beaktats i tillräcklig utsträckning och menar att livsmedelsproduktion lyfts genomgående i planen. Bland annat framhålls att förutsättningar för livsmedelsförsörjning och livsmedelsberedskap behöver stärkas, att ett starkt livsmedelssystem förutsätter bland annat goda förutsättningar för bibehållen regional livsmedelsproduktion och starka livsmedelskedjor. Vidare att jordbruksmarken utgör en viktig del i Stockholmsregionens livsmedelsförsörjning och bidrar till att stärka länets beredskap samt betydelsen av areella näringar. När det gäller synpunkter som framförts gällande beroendet av import av livsmedel och en fungerande infrastruktur har Region Stockholm förtydligat detta.

Beträffande synpunkten om att säkerställa tillgången till fossila bränslen anser Region Stockholm att detta beaktas genom mål 2.3 *Kapacitet och motståndskraft i tekniska försörjningssystem har ökat*. Där framgår att "En enskild energilösning riskerar att öka sårbarheten. Beredskapshänsyn behöver därför beaktas i takt med omställningen så det finns tillgång till olika drivmedel samtidigt som det krävs en omfattande utbyggnad av elproduktionskapacitet, elnät och lagringsmöjligheter."

Region Stockholm instämmer i att försörjningssystemen ska vara tillgängliga för människor med olika funktionsförmågor. Planerings- och driftansvaret samt säkerställandet av tillgång till VA-infrastrukturen är en kommunal planeringsfråga. Region Stockholm håller med om att dricksvatten är samhällets viktigaste livsmedel och tydliggör detta i handlingen. För att underlätta för läsaren redovisas dricksvatten som ett grundläggande element i livsmedelsproduktionen. Region Stockholm delar uppfattningen om behovet av att justera några av de formuleringar som rör vattenförsörjning och avloppshantering, inklusive justeringar av termer som tillämpas i kartan över dricksvattenproduktion. Region Stockholm har gjort mindre revideringar, kompletteringar och tillägg i dessa texter. Vidare instämmer Region Stockholm i att EU:s

strategi för vattenresiliens är viktig att beakta, men bedömer att frågor om finansiering och ekonomiska lösningar inom VA-sektorn ligger utanför Region Stockholms uppdrag enligt PBL. Strategin innebär samtidigt omfattande investeringsbehov och behov av anpassningar i lagstiftning, ansvarsfördelning och finansiering.

Gällande fjärrvärmens betydelse hänvisar Region Stockholm till kunskapsunderlaget *Fjärrvärme för framtiden* som finns publicerat på hemsidan. Rapporten ger en aktuell bild av läget i Stockholmsregionen och lyfter fram fjärrvärmens betydelse för en växande och elektrifierad region. Region Stockholm har lagt till ett förhållningssätt gällande säkerställande av mark som avser infrastruktur för fjärrvärme och kyla. Det har också lagts till ett stycke som förtydligar vikten av synergieffekter mellan olika tekniska försörjningssystem.

Region Stockholm instämmer i att godstransporterna utgör en viktig funktion i länets transportsystem, och att hamnarna utgör en viktig del av Stockholmsregionens internationella tillgänglighet. Förtydligande kompletteringar kring detta har förts in i planen. Utveckling och behov av tvärgående kollektivtrafik är en strategisk planeringsfråga och täcks redan in av befintliga förhållningssätt och inriktningar i planen. Kompletterande perspektiv på transportsystemets betydelse för folkhälsan har förts in i planen.

Region Stockholm instämmer i att folkhälsa, fysisk aktivitet, rekreation, jämlikhet och trygghet är viktiga perspektiv och noterar de positiva synpunkterna på planens inriktning i dessa delar. Flera remissinstanser lyfter även sambandet mellan folkhälsa och den fysiska miljön, såsom grönstruktur, aktiv mobilitet och tillgång till vardagsnära service, tätortsnära natur samt betydelsen av att belysa skillnader i livsvillkor och exponering. Vikten av att alla regionens invånare har tillgång till hälsofrämjande livsmiljöer respektive nära till välfärdstjänster, vilket inkluderar rekreation i grön- och vattenområden, tas upp både under målet 7 om folkhälsa och målet 8 om rumslig struktur under resultatmål 7.4 respektive 8.4 och 8.5. Frågor som rör fördjupade analyser, datatillgång och arbete med statistikunderlag är en viktig del av genomförandet och den löpande regionala planeringen och något som Region Stockholm fortsätter att arbeta med.

Region Stockholm vill förtydliga att mål 7 i den regionala utvecklingsplanen avser samtliga invånare i Stockholmsregionen och inte är avgränsat till vissa

grupper eller geografiska områden. Målet tar sin utgångspunkt i att skapa goda, hälsosamma och hållbara livsmiljöer i hela regionen. Region Stockholm bedömer vidare att frågor om segregation och ojämlikhet fångas inom ramen för planens fokus på jämlika livsvillkor och minskade inomregionala skillnader.

Beträffande planens mål om bostadsförsörjning noterar Region Stockholm ett brett stöd och bedömer att frågor om socialt hållbar bostadsförsörjning, klimatpåverkan, kompetensförsörjning inom byggsektorn, kvalitet, innovation, effektiva planprocesser med mera redan ryms inom den regionala utvecklingsplanens mål och inriktningar och att planen därmed ger ett bra stöd för fortsatt arbete. Mot denna bakgrund bedöms inga större förändringar av målen vara nödvändiga. Region Stockholm anser att det inte är ändamålsenligt med ett kvantitativt mål för bostadsbyggande, här vill Region Stockholm framhålla de beräkningar av framtida bostadsbyggnadsbehov som finns bilagt till planen och ligger till grund för mål 5.1 *Antalet tillkommande bostäder motsvarar det demografiska behovet*. Region Stockholm instämmer i att det krävs samverkan mellan aktörer för att förbättra bostadsförsörjningen och vill framhålla att Region Stockholm etablerat ett regionalt bostadskansli som arbetar kontinuerligt för att öka förutsättningarna att nå målen i den regionala utvecklingsplanen. Region Stockholm har kompletterat mål 5 i några avseenden för att möta remissinstansernas synpunkter. I inledningen till mål 5 har klimatanpassningsperspektiv inom det befintliga beståndet lagts till. I mål 5.2 har kompletteringar gjorts avseende att bostadsmarknaden påverkar olika grupper på olika sätt, tillgänglighetsperspektivet samt tydliggjorts.

Region Stockholm delar uppfattningen om att kultur, folkbildning, delaktighet och kulturmiljöer är viktiga perspektiv för ett tryggt, inkluderande och attraktivt samhälle. Region Stockholm bedömer att den regionala utvecklingsplanen i tillräcklig omfattning belyser kulturens och kulturmiljöernas roll och ger ett övergripande stöd för det fortsatta arbetet inom dessa områden. Planen är avsedd att ange strategiska inriktningar på regional nivå, medan ytterligare fördjupning och konkretisering sker genom andra styrdokument, strategier och samverkansprocesser. Mot denna bakgrund bedöms inga större förändringar i planen vara nödvändiga med anledning av synpunkterna.

Region Stockholm noterar synpunkterna på mål 8 och konstaterar att det finns olika uppfattningar om målformuleringarnas avgränsning. Region Stockholm bedömer att flerkärnighet är en central utgångspunkt för

Stockholmsregionens långsiktiga utveckling, då den syftar till att stärka tillgänglighet, minska sårbarhet och skapa förutsättningar för goda livsmiljöer i hela regionen. Målet är avsett att fånga både urbana och mer glesa delar av regionen samt att stödja såväl befintliga som framtida livsmiljöer.

Region Stockholm delar uppfattningen om att skärgården har särskilda förutsättningar och har stor betydelse för länet. Region Stockholm anser att den regionala utvecklingsplanen redan rymmer skärgårdens perspektiv inom planens mål och planeringsinriktningar, och ser därför inget behov av att göra större ändringar i planen mellan granskningsversionen och den slutliga antagandeverSIONEN. Några redaktionella ändringar har gjorts i måltextern för att lyfta fram skärgårdens särskilda förutsättningar.

När det gäller digital infrastruktur bedömer Region Stockholm att detta perspektiv redan hanteras inom planens samlade mål och inriktningar, inklusive ambitionen om en jämlik, trygg och inkluderande region. Men förtydligar skrivningar om att den digitala infrastrukturen behöver möta samhällets behov under mål 2. Vidare bedöms mål 8 ge tillräckligt stöd för att stärka livsvillkoren i landsbygder och skärgårdsmiljöer, med fokus på att såväl bo, verka och leva snarare än enbart inflyttning. Region Stockholm bedömer också att målstrukturen som helhet är ändamålsenlig och ser därför inget behov av att införa sifferSatta mål för nya bostäder.

Region Stockholm instämmer i att utbildning, forskning, kompetensförsörjning och innovation är avgörande för Stockholmsregionens långsiktiga konkurrenskraft. Region Stockholm bedömer att dessa perspektiv är väl integrerade i den regionala utvecklingsplanens utmaningar, mål och strategiska inriktningar, där samverkan mellan akademi, näringsliv och offentlig sektor utgör centrala utgångspunkter. Planen är avsedd att ange en övergripande strategisk riktning på regional nivå och ge stöd för fortsatt arbete inom områden som forskning, innovation och kompetensutveckling. Fördjupning, konkretisering och frågor som rör exempelvis utbildningsutbudets utformning, kompetensförsörjning inom specifika branscher, validering, jämställdhet inom utbildning samt riktade eller mätbara insatser hanteras i andra processer, strategier och samverkansform. Dock har vissa kompletteringar gjorts inom målområdena 10 och 11. I detta sammanhang vill Region Stockholm särskilt peka på den regionala näringslivs- och tillväxtstrategin som också utgör Stockholmsregionens forsknings- och innovationsstrategi för smart specialisering. Vidare

hanteras dessa frågor i Kompetensarena Stockholm – vår regionala samverkansplattform för att säkra kompetensförsörjningen i Stockholmsregionen. Här samverkar Region Stockholm med arbetsmarknadens parter, utbildningsväsendet, myndigheter och kommunerna. Region Stockholm har även etablerat ett näringslivsråd för att stärka dialogen och samverka med näringslivet i dessa frågor.

Flera remissinstanser lyfter internationell och nationell tillgänglighet och dess betydelse för Stockholmsregionens konkurrenskraft, beredskap och långsiktiga utveckling. Region Stockholm instämmer i remissinstansernas kommentarer och har förtydligat betydelsen av hamnar, flygplatser och effektiva gods- och persontransporter, inklusive Arlandas roll som internationell nod och dess koppling till den gröna omställningen. Region Stockholm har även lagt till kompletterande skrivningar om TEN-T-nätet.

Synpunkter på rumslig inriktning

Remissinstanserna ger fortsatt stöd för den övergripande rumsliga inriktningen och de fem rumsliga principerna. Remissvaren visar på bred uppslutning kring en flerkärnig och transporteffektiv regional struktur, men flera aktörer efterfrågar tydligare prioriteringar, särskilt kopplat till transportsystem, teknisk försörjning och grön- och blåstruktur. Flera kommuner önskar ytterligare tydlighet kring hur genomförandet ska gå till. Några kommuner lyfter fram färdplanerna för de regionala stadskärnorna som arbetas fram parallellt med planen och är positivt inställda till dessa.

Flera remissinstanser däribland *Region Sörmland*, *Region Östergötland*, *Linköpings kommun*, *Norrköpings kommun* och *Fagersta kommun* framhåller att starka storregionala samband är avgörande för en fungerande arbets- och bostadsmarknad i östra Mellansverige och anser att granskningsförslaget har utvecklats i detta avseende sedan samrådet. Samtidigt efterfrågar exempelvis *Region Sörmland*, *Katrineholm*, *Flen* och *Eskilstuna* att logistiknoder och Stockholm Skavsta lyfts tydligare, medan *Malmö stad* framhåller möjligheten att stärka internationella kopplingar – särskilt Arlanda–Kastrup – som en viktig utvecklingspotential. Även *Region Östergötland*, *Stockholms stad* och *Linköpings kommun* anser att internationella kopplingar kan tydliggöras i strukturbilden.

Fagersta kommun betonar vikten av att även inkludera omlandet kring de storregionala nodstäderna. *Region Gotland* uppskattar att skärgården är integrerad i flera delar av granskningsförslaget, däribland den regionala bebyggelsestrukturen. *Region Skåne* efterlyser ett mer utvecklat omvärldsperspektiv och nämner bland annat de möjligheter och utmaningar som Fehmarn Bältförbindelsen väntas medföra.

Flera remissinstanser lyfter vikten av att de tvärregionala sambanden stärks för att fortsatt utveckla de regionala stadskärnorna, exempelvis betonar *Södertörns kommunerna* och *Stockholm Nordost* behovet av att transportsystemet ska stödja den flerkärniga strukturen. Många pekar på brister i kapacitet på järnvägar och vägar samt behov av satsningar som exempelvis Spårväg syd, Tvärförbindelse Södertörn och bättre kopplingar mot Arlanda. *Solna stad* anser att planen behöver trycka på vikten av mobilitet inom den centrala regionen kärnan i stället för mellan kärnorna.

Ett antal aktörer däribland *Ellevio*, *Energimyndigheten*, *Stockholm Vatten och Avfall* och flera kommuner efterlyser ett tydligare fokus på de tekniska försörjningssystemen, som energiförsörjning, vattenförsörjning, VA, digital infrastruktur och framhåller att dessa system behöver integreras tydligare i den rumsliga planeringen.

Havs- och Vattenmyndigheten, *MSB* och *SGI* saknar tydliga riskbeskrivningar och ställningstagande om hur klimatrelaterade risker ska förebyggas. Till exempel efterfrågas redovisning av Översvämningssportalens karteringar och *MSB:s* kartering av ras, skred och erosion. *MSB* menar att planen saknar tydliga ställningstaganden och specifika förhållningsätt som lyfter klimatanpassning och naturbaserade lösningar. *SGI* framhåller att det är nödvändigt att ny planerad bebyggelse och infrastruktur lokaliseras till lämplig mark för att undvika risker i framtiden. *SGU* framför att det är viktigt att undersökningar av risker hanteras i den fysiska planeringen.

Svensk Handel betonar vikten av att inkludera handelsanalyser i planeringen, de anför att både fysiska och digitala aspekter av handel måste beaktas, och att transportlösningar för varuleveranser är avgörande för framtida handelsplatser. *Tyresö kommun* betonar behovet av strategisk lokalisering av verksamhetsområden.

Nynäshamn kommun anser att de rumsliga principerna är fokuserade på bebyggelseutveckling i de urbana och centrala delarna av regionen. De anser

att planen bör inkludera principer och förhållningssätt som stödjer en fortsatt utveckling av befintlig bebyggelse på landsbygd och skärgård, exempelvis för serviceorter och landsbygdsnoder, men också befintlig bebyggelse i omlandet.

Region Stockholm kommentar

Region Stockholm noterar det breda stödet för planens övergripande rumsliga inriktning och de fem rumsliga principerna, liksom den breda uppslutningen kring en flerkärnig och transporteffektiv regional struktur. Region Stockholm välkomnar att flera aktörer efterfrågar tydligare prioriteringar och ett stärkt fokus på genomförande, särskilt inom områden som transportsystem, teknisk försörjning samt grön- och blåstruktur. Region Stockholm ser detta som en viktig grund för det fortsatta arbetet och konstaterar att ett kraftfullt genomförande förutsätter långsiktig och fördjupad samverkan mellan Region Stockholm, kommunerna, statliga myndigheter och andra berörda aktörer. Arbetet med att utveckla former för gemensamma prioriteringar, uppföljning och samverkan fortsätter, bland annat genom parallella processer såsom färdplaner för regionala stadskärnor. Uppföljning och lärande är centralt för genomförandet, men hanteras genom fristående system för att möjliggöra flexibilitet och kontinuerlig utveckling över tid (se även Region Stockholms kommentarer på sid. 15).

Flera remissinstanser upplever att det storregionala perspektivet har stärkts i granskningsförslaget. Region Stockholm bedömer att planen i sin nuvarande utformning ger ett övergripande stöd för att utveckla såväl storregionala som internationella samband, inklusive kopplingar till viktiga noder och funktioner och vill i sammanhanget även peka på den strategiska inriktningen för storregional planering i östra Mellansverige. För att ytterligare synliggöra den internationella nivån i den rumsliga inriktningen har planen kompletterats med förtydliganden i texten under rubriken *Stockholmsregionens rumsliga utveckling – ett samspel mellan nationell, regional och lokal nivå*, och den internationella nivån har lagts till i figur 6. Planen har även kompletterats med ett särskilt avsnitt om det internationella perspektivet under rubriken Internationella samband och strategiska målpunkter. Därutöver har det nationella perspektivet tydliggjorts genom att strukturbilden över Stockholmsregionen kompletterats med fler pilar som visar ytterligare kopplingar och samband.

Region Stockholm delar uppfattningen om att tvärregionala samband och ett väl fungerande transportsystem är avgörande för att stärka de regionala stadskärnorna och möjliggöra en flerkärnig regional struktur. Region Stockholm bedömer att dessa perspektiv redan hanteras inom den regionala utvecklingsplanens mål, rumsliga principer och inriktningar för transportsystemet, där såväl tvärregionala kopplingar som mobilitet inom den centrala regionkärnan lyfts som viktiga förutsättningar. Planen bedöms därmed ge ett tillräckligt stöd för fortsatt arbete.

Region Stockholm delar uppfattningen om att det är viktigt att de tekniska försörjningssystemen integreras i den rumsliga planeringen. Utifrån perspektivet att planen är övergripande och strategisk och anger de principiella ramarna för länets utveckling anser Region Stockholm att behovet av integrering av tekniska försörjningssystem beskrivs tillräckligt väl.

Region Stockholm delar uppfattningen om att klimatrelaterade risker är en central fråga i den regionala planeringen och noterar synpunkterna om behovet av tydligare riskbeskrivningar och ställningstaganden. Region Stockholm konstaterar att den befintliga regionala handlingsplanen för klimatanpassning beskriver samtliga klimatrisker. Mot denna bakgrund bedömer Region Stockholm att det är mer ändamålsenligt att den regionala utvecklingsplanen fokuserar på att lyfta och prioritera de klimatrisker som är särskilt relevanta för Stockholmsregionen. Region Stockholm vill framhålla att mer detaljerade riskbedömningar mer ändamålsenligt hanteras i kommunernas översikts- och detaljplanering. Region Stockholm vill i detta sammanhang framhålla att planens hållbarhetsbedömning konstaterar att de kompletterande förhållningssätten för ny bebyggelse, transportsystem och tekniska försörjningssystem styr mot att hänsyn ska tas till risker kopplade till ett förändrat klimat. De rumsliga principerna anger därutöver övergripande utgångspunkter för den framtida planeringen, varav flera har tydliga kopplingar till mål om klimatanpassning. Naturbaserade lösningar lyfts fram som viktiga åtgärder i flera delar av planen, bland annat i kapitel 1.5, 2.2 och 8.5. I kapitel 2 har Region Stockholm dessutom förtydligt att lokalisering av ny bebyggelse och infrastruktur är avgörande för att minska sårbarhet och motverka skador till följd av klimatförändringar.

Region Stockholm håller med om att handelns utveckling, inklusive både fysiska och digitala aspekter samt effektiva transportlösningar för

varuleveranser, är viktiga frågor. Region Stockholm bedömer att dessa perspektiv ryms inom den regionala utvecklingsplanens övergripande inriktningar. Arbetet med fördjupade analyser, inklusive lokalisering av verksamhetsområden, är en del av genomförandet och den löpande regionala planeringen som Region Stockholm arbetar vidare med.

Region Stockholm delar inte uppfattningen att de rumsliga principerna enbart har ett urbant fokus. Region Stockholm bedömer att principerna är utformade för att omfatta hela Stockholmsregionen, inklusive landsbygder och skärgård.

Synpunkter på plankarta och förhållningssätt

Plankartan får stort fokus i remissvaren, framför allt från kommunerna i länet. Den ses som ett viktigt styrmedel, men många kommuner anser att den är alltför detaljerad. Det finns olika uppfattningar och önskemål om detaljeringsgrad i plankartan. Några instanser efterfrågar en mer detaljerad redovisning av förutsättningarna för bebyggelseutveckling och ytterligare beskrivningar av framtida behov av infrastruktur. Samtidigt påpekas att plankartans detaljeringsgrad kan leda till fel- och övertolkningar. Några kommuner som exempelvis *Stockholm Nordost*, *Täby*, *Vaxholm*, *Tyresö* och *Upplands-Bro* efterfrågar en mer schematisk karta. *Stockholm Nordost* och *Arlandaregionen* anser att den regionala utvecklingsplanen ska ansluta till kommunernas planer för byggnation. Exempelvis *Upplands Väsby kommun* betonar vikten av att plankartan och den rumsliga inriktningen harmoniserar med kommunens översiktsplan, särskilt gällande bebyggelsestruktur. Några önskar att det tydligare ska framgå hur plankartan ska användas av statliga myndigheter vid bedömningen av översiktsplaner och detaljplaner. Några kommuner tycker att bebyggelsestrukturen ser ut att vara schematiskt utpekad på vissa ställen men inte på andra och att det innebär att det är svårt att tolka och förstå hur avgränsningen är gjord.

Funktionsrätt Stockholm län, *SPF Seniorerna* och *PRO* efterfrågar tydligare vägledning för att säkerställa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. *SPF Seniorerna* betonar också vikten av att bostadsområden utformas för att motverka segregation och främja trivsel för olika grupper, inklusive barnfamiljer, unga vuxna och seniorer. *PRO* framhåller också betydelsen av att

bevara grönområden nära bostäder. *RF-SISU Stockholm* anför att idrottsanläggningar bör prioriteras i samhällsplaneringen och placeras nära kollektivtrafik för att främja folkhälsa och minska klimatpåverkan. *Folkets hus och parker östra* lyfter fram betydelsen av samlingslokaler som centrala nav för delaktighet och trygghet, särskilt i krissituationer, och föreslår att dessa får en mer framträdande roll i regional utveckling. *Stockholms läns hembygdsförbund* framhåller vikten av att beakta miljö- och kulturperspektiv. Vidare lyfter de behovet av att skydda parker och naturområden samt att säkerställa en fungerande infrastruktur, vikten av att bevara det historiska landskapet och att allmänheten får delta i planeringsprocesserna.

Regional bebyggelsestruktur

Täby kommun anser att bebyggelsestrukturens kategorier är för styrande och bör vara mer symboliska. Många kommuner lämnar synpunkter på avgränsningen av bebyggelsestrukturen och ger förslag på områden som bör ingå i strukturen eller som bör tas bort. Några kommuner, däribland *Vaxholm*, *Tyresö* och *Nykvarn*, tar upp att det kan vara problematiskt att ett större område som prioriteras för utveckling i den kommunala planeringen inte inkluderas inom den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen eftersom det kan försvåra planeringen och möjligheten till investeringar. *Vaxholm* nämner som exempel områden som *Storäng Västra* och *Rindö*.

Södertörns kommunerna, *Järfälla kommun* och *Tyresö kommun* anser att avsnittet om bebyggelsestruktur bör minska i omfång. *Botkyrka kommun* är positiva till den rumsliga inriktningen men anser att vissa formuleringar i förhållningssätten till bebyggelsestrukturen är problematiska. Kommunen efterlyser ett mer tidsdynamiskt förhållningssätt till områden som i framtiden kan ses vara regionalt prioriterade i det fall tillgängligheten med kollektivtrafik utvecklas. *Järfälla kommun*, *Sigtuna kommun* och *Tyresö kommun* anser att förhållningssätt som tar upp lokala kommunala frågor eller som ska hanteras av statliga myndigheter ska tas bort.

Stockholms stad anser att bebyggelsestrukturen och plankartan har stort fokus på kommunala frågor och att bebyggelsestrukturen antingen bör tas bort eller tonas ner så att andra frågor som kommunen bedömer har större regional betydelse i stället framträder. Staden föreslår att plankartan tas bort och att strukturkartan utvecklas med tekniska försörjningssystem, gods- och

logistikanläggningar och transportinfrastruktur. Kommunen menar också att den centrala regionkärnan har en unik roll och att detta inte återspeglas i planen. Vidare menar de att marknadsförutsättningarna bör beaktas mer.

Flera av remissinstanserna lyfter vikten av att fortsätta arbeta för en flerkärnig rumslig struktur med regionala stadskärnor där tillväxten inte bara ska ske i de centrala delarna av regionen. *Södertörns kommunerna* anför bland annat att det är viktigt att "hålla i och hålla ut" och fortsätta understödja strukturen från lokalt, regionalt och statligt håll. *Stockholms Handelskammare* delar uppfattningen att närhet till arbetsplatser och utbildning, service, kultur, natur och rekreation genom en flerkärnig struktur i stadsmiljön är önskvärt. Samtidigt menar de att utvecklingen måste styras mot en blandstad som är attraktiv för stadens invånare, baserat på medborgarnas efterfrågan. *LRF Mälardalen* lyfter att enstaka hus på jordbruksmark kan vara viktiga för lantbruksdrift och att förhållningsätten inte bör omöjliggöra detta. Samtidigt anser LRF att det är viktigt att planen på ett tydligare sätt framhåller jordbruksmarkens värde även inom den flerkärniga strukturen. *Region Skåne* anför att förhållningsättet att undvika exploatering av jordbruksmark är bra, men att detta kan bli tydligare utifrån strävan att i första hand förtäta och omvandla redan ianspråktagen mark.

Trafikverket stödjer den flerkärniga strukturen med funktionsblandning och betonar vikten av god tillgänglighet med gång och cykel. De efterlyser en tydligare redovisning av hur den föreslagna bebyggelseutvecklingen relaterar till transportsystemets kapacitet och vilka behov av utveckling av transportsystemet som bebyggelseutvecklingen kommer att leda till. De efterfrågar en mer detaljerad beskrivning av strategiska bebyggelselägen som också omfattar den potentiella utvecklingens ambitionsnivå, omfattning och funktion. För att kunna bedöma påverkan på transportinfrastrukturen menar Trafikverket att det är viktigt att planen tydligt visar vilken markanvändning som prioriteras var.

Några remissinstanser, bland andra *Järfälla kommun*, *Upplands Väsby kommun* och *Vasakronan* efterfrågar tydligare roller för de regionala stadskärnorna och en mer balanserad utveckling mellan dem. *Södertälje kommun* välkomnar den nya rumsliga avgränsningen av Södertäljes regionala stadskärna. *Sundbybergs kommun* har synpunkter på avgränsningen av den centrala regionkärnan. Några av remissinstanserna tar upp det gemensamma arbetet med färdplaner (tidigare handlingsplaner) för de regionala stadskärnorna. *Södertälje kommun* ser positivt på arbetet med färdplaner och *Haninge kommun* är positiva

till en fortsatt samverkan vad gäller Haninges regionala stadskärna. *Huddinge kommun* ser att det är viktigt att bibehålla den fungerande aktörsgemensamma samverkan för att utveckla den regionala stadskärnan Flemingsberg och ser att den skulle kunna agera förlaga till arbetet i övriga kärnor. Några remissinstanser tar upp att ansvar och roller och hur genomförandet av färdplanerna kommer att gå till behöver förtydligas. *Täby kommun* saknar tydlighet kring hur Region Stockholm ska rikta sina egna investeringar och satsningar till de regionala stadskärnorna. *Södertörns Högskola* betonar vikten av att inkludera akademien i utvecklingen av färdplanerna. *Vasakronan* betonar vikten av att fortsatt utveckla de regionala stadskärnorna och understryker behovet av att de regionala kärnorna kompletterar varandra för att stödja en effektiv bostadsförsörjning och avlasta den centrala regionkärnan. *Danscentrum Stockholm* stödjer utvecklingen av regionala stadskärnor för att främja ett levande kulturliv i Stockholmsregionen. De betonar vikten av att bevara befintliga danslokaler och ser positivt på att använda stadskärnorna som testmiljöer för nya idéer och innovation.

Arlanda Group framhåller betydelsen av att den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta utvecklas till en världsledande flygplatsstad och framhåller att förhållningsätten behöver arbetas om för att stödja en sådan utveckling.

Solna stad saknar resonemang kring effektivt markutnyttjande och anser även att varsamhet kring natur- och kulturvärden bör läggas till i förhållningsätten gällande den centrala regionkärnan.

Norrtälje kommun anför att de i samrådsyttrandet skrivit att staden har en funktion som en regional stadskärna och vill vara utpekad som en sådan i den regionala utvecklingsplanen. Kommunen saknar en motivering till varför Norrtälje inte är utpekad som en regional stadskärna. Kommunen anser vidare att de strategiska bebyggelselägena bör läggas till i beskrivningen av den flerkärniga strukturen.

Vidare har några kommuner synpunkter på de lokala stadskärnorna. *Botkyrka kommun* och *Sundbybergs kommun* önskar att de lokala stadskärnorna i Rissne och Norra Botkyrka utökas från 700-metersradie till 1 200-metersradie. *Järfälla kommun* och *Ekerö kommun* föreslår att Kallhäll respektive Stenhamra pekas ut som lokala stadskärnor. *Danderyds kommun* har synpunkter på avgränsningen av den lokala stadskärnan i Mörby/Danderyd som täcker delar av Stocksunds villastad.

Remissinstanser såsom *Skärgårdens trafikantförening* och *SIKO* betonar vikten av att generellt lyfta fram skärgårdens särart i planhandlingen och även tydliggöra vilka öar som ingår i kategorierna kärnöar och replipunkter, med särskilt fokus på Gällnö och Björkviks brygga. *Värmdö kommun* är positiv till att innebörden av att utgöra en kärnö fått tydligare ramar. *Norrtälje kommun* framför önskemål om att definitionen av kärnö utvecklas och att det tydligare beskrivs vilka kriterier som ligger till grund för utpekande. *Österåkers kommun* anser att även Husarö bör ingå som kärnöområde tillsammans med Ingmarsö. Önskemål om att Björkviks brygga och Nynäshamns hamn ska utgöra replipunkter har framförts av *Värmdö* respektive *Nynäshamns kommun*. *Vaxholms stad* anser att Rindö har större utvecklingspotential än vad som innefattas av förhållningssätten som tillhör kategorin ö med vägfärja.

Gällande landsbygdens rumsliga struktur har *Södertälje kommun* framfört önskemål om justeringar gällande kategoriseringen för serviceorten Hölö och orten Sandviken som ligger utan för den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen. *Upplands-Bro kommun* framhåller att landsbygdsnoder och serviceorter är få till antalet och att implementeringen av planens intentioner för dessa orter kan bli svår i praktiken.

När det gäller kategorin Övriga bebyggelselägen och landsbygder menar *Botkyrka kommun* att förhållningssättet "Ny bebyggelse bör tillkomma genom varsam komplettering och utbyggnad i anslutning till redan befintlig bebyggelse" blir svår att tillämpa i områden där kommunen planerar för en mer omfattande bebyggelseutveckling, exempelvis Riksten och Kassmyra. Kommunen anser att dessa områden bör inkluderas som regionalt prioriterade bebyggelselägen. *Järfälla kommun* anser att beskrivningen av kategorin "Övriga bebyggelselägen och landsbygder" inte fångar den typ av områden som omfattas av kategorin i Järfälla och menar att det är problematiskt att vägledning för bebyggelse på landsbygden eller i rurala kulturlandskap slås ihop med områden med relativt central villabebyggelse med väl utbyggd infrastruktur. *Upplands Väsby kommun* och *Vallentuna kommun* menar att den regionala utvecklingsplanen inte bör inkludera förhållningssätt för bebyggelseutveckling i den här typen av lägen eftersom det inte är av regional betydelse.

Järfälla kommun och *Nynäshamn kommun* anser att kartan över lokalisering av akutsjukhus, närsjukhus, närakuter och vårdcentraler bör kompletteras med det framtida behovet av vårdinrättningar. *Järfälla* tar även upp att det finns

goda förutsättningar att etablera ett vårdkluster i Veddesta som kompletterar Jakobsbergs sjukhus.

Det regionala transportsystemet

Flertalet kommuner anser att planförslaget saknar ett framåtblickande perspektiv kopplat till framtida behov av transportinfrastruktur. Några kommuner framför att de är positiva till den bilaga som tillkommit men många kommuner anser att den inte tillräckligt tydligt pekar på de framtida behov och objekt som de anser behövs. Flera kommuner framför önskemål om trafikering av kollektivtrafik och utveckling av transportinfrastruktur. Exempelvis menar *Vallentuna kommun*, *Täby kommun*, *Stockholm Nordost* och *Uppsala kommun* att Roslagsbanan ska förlängas till Arlanda. *Norrtälje kommun* anser att Roslagsbanan även ska förlängas till Rimbo. *Sigtuna kommun* anser att plankartan ska redovisa en direkt och kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse mellan Märsta och Arlanda, vidare att Märsta är en multimodal nod och resecentrum och att dess betydelse för redundansen i trafiksystemet bör omnämnas. Kommunen motsätter sig planförslagets konstaterande om att det långsiktiga utvecklingsbehovet av transportsystemet ska konkretiseras i efterföljande samverkansprocesser och planer och menar att innan det kan ske, behöver en regional och mellanregional analys och målbild samrådats.

Järfälla kommun anser att transportbehovspilarna som finns i RUF 2050 bör återinföras i plankartan. *Nacka kommun* och *Värmdö kommun* påtalar att Östlig förbindelse behöver lyftas in i planen och redovisas på plankartan. *Södertörns-kommunerna - Haninge, Botkyrka, Huddinge* – lyfter fram Tvärförbindelse Södertörn som central för en flerkärnig utveckling och för att avlasta transportinfrastruktursystemet. *Huddinge kommun* saknar också skrivningar om kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot andra transportslag. *Södertälje kommun*, *Region Sörmland* och *Katrineholms kommun* lyfter behov av kapacitetsförstärkningar på E4/E20 genom Södertälje. Södertälje kommun lyfter även behovet av en passage under Södertälje kanal. *Håbo kommun*, *Enköpings kommun*, och några transportföretag pekar på behovet av ny Hjulstabro ur ett gods- och beredskapsperspektiv. *Nykvarn kommun* pekar på behovet av en ny trafikplats från E20. Vidare framhåller *Uppsala kommun*, *Region Uppsala*, *Knivsta kommun* och *Håbo kommun* att fyrspårig järnväg mellan Stockholm-Uppsala är nödvändigt för en fungerande arbetsmarknad.

Österåkers kommun är positiva till att Åkers Runö pekas ut som en grön station. Kommunen saknar de gröna stationerna i den digitala kartan. *Järfälla kommun* anser att kommande tunnelbanestation Barkarbystaden ska pekas ut som en grön station. Kommunen har också synpunkter på de strategiska lägena för transport-intensiva verksamheter och framhåller att dessa överlappar den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg. Även *Sigtuna kommun* har synpunkter på denna och anför att ett oproportionerligt stort område runt Rosersbergs kombiterminal pekas ut. *Norrälje kommun* anser att lägena vid Kapellskärs hamn och Hallstavik bör pekas ut som strategiska lägen för transporteffektiva verksamheter. *Solna kommun* anför att Tomtebodas och Hagalundsdepån inte kan pekas ut som platser för logistik och omlastning. Kommunen anför att det idag inte finns någon omlastningsplats mellan spår och järnväg i Tomteboda och framhåller att Solnas ambition i området är att överbygga den barriär som Tomteboda utgör och att stadsutveckla intill. *Haninge kommun* anför att den södra delen av Jordbro industriområde felaktigt kategoriseras som "Strategiskt bebyggelseområde" i plankartan och menar att området bör kategoriseras som "Område för transportintensiva verksamheter", likt resterande delar av Jordbro industriområde. Vidare menar kommunen att området "Område för transportintensiva verksamheter", som ligger i den regionala stadskärnan för Handen, bör ersättas med kategorin "Regional stadskärna".

Järfälla kommun framhåller att de saknar det regionala cykelstråket mellan Jakobsberg och Kista samt ett tvärgående cykelstråk som binder ihop de tre regionala stadskärnorna: Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik och Täby centrum-Arninge. Avseende regionala cykelstråk anför *Sigtuna kommun* att planen bör peka på att ej färdigställda och ej utbyggda (men tidigare utpekade) cykelvägnät ska färdigställas och att det på sikt vore bra med ett nytt stråk för arbetspendling från Rosersberg via Skoby och upp till Arlanda flygplats. *Stockholm Nordost* anför att regional cykling och infrastruktur behöver utvecklas som ett komplement till kollektivtrafiken. *Upplands-Bro kommun* anser att planen behandlar det regionala cykelperspektivet alltför översiktligt. *Sollentuna kommun* anser att det regionala cykelnätet mellan den centrala regionkärnan och de regionala stadskärnorna behöver bli genare och stärkas. *Värmdö kommun* anser att de regionala cykelstråken behöver anknyta till replipunkter. *Nykvarns kommun* har synpunkter på dragningen av det regionala cykelstråket i kommunen. *Upplands Väsby kommun* saknar ett långsiktigt tidsperspektiv vad gäller de

regionala cykelstråken. *Region Sörmland* ser gärna att det regionala cykelnätet knyter an till de stråk som pekas ut i Sörmlands målbild för regionala cykelstråk. *Gnesta kommun* vidhåller att det regionala cykelstråket bör utvecklas från Järna Gnesta via Mölnbo. *Akademiska hus* saknar en gång- och cykelbro till Albano.

Lidingö kommun välkomnar den planerade expressbussen till Lidingö. De föreslår även förbättrad kollektivtrafik till Fjäderholmarna och att en framtida omdragning av Lidingöbanan via Lidingö centrum övervägs.

Sigtuna kommun välkomnar att tillgängligheten till Arlanda flygplats föreslås öka genom att inleda förhandlingar i syfte att ta bort stationsavgiften. Kommunen betonar att Arlandautredningen även lyfter behov av åtgärder på Ostkustbanan, E4:an, trafikplats Måby och Märsta station och bangård och att detta bör lyftas in i planen. *Trafikverket* saknar skrivningar om trafikering som en del av att öka tillgängligheten till Arlanda, *Gnesta kommun* pekar i ett storregionalt perspektiv på vikten av Mölnbo, Björnlunda och Stjärnhov pendeltågsstationer.

Stockholm Nordost anser att den regionala utvecklingsplanen behöver poängtera Bytespunkt Danderyd och förbättrad framkomlighet på E18, bättre framkomlighet på Norrortsleden, kapacitetsstark kollektivtrafik som knyter samman de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik och vidare västerut samt även sjötrafik. *Täby kommun* anser det finns stora brister och behov i de statliga vägarna E4, E18 och Norrortsleden samt i kollektivtrafiken mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik och mellan Täby centrum-Arninge och Arlanda-Märsta. *Danderyds kommun* menar också att planen behöver se kommunens bytespunkter som Danderyds sjukhus, Mörby station och Mörby centrum var och en för sig och som en helhet för hur de bättre kan bidra till den regionala tillgängligheten.

Södertörns kommunerna saknar fortfarande en koppling till Gotland i strukturkartan och en ökad tydlighet gällande ansvar i genomförandet av bytespunkter och att de framtida behoven behöver beskrivas på en ännu tydligare och mindre generell nivå samt pekas ut i plankartan. *Botkyrka kommun* anser att förhållningssätten för bytespunkter bör utvecklas för att belysa deras roll i hållbar stadsutveckling och som sociala mötesplatser.

Upplands-Bro kommun saknar skrivningar om vikten av att upprätthålla framkomlighet genom underhåll och reinvesteringar. Kommunen vill även framhålla att transportsystemet inte enbart bör betraktas i relation till arbete och fritid utan

menar att tillgång till utbildning, sjukvård och vardagliga ärenden är grundläggande funktioner för invånarnas livskvalitet och regionens sociala hållbarhet. Kommunen anser att Kallhäll bör pekas ut som en regional bytespunkt. *Solna kommun* anser att Solna station bör pekas ut som storregional bytespunkt och att den nya planerade pendeltågsstationen Mäljarbanan i Huvudsta samt den nya entrén till Västra skogens tunnelbana ska finnas med i plankartan. Solna kommun har även synpunkter på förhållningssätten, och menar att det inte är rimligt att det i anslutning till bytespunkter i den centrala kärnan ska säkerställas utrymme för bilpendlarparkeringar. *Huddinge kommun* anför att Masmo bör pekas ut som en regional bytespunkt. *Huddinge kommun* påpekar också att Spårväg syds sträckning ännu inte fått sin slutgiltiga dragning och att förhållningssättet om att anpassa bebyggelsen till farligt gods är otydligt formulerat. *Stockholms stad* anser att Älvsjö ska ses som en storregional bytespunkt.

Katrineholms kommun betonar behovet av att inkludera Stockholm Skavsta flygplats och logistiknoder i planen. Även *Upplands-Bro kommun* anser att planen behöver ha med resonemang kring alternativa flygplatser utanför länet.

Norrtälje kommun föreslår att planen kompletteras med information om de helikopter verksamheter som utgår från Norrtälje sjukhus och Mellingeholms flygplats. Kommunen saknar även internationella kopplingar i den storregionala strukturbilden. Vidare anser kommunen att hamnen i Hallstavik ska synliggöras.

Sundbybergs kommun betonar vikten av att genomföra redan beslutade investeringar i transportinfrastruktur och nämner att Mäljarbanans utbyggnad och Tvärbanans förlängning till Helenelund är av högsta prioritet. Flera aktörer, däribland *Hallstahammar kommun*, *Eskilstuna kommun*, *Västerås kommun* och Region Västmanland lyfter upp Mäljarbanans betydelse för pendlingen i Mälardalen. Region Västmanland och Hallstahammars kommun lyfter också behovet av förbättrade järnvägsförbindelser mellan Oslo och Stockholm.

Nynäshamn kommun anser att planen behöver kompletteras med att Nynäshamn kommun tillsammans med Norviks hamn utgör ett regionalt logistiknav av nationell betydelse. Nynäshamn lyfter också behovet av dubbelspår på Nynäsbanan samt upprustning av väg 225. *Nykvarns kommun* och *Södertälje kommun* lyfter vikten av Stockholm syd. *Stockholms Hamnar* betonar vikten av att inkludera närhet till hamnar som en strategisk fördel i den regionala utvecklingsplanen, vidare att förhållningssättet om att nyttja sjövägen bör stärkas och göras mer explicit. Bolaget saknar även Frihamnen i avsnittet Sjöfart.

Salems kommun saknar resonemang om restider och restidskvoter. *Ekerö kommun* anser att planen än mer bör belysa de nya förutsättningar och nyttor för regionen som förbifarten ger. Vikten av kollektiva trafikförbindelser som ökar mobiliteten mellan de norra, södra och västra delarna av Stockholm, genom kopplingar mellan Ekerö, Kungens kurva, Häggvik och Arlanda, bör beskrivas i planen.

Stockholms stad efterfrågar ett större fokus på gods- och logistik och transportinfrastrukturfrågor. Kommunen saknar en analys av hur behovet för anläggningar och gods- och logistik ser ut till år 2060 samt effektivisering av godstransporter. Kommunen håller med om att planen inte bör peka ut satsningar och trafikslag innan djupare analyser gjorts. Om infrastrukturens satsningar ska namnges i ny regional utvecklingsplan lyfter kommunen en rad objekt som bör ingå i den regionala utvecklingsplanen. *Trafikverket* önskar att Stockholms central kan framhållas när det gäller långsiktiga utvecklingsbehovet ökad kapacitet, tillgänglighet och framtidssäkring av bytespunkter och depåer. *Trafikverket* framhåller också att åtgärder för ökad kapacitet i vägtrafiksystemet särskilt kommer behövas längre ut i vägtrafiksystemet och anför att begreppen centrala och halvcentrala delarna är inte definierade.

Stockholms universitet betonar vikten av att förbättra kollektivtrafiken mellan universitetet och andra lärosäten i Stockholm, särskilt till det nya campusområdet Albano. De föreslår en ny spårvägsstation vid Albano som en långsiktig lösning och en omvandling av busslinje 50 till en stombusslinje som en snabb åtgärd.

Naturskyddsföreningen anser att stöd för kapacitetsökande vägprojekt behöver omprövas, att trängselskattesystemet utvecklas med högre avgifter och utökade zoner, samt att tydliga mål sätts för att minska biltrafik och öka andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång. *IF Metall* anför att styrmedel som trängselskatt eller biljettpriser måste analyseras ur ett rättviseperspektiv. Det får inte bli en extraskatt på låginkomstpendling.

Åkeriföretagen föreslår att strategiska gods-noder etableras nära citykärnorna i Stockholm - *Mälardalens kommuner* för att öka transporteffektiviteten. Dessa noder ska kunna hantera stora fordon samt tåg och båt, och för de sista leveranserna föreslås användning av elfordon, biogas eller HVO100 för att minska miljöpåverkan. Årstafältet/Västberga och Tomtebodan i Stockholm identifieras som strategiska platser för dessa noder.

Swedavia betonar vikten av att Bromma flygplats inkluderas i den regionala utvecklingsplanen, både i kartmaterial och text, eftersom den är en del av det nationella basutbudet och ett riksintresse. De påpekar också att planen saknar en strategi för luftburen mobilitet och framtida drönartrafik, vilket bör åtgärdas för att säkerställa en relevant infrastruktur för regionen.

Regional grön- och blåstruktur

Remissvaren visar brett stöd för hur den regionala grön- och blåstrukturen hanteras i granskningshandlingen. Flera aktörer, däribland *Nacka kommun*, betonar att sammanhängande natur- och vattenmiljöer är avgörande för ekosystemtjänster, klimatanpassning, friluftsliv och folkhälsa. Några kommuner lyfter vikten av att utveckla och bevara gröna samband över kommun- och länsgränser, medan andra, däribland *Värmdö kommun*, efterfrågar tydligare, mätbara indikatorer för klimatanpassning och naturvärden. *Upplands Väsby kommun* saknar ett förhållningssätt om att utveckla svaga partier – inte bara bevara de värden som finns. Några remissinstanser, exempelvis *Friluftsförbundet*, lyfter vikten av att den tätortsnära grönstrukturen och önskar att denna lyfts mer i planen.

Region Sörmland och *Länsstyrelsen i Uppsala* lyfter behovet av att synliggöra grönområden över länsgräns. *Region Sörmland* nämner specifikt ett grönt samband mellan Södertälje och Trosa. Också *Håbo kommun* betonar vikten av att den regionala utvecklingsplanen belyser de gröna sambanden över länsgränserna och nämner som exempel Görvälnkilen och Järvakilen som är en del av Håbo kommun.

Vallentuna kommun har synpunkter på grönstrukturens avgränsning och nämner specifikt LÖT och utvecklingen av avfallsanläggning som just nu planläggs.

Skogsstyrelsen lyfter vikten av gemensamma kunskapsunderlag och att de synpunkter som tidigare framförts har tillgodosetts. *Länsstyrelsen i Uppsala* saknar resonemang om spridning av invasiva arter.

Havs- och vattenmyndigheten anför att flera reservvattenverk och vattentäkter av riksintresse ligger i områden med mycket högt exploateringsstryck och efterfrågar en tydligare redovisning av detta. *Norrsvatten* efterlyser även tydligare formuleringar om hur hamnar och farleder får påverka vattenresurserna. *HaV* anser också att planen behöver omfatta påverkan på riksintresset för yrkesfiske samt övriga miljö kvalitetsnormer som beaktas i havsmiljöförordningen. Myndigheten lyfter även att planen bör förhålla sig tydligare till

havsmiljödirektivet och gällande miljö kvalitetsnormer för havsmiljöer och EU:s mål för Östersjöregionen, inklusive mål för biologisk mångfald och andra makroregionala strategier. Myndigheten saknar tillräckligt tydliga ställningstaganden och kopplat till havsplanerna för Östersjön och territorialhavet. *SMHI* anför att vattenförsörjningen behöver anpassas med hänsyn till klimatförändringarna eftersom förutsättningarna i ytvattentäkter riskerar att förändras. *Norrstälje kommun* föreslår att den regionala utvecklingsplanen kompletteras med åtgärder för att minska behovet av dricksvatten genom användning av tekniskt vatten. Kommunen betonar också vikten av att utveckla mer energisnåla metoder för vattenrening.

Regionala tekniska försörjningssystem

Remissvaren betonar behovet av en långsiktigt robust och samordnad planering av regionens tekniska försörjningssystem, där energi, elnät, vatten, digital infrastruktur, avfallshandlingens behov integreras tidigt i den fysiska planeringen. Flera aktörer lyfter vikten av att reservera mark för framtida utbyggnad, stärkt redundans och säkerhet samt behov av att öka samverkan mellan kommuner, region och infrastrukturägare för att undvika kapacitetsbrister och markkonflikter. Större vikt vid digital infrastruktur och avfallshandling efterfrågas, liksom regionala analyser för elnät, laddinfrastruktur för eldrivna fordon och vattenförsörjning. Samtidigt framhålls behovet av att skydda känsliga miljöer, såsom vattentäkter, jordbruksmark, samt att integrera riskhantering och civil beredskap. *Stockholm Exergi* föreslår att förhållningssätten kompletteras med att fjärr- och kraftvärme är viktigt för den civila beredskapen samt att mark för utbyggnad av fjärrvärmeinfrastruktur behöver säkerställas. Vidare att texterna behöver kompletteras med plats för framtida energianläggningar och att sidan 91 kompletteras med förtydliganden om att planering av el, fjärrvärme och fjärrkyla måste ske samordnat på byggnads-, områdes-, stads- och regionnivå för att undvika suboptimering och maximera samhällsnyttan. Vidare betonas att kommunernas energiplanering tidigt bör fastställa energiförsörjningen i exploateringsområden och samordna all teknisk infrastruktur, samt att det är strategiskt viktigt att koppla samman enskilda fjärrvärmenät till större, sammanhängande system.

Ellevio betonar vikten av att säkerställa markåtkomst för elnätets långsiktiga planering och kapacitetsökningar. *Ellevio* lyfter vikten av en proaktiv planering och samverkan mellan staden och elnätsägare för att undvika kapacitetsbrister

och markanvändningskonflikter. *Svenska Kraftnät* betonar vikten av att förnya och uppgradera elnätet för att upprätthålla hög leveranssäkerhet och säkerhet. De föreslår att mark reserveras för att möjliggöra förnyelse och utbyggnad av befintlig elnätsinfrastruktur. Vidare anför SVK att transmissionsnätets anläggningar synliggörs i kartmaterialet för att tydliggöra deras relation till planerad markanvändning. *Telge Nät* betonar vikten av att reservera mark för framtida vattenförsörjningsbehov och att beakta vattentäkters påverkan. De förespråkar regionalt samarbete och finansieringsmodeller för att förbättra dricksvattenförsörjningen.

PTS framhåller att digital infrastruktur är en grundförutsättning för att nå nationella digitaliseringsmål och betonar att den, som markkrävande teknisk infrastruktur, bör tydligare integreras och benämnas inom de tekniska försörjningssystemen i den fysiska planeringen.

Stockholms brandförsvaret lyfter vikten av att stärka skyddet för tekniska försörjningssystem och kritisk infrastruktur, med särskilt fokus på brandskydd och robust byggande. De lyfter behovet av att integrera riskhantering och säkerhet i planeringen av ny bebyggelse och samhällsviktiga verksamheter, samt att säkerställa räddningstjänstens tillgång till vatten och framkomlighet.

SBMI betonar att tillgången till bergtäkter är avgörande för bygg- och anläggningssektorn och efterfrågar både fortsatt drift och möjligheter till nya täkter. De lyfter även behovet av att hantera masshantering och ballastförsörjning som separata, samhällsviktiga funktioner, med tillräckliga ytor för mellanlagring och förädling, samt efterfrågar regional kartläggning, långsiktig materialförsörjningsstrategi och ökad samordning kring bergmaterial och cirkulära materialflöden. *SVOA* påpekar att planen inte behandlar den rådande bristen på ytor för masshantering nära byggprojekt.

Region Stockholms kommentar

Övergripande

Region Stockholm vidhåller, som tidigare nämnts, att det finns ett värde i att redovisa regionala intressen på en nivå som är mer konkret än en översiktlig strukturbild (se Region Stockholms kommentarer på sid. 16). Region Stockholm vill framhålla att plankartan är avsedd att ge en övergripande vägledning kring regionala intressen och att det är kommunerna som i den

lokala planeringen gör den slutliga bedömningen av lämplig markanvändning utifrån lokala förutsättningar och andra allmänna intressen. Några remissinstanser har framfört att de anser att plankartan och tillhörande vägledning bör vara mer detaljerad. Region Stockholm bedömer att det inte är lämpligt att den regionala utvecklingsplanen går in i detalj i vilken typ av bebyggelse som ska prioriteras i vilket läge.

När det gäller synpunkter om att den regionala utvecklingsplanen i högre grad ska utgå ifrån de kommunala översiktsplanerna vill Region Stockholm framhålla att den regionala utvecklingsplanen redovisar regionalt prioriterade bebyggelselagen utifrån möjligheten att utnyttja och stödja ett effektivt kollektivtrafiksystem, skapa närhet och tillgänglighet till viktiga funktioner som exempelvis arbetsplatser, utbildning och service samt behovet av att bevara värdefulla natur- och kulturområden och annan obebyggd mark. Det är ett sätt att visa det regionala perspektivet på bebyggelseutvecklingen. Kommunernas översiktsplaner har utgjort ett underlag i arbetet med plankartan, men den regionala utvecklingsplanen kan inte utgöras av en sammanslagning av alla kommuners översiktsplaner, eftersom det regionala perspektivet då inte skulle belysas. Syftet med den regionala utvecklingsplanen är att visa långsiktiga avvägningar kring regionala strukturer som exempelvis bebyggelsestruktur, transportsystem, teknisk försörjning, grön- och blåstruktur samt regionala funktioner av betydelse för hela Stockholmsregionens utveckling. Planen ska utgöra ett stöd för kommunal planering genom att bidra med ett regionalt perspektiv samtidigt som den lämnar utrymme för lokala anpassningar och prioriteringar inom ramen för respektive kommuns ansvar.

Som ett svar på önskemål om att det ska framgå tydligare hur planen ska användas vid bedömningar av översiktsplaner och detaljplaner har texten som beskriver förhållandet mellan den regionala utvecklingsplanen och kommunernas planering kompletterats. Justeringen innebär att beskrivningen av den regionala utvecklingsplanen som vägledande och inte juridiskt bindande har lyfts fram än mer. Det framgår också av planen att det är kommunerna som gör den slutliga bedömningen av vad som är lämplig markanvändning med hänsyn till ställningstaganden på nationell nivå och regional vägledning men att de lokala målsättningarna och platsens specifika förutsättningar är centrala utgångspunkter. Planen har även kompletterats med information om att det är möjligt att göra avsteg från en regionplan om det är motiverat, exempelvis

på grund av förhållanden och intressen som inte har hanterats i den regionala utvecklingsplanen.

Gällande synpunkter om vikten av att säkerställa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning har planen kompletterats med ett förhållningssätt som beskriver vikten av att planera för trygga och inkluderande livsmiljöer för alla och att behoven hos sårbara grupper såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ska beaktas vid utvecklingen av befintliga och nya miljöer. Planen beskriver att idrott är en del av det utbud av service, välfärdstjänster och funktioner som vi behöver ha tillgång till i vardagen. Planen inkluderar också ställningstaganden gällande tillgång till platser för idrott och att dessa bör lokaliseras i lägen som är tillgängliga. Region Stockholm bedömer att de befintliga skrivningarna är tillräckliga för att lyfta vikten av tillgång till idrott. Region Stockholm bedömer att utformning av bostadsområden, tillgång till bostadsnära grönområden och samlingslokaler är frågor som bör hanteras i den kommunala planeringen.

Regional bebyggelsestruktur

Några kommuner har framfört att avsnittet om bebyggelsestruktur bör minska i omfång. Region Stockholm bedömer att det finns anledning att ha en relativt utförlig beskrivning av syftet med bebyggelsestrukturen och hur den är uppbyggd eftersom det underlättar implementeringen i den fortsatta planeringen. Region Stockholm menar att bebyggelsestruktur är en mellankommunal fråga av regional betydelse eftersom bebyggelsestrukturen hänger ihop med kollektivtrafiksystemet, samt att utvecklingen av bebyggelsestrukturen har betydelse för möjligheten att nå planens övergripande målsättningar om en attraktiv och hållbar region.

Angående önskemål om att planen ska öppna upp för att områden utanför den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen i framtiden kan vara aktuella för utveckling har Region Stockholm kompletterat beskrivningen av kategorin "Strategiska bebyggelselägen" för att tydliggöra att en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken kan innebära att områden som idag ligger utanför de strategiska bebyggelselägena får en regional tillgänglighet på samma nivå som de utpekade strategiska bebyggelselägena.

I arbetet med antagandehandlingarna har Region Stockholm granskat samtliga förslag på platsspecifika revideringar av bebyggelsestrukturen som

inkommit. Vissa justeringar har gjorts i linje med de inkomna förslagen men nya större områden har inte inkluderats som regionalt prioriterade bebyggelselägen. Det beror på att dessa områden inte har den tillgänglighet med kollektivtrafik som karaktäriserar de regionalt prioriterade bebyggelselägena. Mellan samråd och granskning förtydligade Region Stockholm beskrivningen av plankartan för att tydliggöra dess schematiska karaktär. Därtill har planen kompletterats med korta beskrivningar av de kriterier som legat till grund för avgränsningen av olika bebyggelsekategorier. I vissa delar kan bebyggelsestrukturen uppfattas som mer detaljerad, exempelvis i mötet med grönstrukturen, där avgränsningar i högre grad följer faktiska gränser såsom naturreservat. Region Stockholm bedömer att det inför antagandet inte finns möjlighet att ytterligare utveckla avgränsningarna eller visualiseringarna. För att tydliggöra hur plankartan ska tillämpas har texten under rubriken *Plankarta och förhållningssätt* kompletterats med förtydliganden om att plankartan är schematisk, ska läsas tillsammans med förhållningssätten och att regionala ställningstaganden behöver kompletteras med samlade bedömningar på lokal nivå. Det har även förtydligats att avsteg från regionplanen kan vara motiverade utifrån lokala förutsättningar och intressen som inte hanteras i den regionala utvecklingsplanen.

När det gäller synpunkter på förhållningssätten för bebyggelsestrukturen vill Region Stockholm framhålla att intentionen är att de ska fånga aspekter av regional betydelse. Med anledning av inkomna synpunkter har vissa förhållningssätt tagits bort efter samrådet. Samtidigt konstaterar Region Stockholm att gränsdragningen mellan regionala och lokala frågor inte alltid är självklar. Region Stockholm bedömer att samtliga förhållningssätt är relevanta utifrån att de lyfter aspekter som är viktiga för den regionala utvecklingsplanens målsättningar.

Region Stockholm bedömer att det inte är möjligt att i det här skedet av processen genomföra ändringar i enlighet med Trafikverkets önskemål. En mer detaljerad redovisning av vilken markanvändning som ska prioriteras i vilket läge innebär en väsentlig ändring av planen. Det är också Region Stockholms uppfattning att en mer detaljerad vägledning kring bebyggelseutveckling riskerar att begränsa den flexibilitet som krävs i den kommunala planeringen och minska möjligheten att anpassa utvecklingen till lokala förutsättningar och förändrade behov över tid.

När det gäller synpunkter på utvecklingen av en flerkärnig region vill Region Stockholm framhålla att den nya regionala utvecklingsplanen har ett tydligare fokus på flerkärnighet i bredare bemärkelse än RUF 2050. Detta kommer till uttryck både i planens förhållningssätt och uppbyggnaden av den flerkärniga strukturen som illustreras i den så kallade servicetrappan. Utvecklingen av de regionala stadskärnorna konkretiseras också ytterligare i de kommande färdplanerna för de regionala stadskärnorna som är under framtagande i samverkan mellan berörda kommuner, förvaltningar inom Region Stockholm och Trafikverket. I de förslag till färdplaner som remitterades i december, liksom i dialoger och möten under hösten, har Region Stockholm arbetat med att förtydliga frågor som rör ansvar, roller och genomförande, i linje med inkomna synpunkter. Kvarstående synpunkter på färdplanerna kommer att kunna lämnas av berörda kommuner och Trafikverket under remisstiden.

Region Stockholm delar uppfattningen om vikten av fortsatt aktörsgemensam samverkan i de regionala stadskärnorna, såsom i Flemingsberg, och bedömer att de särskilda förhållningssätt som finns för Arlanda–Märsta, tillsammans med de generella förhållningssätten för samtliga regionala stadskärnor, ger goda förutsättningar för gemensam utveckling.

Region Stockholm delar Norrtälje kommuns uppfattning om att Norrtälje stadskärna har stora kvaliteter och fyller viktiga funktioner i regionen, bland annat genom sjukhusverksamhet och Campus Norrtälje med högre utbildning och yrkesutbildning. Utpekandet av regionala stadskärnor grundas dock på deras roll som regionala kollektivtrafikknutpunkter med möjlighet att fungera som vändpunkter i transportsystemet och därigenom bidra till avlastning av trafikströmmar på regional nivå. Mot denna bakgrund bedömer Region Stockholm att Norrtälje stadskärna, trots sina betydande kvaliteter, inte uppfyller samtliga kriterier för att pekas ut som regional stadskärna i planen. Samtidigt ger den regionala utvecklingsplanen stöd för en fortsatt utveckling av Norrtälje stadskärna.

Gällande synpunkter på de lokala stadskärnorna anser Region Stockholm att det finns anledning för den lokala stadskärnan vid Rissne att utökas till 1 200-metersradie på grund av att Rissne är en regional bytespunkt. I Norra Botkyrka har den lokala stadskärnan inte centrerats runt en enskild punkt utan utgörs av ett pärlband av mindre cirklar utmed tunnelbanelinjens stationer mellan Fittja och Norsborg. Sammantaget täcker dessa cirklar in ett större

område än en enskild cirkel med 1 200-metersradie. Områdets struktur och förutsättningar motiverar att ett relativt stort område inkluderas som lokal stadskärna. Region Stockholm bedömer att den lokala stadskärnan vid Fittja station kan utökas till 1 200-metersradie på grund av att Fittja utgör en regional bytespunkt. Däremot bör övriga cirklar behålla sin storlek med 700-metersradie.

Region Stockholm delar inte bedömningen att beskrivningen av kategorin "Övriga bebyggelselagen och landsbygder" inte fångar upp variationen av områden som inkluderas i kategorin. Det framgår av planen att karaktären på områdena varierar stort och att potentialen för utveckling av tillkommande bebyggelse varierar och behöver bedömas utifrån den specifika platsens förutsättningar. För att ytterligare tydliggöra att potentialen varierar har planen kompletterats med ett förhållningssätt som klargör att i det fall en resurseffektiv och kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning med god regional tillgänglighet kan säkerställas, samt att bebyggelseutvecklingen inte medför negativa trafikkonsekvenser på transportsystemet i övrigt, finns förutsättningar för en eventuellt mer omfattande bebyggelseutveckling.

Gällande synpunkter om att framtida behov av vårdinrättningar bör inkluderas i planen vill Region Stockholm framhålla att det finns stöd i planen för att sjukhus och specialiserad vård lokaliseras i de regionala stadskärnorna genom följande förhållningssätt: "Lokalisera i första hand samhällsservice med ett regionalt upptagningsområde till den centrala regionkärnan och de regionala stadskärnorna, till exempel högre utbildning, sjukhus, specialiserad vård, service, kultur och idrott." Det finns inte i dagsläget beslut om lokalisering av framtida vårdinrättningar och det är därför inte möjligt att inkludera dessa i den regionala utvecklingsplanen.

Då ett flertal remissinstanser har framfört önskemål om förtydliganden av beskrivningar och definitioner av begrepp såsom kärnö och replipunkt har texter reviderats i antagandehandlingen. Exempelvis har den inledande texten om begreppet kärnöar omarbetats. Region Stockholms bedömning är emellertid att begreppen generellt är på likartad konkretionsnivå som övriga bebyggelsekategorier i den regionala utvecklingsplanen.

Region Stockholm delar inte synpunkten om att antalet landsbygdsnoder och serviceorter är för få. Gällande urval av landsbygdsnoder har en justering gjorts i form av att den tidigare utpekade serviceorten Hölö har blivit utpekad

som landsbygdsnod. Södertälje har framfört önskemål om att Sandviken tillsammans med de nuvarande och närliggande serviceorterna Tuna och Ekeby samlat ska utgöra en landsbygdsnod men Region Stockholm gör bedömningen att orten inte uppfyller kriterierna för landsbygdsnod. Österåker har framfört att Husarö bör ingå som kärnområde tillsammans med Ingmarsö. Region Stockholm delar dock inte bedömningen då Husarö inte har karaktären som övriga kärnöar vad gäller fastboende befolkning och service. Utifrån Vaxholms synpunkt om att Rindös utveckling inte bör begränsas såsom övriga öar som ingår i kategorin "öar med vägfärja", har det tidigare förhållningssättet som innefattar betydelsen av varsam bebyggelseutveckling justerats. Region Stockholm har förståelse för ambitionen kring Björkviks brygga som replipunkt, men nuvarande angräns- och förtöjningsmöjligheter är begränsade och behöver åtgärdas innan bryggan kan bli aktuell som replipunkt. Region Stockholm instämmer i att Nynäshamns hamn är viktig för skärgårdstrafiken generellt men anser att Ankarudden är mer lämpad som replipunkt för Landsort kopplat till kortare restid till fastlandet.

Det regionala transportsystemet

Region Stockholm noterar det stora engagemanget och den breda paletten av synpunkter som rör framtida behov av transportinfrastruktur, kollektivtrafik, gods- och logistiklösningar, bytespunkter, cykelinfrastruktur samt nationella och storregionala samband. Synpunkter och önskemål omfattar ett stort antal namngivna objekt, funktioner och stråk, såsom järnvägs- och spårvägsutbyggnader, vägprojekt, flygplatser, hamnar, logistiknoder, regionala stads-kärnor, bytespunkter och regionala cykelstråk, vilket sammantaget tydliggör komplexiteten och olika syn på utvecklingsbehov och prioriteringar i transportsystemet.

Region Stockholm delar uppfattningen om att ett framåtblickande och långsiktigt perspektiv på transportinfrastruktur är viktigt för Stockholmsregionens och östra Mellansveriges utveckling. För Region Stockholms kommentar angående framtida behov i transportsystemet, se sid. 16.

Region Stockholm framhåller att planen redovisar en framtidsbild av transportsystemet genom beslutade investeringar från antagna planer, tidigare överenskommelser och förhandlingar. Objekten har olika tidshorisont och är i olika planskeden i genomförandet. Vissa objekt har inte finansiering och har

inte påbörjats, och kommer troligen inte att vara färdigställda förrän under senare delen av planperioden. Vidare utgörs planen av mer än plankartan. Plantexten, med dess förhållningssätt, är bärande och utgör grunden för planen, och plankartan ska ses som ett komplement till plantexten.

Region Stockholm framhåller att den regionala utvecklingsplanen ska vara en långsiktig och strategisk plan som ska klara av förändrade förutsättningar. Det innebär att den ska kunna hantera osäkerheter och olika utvecklingsbanor. Den regionala utvecklingsplanen ska vara ett övergripande strategidokument, och de framtida behoven beskrivs översiktligt. Det kan finnas flera olika lösningar på identifierade behov, och med tanke på de osäkerheter som finns på lång sikt behöver det säkerställas att den lösning som bäst leder mot uppställda mål väljs, och att inte senare planeringsprocesser föregås.

Önskemål och synpunkter på att utveckla bytespunkternas funktion och betydelse har hanterats genom kompletterande och förtydligande skrivningar i planen. För ökad robusthet och ur ett beredskapsperspektiv har skrivningar om behovet av alternativflygplatser utanför länet lagts till. Med anledning av att flera kommuner upplevt en otydlighet kring de schematiskt redovisade områdena för strategisk transportintensiv verksamhet i kartan över gods- och logistikinfrastruktur, har dessa plockat bort.

Region Stockholm noterar synpunkterna på det regionala cykelvägnätet. Kapitlet om regionalt cykelvägnät har uppdaterats med förtydliganden om hur de regionala cykelstråken har pekats ut och hur kartan ska tolkas. De stråk som redovisas i plankartan är schematiskt utpekade och avser att visa övergripande samband, inte exakt dragning. I dagsläget är cirka 27 procent av det regionala cykelnätet utbyggt enligt standarden för regionala cykelstråk. Den regionala utvecklingsplanen anger inget exakt mållår för utbyggnaden. Vidare framhåller Region Stockholm att de regionala cykelstråken endast utgör en begränsad del av den samlade cykelinfrastrukturen i länet, och det finns även behov av viktiga cykelförbindelser mellan kommuner och över länsgränser som inte omfattas av det regionala cykelnätet. Region Stockholm bedömer att planen i sin nuvarande utformning ger tillräckligt stöd för fortsatt arbete och framhåller att det på sikt kan finnas skäl att inkludera ytterligare länkar i det regionala cykelnätet. Region Stockholm vill i sammanhanget också peka på den regionala cykelplanen och det arbete som bedrivs genom det regionala cykelkansliet.

Regional grön- och blåstruktur

Region Stockholm noterar det breda stödet för hanteringen av den regionala grönstrukturen. Med anledning av inkomna synpunkter har endast mindre justeringar gjorts i planens redovisning av grönstrukturen. Region Stockholm har även tagit fram ett kunskapsunderlag som kompletterar och fördjupar den regionala utvecklingsplanen. Där finns bland annat information om vilka förändringar som gjorts sedan RUFSS 2050 och varför. Det innehåller även utförligare förklaringar av de funktioner och olika kategorier som pekas ut i den tematiska kartan över den regionala grönstrukturen. Region Stockholm bedömer därmed att planens övergripande inriktning och förhållningssätt ger ett tillräckligt strategiskt stöd för att värna och utveckla sammanhängande natur- och vattenmiljöer, inklusive gröna samband över kommun- och länsgränser. Mindre justeringar har gjorts i geografiska avgränsningar och kategoriseringen av den regionala grönstrukturen. Huvudsakligen för den Kungliga Nationalstadsparken men också utifrån ny kunskap och underlag från kommunerna och förutsatt att det bedömts vara av regional betydelse. Texten och ett kompletterande förhållningssätt har uppdaterats med formuleringar om naturbaserade lösningar. Landskaps samband över länsgränsen har justerats och kompletterats i såväl strukturbild, plankarta och grönstrukturkarta. Förhållningssätten för gröna svaga samband genom bebyggelse och eller infrastruktur respektive svaga partier i grön kil har förtydligats, gröna stationer har setts över och kompletterats. Det generella förhållningssättet om att använda kunskap om det gröna kulturarvet och kulturmiljöer som en resurs för utveckling och förvaltning som fanns med i samrådsförslaget har lagts in igen.

Region Stockholm delar uppfattningen om att skyddet av vattenresurser, havsmiljöer och dricksvattenförsörjning är av stor betydelse, särskilt i områden med högt exploateringsstryck och i ett förändrat klimat. Samtidigt bedömer Region Stockholm att en ändamålsenlig analys av den regionala utvecklingsplanens föreslagna markanvändning i relation till yt- och grundvattentäkter inte är rimlig att genomföra på regional nivå, då beslut om markanspråk samt bebyggelsens omfattning och lokalisering hanteras på kommunal nivå. Den regionala utvecklingsplanen utgår i stället från att förutsättningarna att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer, inklusive normer för dricksvatten och havsmiljö, inte ska äventyras i de regionalt prioriterade lägen som pekas ut. Region Stockholm har förtydligat i antagandehandlingen att påverkan på

vattenkvalitet och vattenkvantitet i vattenförekomster ska beaktas i samband med fysisk planering, särskilt vid val av markanspråk samt vid placering och utformning av ny bebyggelse och infrastruktur. Region Stockholm har justerat förhållningssätten för avloppshantering.

Region Stockholm konstaterar vidare att miljö kvalitetsnormer för havsmiljöer samt relevanta mål i havsmiljödirektivet, havsplanerna för Östersjön och territorialhavet samt andra övergripande EU-strategier har beaktats. För den regionala utvecklingsplanen föreslås ingen annan vattenanvändning än den som redan anges genom riksintressen och gällande havsplaner, Region Stockholm bedömer därför att ytterligare analyser utöver dem som redovisas i planens miljöbedömning inte är nödvändiga. Region Stockholm instämmer i att bebyggelsens indirekta påverkan på havsmiljöer, liksom påverkan från kustnära verksamheter, markanvändning, sjötrafik och hamnverksamhet, behöver uppmärksammas och utgöra en del av intresseavvägningarna i den fysiska planeringen. Frågor om tekniskt vatten, energieffektiv vattenrening och andra åtgärder för minskad vattenanvändning bedöms vara viktiga delar av det fortsatta genomförandet. Region Stockholm har lagt till en skrivning om detta.

Regionala tekniska försörjningssystem

Region Stockholm delar uppfattningen om vikten av en långsiktigt robust och samordnad planering av regionens tekniska försörjningssystem. Planens rumsliga inriktning avseende tekniska försörjningssystem har kompletterats med ett avsnitt om digital infrastruktur för att lyfta dess betydelse ur ett regionalt perspektiv. Med anledning av synpunkterna har planen även kompletterats med förtydliganden, bland annat genom två nya förhållningssätt för energianläggningar. Region Stockholm bedömer att planen i sin nuvarande utformning ger ett övergripande stöd för fortsatt samverkan.

Region Stockholm delar uppfattningen om att tillgången till täkter, inklusive bergmaterial, är nödvändig för Stockholmsregionens framtida utveckling. Planen har kompletterats med förtydliganden i texter och förhållningssätt om behovet av att säkra såväl fortsatt drift som etablering av täkter. Region Stockholm konstaterar att bearbetning av massor och produktion av cirkulära material utgör två skilda funktioner inom masshanteringen. Region Stockholm anser att det inte är ändamålsenligt att i detalj beskriva

masshanteringsbranschens processer i den regionala utvecklingsplanen, och pekar här på Masshanteringsstrategi för Stockholms län. Region Stockholm bedömer att förslaget om att ta fram en regional bergmaterialförsörjningsplan är relevant, men att ansvaret för ett sådant arbete behöver delas mellan flera aktörer, däribland SGU, Länsstyrelsen i Stockholms län, Trafikverket och kommunerna. Region Stockholm anser att bristen på lämpliga ytor för masshantering och behovet av lokala masshanteringsanläggningar redan lyfts i planen i tillräcklig omfattning.

Synpunkter på Från ord till handling

Remissvaren visar ett brett stöd till ambitionen om stärkt samverkan i genomförandet av den regionala utvecklingsplanen, men många efterfrågar tydligare ansvar, prioriteringar och former för dialog. Flera betonar att genomförandekraften är avgörande för att planen ska få verklig effekt. Sammantaget uttrycker remissinstanserna en vilja till fördjupad samverkan och ser värdet av ett nytt politiskt forum. Men för att forumet och planen ska få genomslag krävs tydliga roller, prioriteringar, ansvarsfördelning och uppföljning. Det finns ett starkt stöd för att regionen tar en mer samordnande, möjliggörande och långsiktig roll i det fortsatta genomförandet.

Många kommuner lyfter behovet av kontinuerlig och strukturerad samverkan mellan regional och kommunal nivå. *Nacka kommun* vill använda befintliga forum och pekar på kunskapen hos exempelvis StorSTHLM och SBA. *Nykvarns kommun* välkomnar ett regionalt politiskt forum men vill se tydligare former för kunskapsutbyte och uppföljning. *Södertälje kommun* anser att forumet är nödvändigt för att stärka genomförandekraften och att regionen bör fokusera på gemensamma prioriteringar.

Flera aktörer betonar att civilsamhället behöver ges en tydligare roll i genomförandet. *Stockholms Stadsmission*, *Coompanion* och flera ideella organisationer vill ingå i forum och dialogplattformar, och lyfter vikten av långsiktiga strukturer för samverkan. Även myndigheter som *Arbetsförmedlingen* och *MYH* vill bidra mer aktivt och efterfrågar tydligare beskrivningar av regional samordning, särskilt kring kompetensförsörjning. *Hyresgästföreningen* betonar vikten av regionalt samarbete för att effektivt implementera planens mål och principer, särskilt

i områden där regionen inte har ensam ansvar. *Stockholms läns hembygdsförbund* framhåller vikten av att involvera civilsamhället i genomförandet och *Svenska Kyrkan* uttrycker en önskan att delta i fortsatta samverkansprocesser för att förstå hur deras skog och mark kan påverkas av planen.

Järfälla kommun, *AstraZeneca*, *Stockholm Exergi* och *Byggföretagen* efterfrågar konkreta åtgärder, effektivare processer och ett forum som kan driva strategiska frågor som etableringar, energi- och markanvändning. Industrins aktörer vill inkluderas tydligare och ser sin roll som central för klimatomställning och robusthet.

Flera remissvar betonar att Region Stockholms ansvar och mandat behöver förtydligas, särskilt inom transportinfrastruktur. *Trafikverket*, *Sundbybergs stad* och andra aktörer efterlyser en tydligare koppling mellan den regionala utvecklingsplanen och länsplanen. Omkringliggande regioner, som exempelvis *Region Västmanland*, betonar behovet av stärkt storregional samverkan. *GIH* understryker vikten av samverkan mellan olika sektorer och behovet av att stärka forskningsanslagen för grundforskning. *Stockholms universitet* lyfter betydelsen av lärosätena som strategiska resurser och föreslår ökat strategiskt samarbete mellan akademi och region för att attrahera EU-finansiering och stärka forskningsinfrastrukturen.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm välkomnar att många aktörer efterfrågar ett starkare fokus på genomförande och ser detta som en viktig och god grund för fortsatt arbete. Det är positivt att flera aktörer understryker vikten av samverkan och gemensamt ansvar och Region Stockholm instämmer i att det är viktigt att alla kommuner deltar i samverkan på lika villkor. Region Stockholm ser positivt på att civilsamhällets organisationer uttrycker en vilja att vara med i arbetet med att genomföra den regionala utvecklingsplanen. Region Stockholm tar det med sig i fortsatt genomförandearbete och i processen med att forma ett gemensamt regionalt mötesforum.

Vidare delar Region Stockholm uppfattningen om att genomförandekraften är avgörande för att den regionala utvecklingsplanen ska få faktisk effekt. Region Stockholm välkomnar att flera aktörer framhåller att ett stärkt genomförande förutsätter en fortsatt och fördjupad samverkan mellan Region Stockholm, kommunerna, statliga myndigheter, näringslivet, akademien och

civilsamhället, liksom tydliga former för dialog, gemensamma prioriteringar och uppföljning. Region Stockholm avser att arbeta vidare med att utveckla formerna för samverkan och samordning, bland annat genom att ta tillvara befintliga forum och strukturer samt genom att föreslå nya former för politisk och aktörsgemensam dialog. Ambitionen är att skapa bättre förutsättningar för gemensam kunskapsutveckling, tydligare ansvarstagande och ökad samsyn kring strategiska prioriteringar i genomförandet.

Region Stockholm noterar särskilt synpunkterna om behovet av att tydliggöra roller och ansvar, inklusive kopplingar mellan den regionala utvecklingsplanen och andra planerings- och genomförandeprocesser, såsom länsplan för transportinfrastruktur och storregional samverkan. Region Stockholm ser även värdet av att civilsamhället, näringslivet, akademien och berörda myndigheter ges möjlighet att bidra aktivt i genomförandet inom ramen för långsiktiga och strukturerade samverkansformer. Region Stockholm har förtydligat hur organisationen själv arbetar med att genomföra den regionala utvecklingsplanen.

Synpunkter på Bilaga Riksintressen i den regionala utvecklingsplanen

Solna stad anser att 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. *Norrvatten* saknar en bedömning av hur olika riksintressen konkurrerar med varandra.

Trafikverket anser att förhållningsätten i bilagan är bra men skulle kunna vara mer utförliga. Trafikverket noterar att påverkansområden för exempelvis buller och vibrationen samt ankarplatser saknas i beskrivningen av riksintressena för kommunikationer. De anser att det är svårt att urskilja anläggningarna från varandra i kartan och därmed svårt att bedöma om påverkansområdet för lågfartflyg påverkas. Flera aktörer påtalar även att Bromma flygplats är ett riksintresse och en planeringsförutsättning som planen behöver ta hänsyn till, oavsett planer på flygplatsens nedläggning i framtiden. Några aktörer påtalar även att Östlig

förbindelse inte nämns i planen och att det är svårt att urskilja riksintresset på kartan i bilagan.

Sollentuna kommun påtalar att det är viktigt att tillämpningen av riksintressena tar hänsyn till det allmänna intresset att bland annat bygga bostäder i kollektivtrafiknära lägen. De anser att den regionala utvecklingsplanen behöver framhålla att riksintressena för transportinfrastruktur behöver minimera sin omgivningsspåverkan för att inte motverka möjligheten att utnyttja dessa centrala lägen för bostadsbebyggelse. *Telge Bostäder* föreslår en tydligare beskrivning av hur avvägningar ska göras så att bostadsbehov och riksintressen balanseras. Vidare håller inte *Sigtuna kommun* med om bilagens bedömning om att riksintresset för kommunikation tillgodoses i sin helhet utan anser att planen står i konflikt med både riksintressen för kommunikationer gällande både väg- och luftfart.

Svenska kraftnät noterar att redovisningen av transmissionsnätet inte är helt korrekt i kartan och behöver uppdateras. *HaV* anser att det bör läggas till att påverkan på yrkesfisket kan ske även utanför riksintressets rumsliga avgränsning och att indirekt påverkan förekomma. *HaV* påtalar även att riksintresset för friluftslivet Ulriksdal-Haga-Djurgården har stora identitetsvärden och upplevelse-kvaliteter och anser att eventuell framtida utveckling och planering bör ske med stor hänsyn till riksintressets värden. Vidare anser Naturhistoriska riksmuseet att det vore värdefullt med ett tydligare hänsynstagande till Natura 2000-områden och en tydligare styrning emot lokalisering av bebyggelse inom Natura 2000-området Kyrksjölöten och Lundhagsbadet.

Flera aktörer påtalar att det finns pågående arbeten gällande nya riksintressen. Detta gäller exempelvis drivmedelsdepåer, uppdatering av riksintressena för farleder och hamnar och nya riksintressen för bergmaterialförsörjning.

Några aktörer önskar att riksintressena ska inkluderas som ett lager i den digitala plankartan.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm ser positivt på att flera aktörer är positiva till att bilagan tillkommit. Region Stockholm vill betona att det inte är Region Stockholms roll att bedöma hur olika riksintressen konkurrerar med varandra. Det är Länsstyrelsen som har i uppgift att samordna statens intressen. Region Stockholm instämmer i synpunkterna beträffande Bromma flygplats och

redovisar nu dubbel markanvändning för flygplats och bebyggelseutveckling på flygplatsområdet. Region Stockholm har inga specifika förhållningssätt när det gäller Östlig förbindelse utan har ett generellt förhållningssätt som beaktar framtida kommunikationers markbehov, och därmed även Östlig förbindelse. Region Stockholm instämmer i att markanspråket för Östlig förbindelse och påverkansområdet för lågfartsflyg inte redovisas på ett tydligt sätt i bilagan och har därför kompletterat bilagan i detta avseende. Region Stockholm har även sett över bedömningarna utifrån de justeringarna som gjorts i planen.

Region Stockholm instämmer i att riksintresset för friluftslivet Ulriksdal-Haga-Djurgården har viktiga identitets- och upplevelsevärden för länet och att stor hänsyn behöver tas till dessa värden. Gällande Natura 2000-områden anser Region Stockholm att planen redan styr mot att hänsyn behöver tas till naturvärden genom förhållningsätten till plankartan.

Region Stockholm noterar information om de pågående riksintressearbetena. Dessa inkluderas inte i bilagan då de ännu inte är beslutade. Däremot inkluderas perspektivet om beredskap och samhällsviktiga verksamheter i både mål och förhållningssätt i planen. Vid framtida nya utpekanden av riksintressen sätter Region Stockholm ett stort värde i att processen föregås av gedigen analys och konsekvensbedömning av nya förslag.

Region Stockholm håller med om att det skulle öka tydligheten för hur de regionala strukturerna förhåller sig till riksintressena om de fanns med som ett lager i den digitala kartan. Detta kommer dock inte läggas till då riksintressena är föränderliga över tid och det behövs resurser och strukturer för att säkerställa att en sådan karta hålls aktuell. Det är Länsstyrelsen, tillsammans med ansvariga nationella myndigheter som ansvarar för att förmedla aktuella uppgifter om riksintressen.

Synpunkter på Bilaga Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060

Flera remissinstanser är i huvudsak positiva till bilagan och att Region Stockholm redovisar ett demografiskt beräknat bostadsbehov på regional nivå. Organisationer som *PRO Stockholms län*, *Hyresgästföreningen Stockholm* och *Huddinge kommun* bedömer att bilagan utgör ett viktigt underlag för samordning

och gemensam inriktning mellan kommunerna. Även *Solna stad* och *Stockholms stad* är positiva till bilagan, men betonar vikten av att alla kommuner bidrar till bostadsförsörjningen samt att staten tar ett större ansvar, särskilt för hushåll med låga inkomster.

Samtidigt framför flera kommuner synpunkter på relationen mellan den regionala utvecklingsplaneringen och den kommunala självstyrelsen. *Lidingö stad*, *Danderyds kommun* och *Mälaröpartiet* framhåller att kommunernas egna bostadsförsörjningsmål bör utgöra grunden för den regionala planeringen och motsätter sig långsiktiga kvantitativa mål som saknar lokal förankring. *Vaxholm stad* anser att det regionalt beräknade bostadsbehovet är överskattat, medan *Nykvarns kommun* bedömer att bilagens angivna bostadstillskott väl överensstämmer med kommunens egna mål.

Flera kommuner redovisar sina planerade bidrag till bostadsbyggandet och lyfter lokala förutsättningar som påverkar genomförandet. *Nacka kommun*, *Tyresö kommun*, *Värmdö kommun* och *Täby kommun* anger konkreta intervall för bostadsbyggandet, men betonar samtidigt begränsningar kopplade till infrastruktur, markförutsättningar, teknisk försörjning och marknadens absorptionsförmåga. *Järfälla kommun* och *Österåkers kommun* pekar på skillnader mellan regionens beräkningar och kommunernas egna prognoser och efterlyser bättre överensstämmelse, bland annat för att underlätta dialoger om statliga investeringar.

Ett återkommande tema i remissvaren är behovet av en mer nyanserad analys av bostadsbehovet. *Hyresgästföreningen Stockholm*, *Telge Bostäder*, *IF Metall* och *Huddinge kommun* efterfrågar tydligare vägledning kring upplåtelseformer, boendekostnader och hushållens betalningsförmåga. *IF Metall* betonar särskilt behovet av bostäder för unga och lågavlönade samt kopplingen mellan bostadsförsörjning och kompetensförsörjning.

Flera remissinstanser lyfter även demografiska förändringar och tillgänglighet. *Micasa* och *Funktionsrätt Stockholms län* efterfrågar en tydligare regional strategi för tillgängliga bostäder, särskilda boendeformer och LSS-bostäder samt ett gemensamt ansvar mellan kommunerna. Även *Stockholms stad* betonar vikten av att arbeta både med nyproduktion och det befintliga bostadsbeståndet för att möta framtida behov.

Slutligen framhåller flera kommuner kopplingen mellan bostadsutveckling och infrastruktur. *Värmdö kommun*, *Salems kommun* och *Täby kommun* betonar att

ett fortsatt bostadsbyggande förutsätter investeringar i transportinfrastruktur och teknisk försörjning. *Upplands-Bro kommun* efterlyser ett tydligare regionalt ansvar för bostadsförsörjningen samt bättre analys av den rumsliga balansen i bostadsbyggandet.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm noterar att flera remissinstanser är positiva till bilagan och till att ett demografiskt beräknat bostadsbehov redovisas på regional nivå. Bilagan är ett viktigt kunskapsunderlag för samordning och gemensam inriktning mellan kommunerna. Region Stockholm instämmer även i att staten har en viktig roll, särskilt när det gäller att skapa förutsättningar för bostäder som är tillgängliga för hushåll med låga inkomster.

Region Stockholm vill samtidigt betona att bilagan inte är avsedd att ersätta kommunernas mål för bostadsförsörjning eller att inskränka det kommunala självstyret. De demografiskt beräknade behoven utgör ett analysunderlag som syftar till att synliggöra långsiktiga regionala utmaningar och behov, inte till att fastställa kvantitativa mål för enskilda kommuner. Kommunernas handlingsplaner för bostadsförsörjning och kommunal översiktsplanering är fortsättningsvis viktiga dokument för en långsiktigt hållbar bostadsförsörjning. Region Stockholm noterar vidare att flera kommuner lyfter skillnader mellan regionala beräkningar och kommunala prognoser. Region Stockholm ser detta som en naturlig del av planeringsprocessen och betonar vikten av fortsatt dialog och successiv kvalitetssäkring av underlag, inte minst i relation till statliga investeringar i infrastruktur. Region Stockholm har justerat siffrorna i tabellen för kommunfördelningen samt i ett par fall uppdaterat med senaste statistiken.

Region Stockholm delar uppfattningen att bostadsförsörjningsbehovet behöver analyseras ur flera perspektiv. Frågor om upplåtelseformer, boendekostnader, hushållens betalningsförmåga, demografiska förändringar och tillgänglighet är viktiga för en långsiktigt hållbar bostadsförsörjning. Bilagan hanterar inte alla frågor, mer detaljerade ställningstaganden och prioriteringar behöver utvecklas vidare i samverkan mellan berörda aktörer. Region Stockholm vill i sammanhanget peka på det arbete som görs inom ramen för den regionala utvecklingsplaneringen och det regionala bostadskansliet som arbetar löpande med att ta fram nya kunskapsunderlag i samverkan med kommuner och andra aktörer. Region Stockholm bedömer att den regionala

utvecklingsplanen ger ett tillräckligt stöd för att fortsatt arbeta med dessa frågor.

Synpunkter på Bilaga Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Remissinstanserna uttrycker sammantaget ett brett stöd för att den regionala utvecklingsplanen kompletteras med en utvidgad hållbarhetsbedömning som omfattar ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv. Flera aktörer, däribland *Nykvarns kommun*, *Solna stad* och *Sundbybergs stad*, välkomnar särskilt att sociala aspekter såsom jämlikhet och barnperspektiv har fått ett tydligare genomslag jämfört med tidigare version.

Flera myndigheter och organisationer efterfrågar en tydligare och mer konsekvent hantering av miljö- och klimatfrågor i såväl planhandlingen som hållbarhetsbedömningen. *Havs- och vattenmyndigheten*, *SMHI* och *Akademiska hus* betonar behovet av att miljö kvalitetsnormer för vatten och havsmiljö integreras tydligare i planeringen, inklusive kopplingar till nationella havsplaner, havsmiljödirektivet och klimatanpassning. Frågor om översvämningsrisker, dagvatten, avloppskapacitet och påverkan på vattenkvalitet lyfts.

HSB och *Nynäshamns kommun* pekar på en diskrepans mellan planens höga klimatambitioner och hållbarhetsbedömningens slutsatser om begränsad eller utebliven positiv klimatpåverkan, vilket de menar behöver tydligare hanteras. *LRF Mälardalen* lyfter att jordbruks- och skogsmark riskerar att trängas undan av bebyggelse utan att konflikterna tydliggörs eller hanteras genom rekommendationer. *Solna stad* och *Havs- och vattenmyndigheten* betonar vikten av att även tätbebyggda områden hanteras varsamt med avseende på ekosystemtjänster, naturvärden och biologisk mångfald.

Flera aktörer efterfrågar ett stärkt socialt perspektiv i såväl planhandlingen som hållbarhetsbedömningen. *Funktionsrätt Stockholms län*, *IF Metall* och *Sundbybergs stad* lyfter behovet av att tydligare integrera jämlikhet, barnperspektiv, funktionsrätt och arbetslivets villkor. *IF Metall* föreslår att en ram för rättvis omställning används, där arbetsmiljö, trygghet och facklig organisering ses som centrala delar av hållbar utveckling.

Järfälla kommun efterfrågar tydligare och mer etablerade begrepp för att beskriva social sårbarhet och livsvillkor, för att stärka analysens tydlighet och användbarhet.

Ett par aktörer, bland annat *Telge Bostäder* och *SBMI*, efterfrågar ett tydligare fokus på cirkulär ekonomi, återbruk av byggmaterial och planberedskap för masshantering i planhandlingen och hållbarhetsbedömningen. De menar att målkonflikter mellan förtätning, masshantering och klimatpåverkan behöver analyseras djupare och hanteras mer strategiskt i planeringen. *SVOA* och *Stockholm Exergi* betonar behovet av att säkra mark och funktionalitet för energi- och VA-system samt att främja både förnybar och planeringsbar energi-produktion. *Storstockholms brandförsvaret* lyfter risk- och säkerhetsaspekter, bland annat kopplat till robust byggande, nya tekniker som batterilager och sol-celler samt vikten av att minska konsekvenserna av bränder och olyckor ur både klimat- och hållbarhetsperspektiv.

Några kommuner, däribland *Upplands Väsby*, *Upplands-Bro* och *Nynäshamns kommun*, saknar att hållbarhetsbedömningens slutsatser och rekommendationer tydligare kopplas till planen och omsätts i vägledande ställningstaganden. De pekar på behovet av större tydlighet kring hur identifierade negativa konsekvenser ska hanteras i den fortsatta planeringen.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm delar uppfattningen om att miljö- och klimatfrågor, inklusive vattenkvalitet, klimatanpassning, ekosystemtjänster och biologisk mångfald, är viktiga frågor för den regionala utvecklingen. Dessa perspektiv lyfts i hållbarhetsbedömningen samt i planens mål, inriktningar och förhållningssätt på en regional och övergripande nivå. Region Stockholm bedömer samtidigt att mer detaljerade analyser och avvägningar, exempelvis kopplat till miljö-kvalitetsnormer, markanvändning, dagvatten och avloppskapacitet, hanteras mer ändamålsenligt i efterföljande planering och genomförande på lokal nivå.

När det gäller synpunkter om social hållbarhet konstaterar Region Stockholm att dessa perspektiv beaktas inom ramen för hållbarhetsbedömningen och planens övergripande mål. Region Stockholm instämmer i att resonemang är på en översiktlig nivå, men att denna nivå bedöms vara adekvat för en regional utvecklingsplan. Region Stockholm instämmer i att hållbara villkor på arbetsmarknaden är ett viktigt samhällsperspektiv men

konstaterar samtidigt att arbetsvillkor och arbetstagarperspektiv i huvudsak hanteras i andra processer och inte i den regionala utvecklingsplaneringen. Synpunkterna har emellertid resulterat i mindre revideringar i bilagens resonemang.

Region Stockholm noterar även synpunkter om cirkulär ekonomi, masshantering, tekniska försörjningssystem samt risk- och säkerhetsfrågor. Region Stockholm har kompletterat planen med kortare texter för att tydliggöra vikten av att ställa om till en cirkulär ekonomi, något som några remissinstanser anför att de saknar.

Synpunkter på Bilaga Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen

Svaren visar att remissinstanserna i huvudsak är positiva till den nya bilagan. Några remissinstanser efterfrågar ett starkare storregionalt perspektiv, bättre koppling mellan mål och konkreta infrastrukturobjekt samt en tydligare balans mellan kapacitetsökningar, hållbar mobilitet, sociala aspekter och näringslivets behov. *Region Sörmland*, *Trosa kommun* och *Norrköpings kommun* uttrycker stöd för bilagens storregionala perspektiv och betonar särskilt vikten av kapacitetsstärkande åtgärder i järnvägssystemet. Aktörerna nämner särskilt behov av utbyggnad mellan Järna och Stockholm samt kopplingarna till Ostlänken, TEN-T och vidare Europaförbindelser som avgörande för fortsatt tillväxt och konkurrenskraft. Även Östsvenska handelskammaren instämmer i det utpekade behovet av att färdigställa redan beslutade investeringar för att undvika flaskhalsar och förseningar.

En återkommande synpunkt är behovet av tydligare prioriteringar och ytterligare konkretisering. Flera kommuner i länet, däribland *Danderyds kommun*, *Upplands-Bro kommun*, *Sundbybergs kommun* och *Nynäshamns kommun*, efterlyser att bilagan i större utsträckning redovisar framtida infrastruktursatsningar och ger ett tydligare långsiktigt perspektiv. Det framförs även synpunkter på att plankartor och beskrivningar bör ge en mer heltäckande bild av regionens långsiktiga transportbehov, inklusive kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet såsom Mäljarbanan.

Flera remissinstanser betonar kollektivtrafikens roll för regionens utveckling. *Telge Bostäder*, *Nykvarns kommun*, *Värmdö kommun* och *Stockholm Nordost*

lyfter behovet av utbyggd och mer tillförlitlig kollektivtrafik, särskilt i ytter- och perifera delar av regionen, samt vikten av nya tvärförbindelser, förbättrade bytespunkter och kompletterande trafikslag såsom regional cykelinfrastruktur och sjöburen kollektivtrafik. *Akademiska Hus* framhåller särskilt tillgängligheten till lärosäten och efterlyser kompletterande kollektivtrafiklösningar, inklusive nya stationer, förbättrad busstrafik och stärkt cykelinfrastruktur.

Sociala och arbetsmarknadsrelaterade perspektiv lyfts av flera aktörer. *IF Metall* betonar behovet av att analysera transportsystemet ur ett arbetstagarperspektiv, med fokus på arbetspendling, skiftarbete och arbetsmiljö för transportpersonal, samt att fackliga aktörer bör involveras i planeringen.

Funktionsrätt Stockholms län efterlyser ett tydligare fokus på jämlikhet, barnperspektiv och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, medan *Hyresgästföreningen Stockholm* hänvisar till fördjupade synpunkter om transportinfrastrukturens betydelse i andra delar av planen.

SBMI, Södertälje kommun, Svensk Handel och *Åkeriföretagen* betonar vikten av ett robust och tillförlitligt transportsystem för byggande, handel och industri. Det efterfrågas tydligare strategier för godslogistik, inklusive bättre nyttjande av sjöfart och järnväg, säkrade materialflöden via hamnar, förbättrad bärighet i vägnätet samt samordning av uppställnings- och rastplatser. *Swedavia* och *Arlandastad Group* pekar särskilt på behovet av konkreta infrastrukturesatsningar kring Arlanda och efterlyser en gemensam målbild och tydligare samordning mellan regionala och nationella planer.

Trafikverket bedömer att planen i huvudsak balanserat beskriver transportsystemets utmaningar men efterlyser tydligare fokus på effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur och samordning mellan trafikering, fordon och anläggningar. *Länsstyrelsen Uppsala* län betonar vikten av elektrifiering och utbyggd laddinfrastruktur, medan *Klimataktion Stockholm* är kritisk till satsningar på nya motorvägar och framhåller att klimat- och miljömål bör vara styrande för den långsiktiga transportplaneringen.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm noterar att remissinstanserna i huvudsak är positiva till den nya bilagan och delar uppfattningen att transportsystemets långsiktiga utveckling behöver hanteras i ett tydligt storregionalt sammanhang. Regionen konstaterar att flera instanser efterfrågar ökad konkretisering, tydligare

prioriteringar och en starkare koppling mellan övergripande mål och konkreta infrastrukturobjekt, särskilt inom järnvägssystemet. Region Stockholm har förtydligat det storregionala perspektivet i planen.

Region Stockholm noterar det breda stödet för behovet av kapacitetsstärkande åtgärder och för att färdigställa redan beslutade investeringar, samt för de synpunkter som lyfter kollektivtrafikens betydelse för regionens utveckling. Region Stockholm noterar även att flera remissinstanser framhåller vikten av att beakta sociala, arbetsmarknadsrelaterade och näringslivsrelaterade perspektiv samt att klimat- och miljömål bör vara styrande för den långsiktiga transportplaneringen. Mindre justeringar kring detta har förts in.

Region Stockholm bedömer att bilagan, inom ramen för regionplanens strategiska och översiktliga nivå, utgör ett viktigt underlag för fortsatt dialog och samordning mellan kommuner, region och statliga aktörer kring lösningar på, och prioritering mellan behoven, samt kring transportsystemets långsiktiga utveckling. Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med att utveckla och fördjupa planens kunskapsunderlag samt i samverkan kring kommande infrastrukturplanering.

Region Stockholm vill tydliggöra att den regionala utvecklingsplanen anger långsiktiga inriktningar, prioriteringar och samband för regionens utveckling, inklusive transportsystemets roll i relation till bebyggelse, näringsliv och hållbar mobilitet. Konkreta ställningstaganden om investeringar, objekt och finansiering hanteras däremot inom den nationella planen för transportinfrastruktur samt i länsplanen för regional transportinfrastruktur. Region Stockholm framhåller vidare att den regionala utvecklingsplanen är ett strategiskt underlag för dessa processer, genom att synliggöra övergripande långsiktiga behov, mellankommunala samband och storregionala perspektiv. I detta sammanhang är samverkan mellan kommuner, Region Stockholm, Trafikverket och andra statliga aktörer avgörande för att åstadkomma en effektiv utveckling av transportsystemet.

Region Stockholm avser mot denna bakgrund att i det fortsatta arbetet utveckla och fördjupa de strategiska resonemangen genom en kommande trafikstrategi. Detta arbete kommer att utgöra ett viktigt komplement som konkretiserar den regionala utvecklingsplanen och syftar till att ytterligare tydliggöra prioriteringar, avvägningar och samspel mellan olika trafikslag, i nära dialog med berörda aktörer.

Länsstyrelsens granskningsyttrande med Region Stockholms kommentarer

Granskningsyttrande över ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Länsstyrelsens uppdrag

Region Stockholm har skickat ett förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen till Länsstyrelsen för granskning enligt 7 kap 5 § plan- och bygglagen (2010:900) PBL. Den regionala utvecklingsplanen ska anses vara både en regionplan enligt 7 kap 1 § PBL och även den regionala utvecklingsstrategi som avses i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

Länsstyrelsen lämnade ett samrådsyttrande den 18 september 2024.

I den första delen av detta dokument lämnar Länsstyrelsen ett yttrande enligt lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar samt 10 § förordning (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

I den andra delen lämnar Länsstyrelsen ett yttrande i enlighet med 7 kap 5 § PBL. Av yttrandet ska det framgå om förslaget till utvecklingsplan enligt Länsstyrelsens bedömning inte tillgodoser ett riksintresse, om det kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm inte följs, om mellankommunala frågor inte har samordnats på ett lämpligt sätt samt om en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under beredningen av granskningsyttrandet har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter från Försvarsmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Uppsala, Länsstyrelsen i Södermanland, Länsstyrelsen i Halland, Länsstyrelsen i Skåne, Naturvårdsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Statens energimyndighet, Statens geotekniska institut, Statens Geologiska Undersökningar, Sjöfartsverket, Skogsstyrelsen, Svenska Kraftnät, Tillväxtverket samt Trafikverket.

Länsstyrelsens övergripande synpunkter i korthet

Sedan samrådet har regionen utvecklat den regionala utvecklingsplanen till en plan som täcker in de mål som är viktiga för en hållbar och robust regional utveckling. Nedan framgår Länsstyrelsens synpunkter i korthet.

- Utvecklingsplanen har en tydlig målstruktur som beaktar de nationella mål och prioriteringar som krävs för att säkerställa en hållbar, regional utveckling
- Regionen synliggör vikten av totalförsvaret och beredskap. För de strategiska avvägningar och prioriteringar som kommer behöva göras kommer utvecklingsplanen kunna utgöra en viktig vägledning.
- Utvecklingsplanen har kompletterats med en bilaga som beskriver riksintressena och bedömer hur ett genomförande av planen kan komma att påverka dessa. Utvecklingsplanen redovisar inte hur dessa bedömningar omhändertas i utvecklingsplanen vilket gör att vägledning för kommande kommunal planering saknas.
- Länsstyrelsens synpunkt från samrådet angående miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten kvarstår. Utvecklingsplanen redovisar på ett godtagbart sätt MKN för sjöar och vattendrag men saknar en bedömning för MKN för havsmiljöer.
- I utvecklingsplanen resonerar regionen kring vikten av att mellankommunala frågor av regional betydelse hanteras och råd och stöd för hur dessa frågor kan hanteras, dock bara inom den enskilda kommunen. Utvecklingsplanen saknar en definition av vad eller vilka dessa frågor är. Medan utvecklingsplanen redovisar att dessa ska hanteras så saknar Länsstyrelsen alltså vägledning för hur detta ska ske på den regionala nivån. Därmed ger utvecklingsplanen inte nödvändigt stöd för avvägningar och prioriteringar mellan olika intressen.
- Länsstyrelsen saknar tydliga ställningstagande samt vägledning rörande placering och utformning av bebyggelse för frågor som rör hälsa, risk och säkerhet. Utvecklingsplanen saknar även karteringar över de riskområden som rör ras och skred, översvämningar och markföroreningars utbredning. Då dessa frågor är av regional betydelse bör de också hanteras som sådan i tidiga planeringsskeden.

Länsstyrelsens synpunkter enligt förordningen (2017:583) om regionalt tillväxtarbete

Länsstyrelsen bedömer att den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen har ett tydligt tillväxt- och näringslivsperspektiv som på ett ändamålsenligt sätt svarar mot förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete samt Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021- 2030.

Den regionala utvecklingsplanen öppnar upp för ett arbete mot en djupare territoriell analys av de särskilda förutsättningarna för hållbar regional tillväxt och utveckling i länet, vilken i sin tur kan ligga till grund för att beskriva vilka statliga insatser som är avgörande för Stockholmsregionens utveckling. Detta kan skapa bättre förutsättningar att samordna planering och resurser mellan nationell, regional och lokal nivå och säkerställa att statens åtaganden svarar mot länets specifika förutsättningar och behov.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm noterar detta.

Beredskapshänsyn i samhällsplaneringen

Länsstyrelsen ser positivt på att Region Stockholm lyfter vikten av totalförvarsfrågor och på ett tydligt sätt berör frågorna i flera av målformuleringarna.

Kommunerna, men även andra aktörer både inom den offentliga och privata sektorn, är viktiga aktörer i den intensiva uppbyggnaden av totalförsvaret och nya ansträngningar behövs inom många verksamhetsområden, inte minst inom den fysiska planeringen. Det är viktigt att det finns en förståelse och en beredskap hos de olika aktörerna att den dimensionerande hotbilden som råder är ett väpnat angrepp mot Sverige.

Uppbyggnaden av totalförsvaret kommer ställa krav på aktörerna i länet. Omvärldsläget och Sveriges inträde i Nato kommer att innebära förändringar inom många sektorer och kommer påverka samhället i stort. Länet aktörer behöver anpassa sin verksamhet och ha beredskap för de förändringar Nato-medlemskapet innebär, både på kort och på lång sikt. Strategiska avvägningar kan behöva göras och där kommer den regionala utvecklingsplanen fylla en

vägledande funktion. Den regionala utvecklingsplanen behöver dock förhålla sig till nationella mål och prioriteringar på området och ett tätt samarbete med bland annat Länsstyrelsen är därför viktigt.

Region Stockholms kommentarer

Region Stockholm håller med om att den regionala utvecklingsplanen fyller en viktig vägledande funktion i detta sammanhang. Samtidigt understryker Region Stockholm att den regionala planeringen utgår från nationella mål och prioriteringar och vill framhålla behovet av ökad tydlighet från staten kring vad Natomedlemskapet och den fortsatta uppbyggnaden av totalförsvaret innebär för den regionala strategiska planeringen. Region Stockholm ser gärna ett fortsatt och strukturerat samarbete med bland annat Länsstyrelsen i dessa frågor.

Länsstyrelsens synpunkter enligt 7 kap 5 § PBL Riksintressen enligt 3 - 4 kap. miljöbalken (MB)

Allmänt

I samrådsversionen saknade den regionala utvecklingsplanen en bedömning av hur den utpekade utvecklingen tar hänsyn till hur riksintressen tillgodoses. I granskningsversionen har regionen i huvudsak valt att hantera riksintressena i bilaga "Riksintressen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen". Syftet med bilagan är att redovisa de områden av riksintresse enligt kap. 3 och 4 mb som berörs av den regionala utvecklingsplanen, översiktligt beskriva hur regionen bedömer att de kommer att påverkas av den regionala utvecklingsplanen samt beskriva på vilket sätt planen vägleder och styr mot att riksintressena tillgodoses. Bilagan omfattar även rekommendationer kring hur riksintressena kan hanteras i den fortsatta planeringen.

Länsstyrelsen anser att regionen ger en översiktlig beskrivning av de riksintressen som finns i länet. Bilagan utgör även en bra bedömning av hur den regionala utvecklingsplanen kommer påverka riksintressena och kan i sig vara en bra vägledning för hur dessa ska hanteras på en regional nivå. Det är dock inte tydligt hur dessa bedömningar har legat till grund för den föreslagna bebyggelseutvecklingen eller hur avvägningar för denna har gjorts i och med att flera av riksintressena berörs.

Nedan följer synpunkter på de riksintressen där Länsstyrelsen bedömer att den föreslagna bebyggelseutvecklingen, eller de förhållningssätt som utvecklingsplanen redovisar, kan leda till en risk för påtaglig skada på riksintresset.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm noterar länsstyrelsens synpunkt att bilagan kan vara en bra vägledning för hur riksintressena ska hanteras på en regional nivå. Region Stockholm instämmer delvis i länsstyrelsens synpunkt om att det inte är helt tydligt hur bedömningarna har legat till grund för den föreslagna bebyggelseutvecklingen eller hur avvägningarna för denna har genomförts. För att förtydliga detta har Region Stockholm lagt till en beskrivning av hur bilagens bedömningar i vissa fall legat till grund för justeringar i plankartan samt hur riksintressena har verkat som ett viktigt underlag i framtagandet i flera av de regionala strukturerna. För att tydliggöra vägledning kring de riksintressen som kan beröras har Region Stockholm kompletterat planen med ett förhållningssätt om att hänsyn behöver tas till riksintressen vid planering av ny bebyggelse.

Region Stockholm vill understryka att redovisningen av riksintressen i den regionala utvecklingsplanen är översiktlig och utgår ifrån den regionala utvecklingsplanens övergripande och strategiska nivå. Avgränsningar av områden och sträckningar på plankartan är schematiska. För frågor avseende exempelvis utformning och lokalisering av ny bebyggelse behöver lokala avvägningar göras. I planering på kommunal nivå genom översiktsplaner, detaljplaner, områdesbestämmelser och i andra tillståndsbeslut görs den fortsatta och slutliga prövningen enligt plan- och bygglagen, exempelvis om exploateringen medför en risk för påtaglig skada på ett riksintresse.

Riksintresse för kulturmiljövården, 3 kap 6 § MB

Utvecklingsplanen redovisar att en stor del av områdena utpekade som riksintresse för kulturmiljövård sammanfaller med regionalt prioriterade bebyggelselägen. I och med detta uppstår en målkonflikt mellan den intention som utpekandet av bebyggelsestrukturen har, ökad bebyggelse, samt de förhållningssätt som regionen tillskriver kommunen för samma bebyggelsestruktur med avseende på riksintresse för kulturmiljövården, bevarande av riksintresse för

kultur. I bilagan Riksintressen i regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen gör regionen bedömningen att riksintresset för kulturmiljövården kan komma att påverkas negativt i och med genomförandet av utvecklingsplanen då det saknas en vägledning för hur målkonflikten kan lösas på kommunal nivå. Länsstyrelsen gör samma bedömning.

I efterkommande kommunal planering behöver kommunen noga analysera placering och utformning i framtagandet av översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser för att undvika att riksintresse för kulturmiljövård påtagligt skadas.

Riksintresse för kommunikationer, 3 kap 8 § MB

Bromma flygplats

Regionen redovisar specifika förhållningssätt för Arlanda flygplats men inte för Bromma flygplats eftersom Stockholms stads avtal med Swedavia löper ut den 31 december år 2038. Den regionala utvecklingsplanen ska dock förhålla sig till riksintressena oberoende av eventuella fastighetsrättsliga eller andra avtalsförhållanden för berört området. Länsstyrelsen anser därför att den utpekade bebyggelseplaneringen på flygplatsområdet för Bromma flygplats är oförenligt med riksintresset.

Östlig förbindelse

Östlig förbindelse är utpekad som riksintresse enligt 3 kap. 8 § MB men nämns inte i utvecklingsplanen eller i dess bilagor. Regionens utpekade bebyggelseutvecklingen vid Östlig förbindelses mark- och utrymmesanspråk kan komma att innebära att denna är oförenligt med riksintresset.

Riksintresse för vattenförsörjning, 3 kap 8 § MB

I den regionala utvecklingsplanen går det att utläsa att regionalt prioriterade bebyggelselägen till viss del sammanfaller med riksintresset Norrvattens reservvattenverk i Stockholmsåsen. Flera av riksintressets reservvattenverk och tillhörande vattentäkter ligger inom områden med hög tänkbar framtida exploatering, vilket gör att det förekommer både befintliga och potentiellt framtida förorenande verksamheter och markanvändning. Länsstyrelsen saknar en tydlighet kring detta i den regionala utvecklingsplanen. Ett gott vattenskydd är viktigt för att riksintresset Norrvattens reservvattenverk i Stockholmsåsen ska

kunna utgöra framtida reservvattenförsörjning för Storstockholmsområdet. I efterkommande kommunal planering behöver berörda kommuner noga analysera eventuell bebyggelseutveckling inom riksintresset i framtagandet av översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser.

Riksintresse för totalförsvaret, 3 kap 9 § MB – den civila delen

Det finns pågående arbete med att identifiera mark- och vattenområden som kan vara av riksintresse eller områden som har betydelse för totalförsvarets anläggningar, den civila delen. Bland dessa ingår beredskapssektorerna livsmedelsförsörjning och dricksvatten samt energiförsörjning. Regionens försörjning av dessa behöver ses i ett större sammanhang än både dess enskilda funktion och det geografiska anspråk funktionen har i den enskilda kommunen.

Avveckling och/eller nyetablering i närheten av dessa funktioner behöver samordnas på ett lämpligt sätt. Region Stockholm behöver ta hänsyn till dessa pågående utpekanden av riksintresse för totalförsvarets civila del inom ramen för utvecklingsplanen angivna förhållningssätt *”säkerställa samhällsviktiga verksamhetens funktion och eventuella behov av utrymme för utveckling vid planering av ny bebyggelse”*, samt justera plankartan så att riksintresseanspråken bekräftas. Kommunerna behöver ta hänsyn till dessa anspråk i framtagandet av sina översiktsplaner.

Kungliga nationalstadsparken, 4 kap 7 § MB

Kungliga nationalstadsparken är ett av Stockholms viktigaste områden för biologisk mångfald och rekreation och är central för den gröna kilen in i staden. I den regionala utvecklingsplanen görs att de områden av regionalt prioriterade bebyggelselägen som sammanfaller med nationalstadsparken utgör sådana zoner som kan förändras och kompletteras med ny bebyggelse förutsatt att detta inte medför skada på det historiska landskapets natur- och kulturvärden. Länsstyrelsen vill här påpeka att detta endast kan göras med största varsamhet. För kommande planering kan *Vård och utvecklingsplan för Kungliga nationalstadsparken* (Rapport 2012:33) ge vägledning.

I plankartan pekas områden inom Nationalstadsparken som ligger väster och norr om Brunnsviken ut felaktigt som annan användning än grön värdekärna. Eftersom Nationalstadsparken är ett av Stockholms viktigaste områden för

biologisk mångfald och rekreation samt är central för den gröna kilen in i staden (Järvakilen) anser Länsstyrelsen att mark som inte utgör områdeskaraktären *mer bebyggda och anlagda* områden inom Nationalstadsparken ska utgöra grön värdekärna.

Länk till [Vård- och utvecklingsplan för Kungliga nationalstadsparken \(Rapport 2012:33\)](#)

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten och havsmiljö, enligt 5 kap. MB

Länsstyrelsen anser att den regionala utvecklingsplanens förhållningssätt som rör sjöar och vattendrag hanteras på ett godtagbart sätt och kan ge vägledning till efterkommande kommunal planering. Utvecklingsplanen behöver dock även beakta miljö kvalitetsnormer för havsmiljö, enligt havsmiljödirektivet (2008/56 /EG), vilket inte har gjorts. Länsstyrelsen kan därför inte bedöma om MKN för havsmiljö kan följas vid ett genomförande av utvecklingsplanen.

Det är en förutsättning för genomförandet av utvecklingsplanen att MKN för vatten och för havsmiljö följs i efterföljande planering och hanteras vidare i kommunernas översiktsplaner, framför allt gäller detta kustkommunerna i länet.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm delar inte länsstyrelsens bedömning att bebyggelseutveckling i områden som är utpekade som riksintressen för kulturmiljö per automatik innebär en målkonflikt. Bebyggelseutveckling inom riksintresseområden kan, beroende på utformning, lokalisering och omfattning, vara förenlig med riksintressets värden. Med anledning av att den regionala utvecklingsplanen är översiktlig och strategisk innefattas inte ställningstaganden kring exempelvis utformning, lokalisering, och täthet vilka är viktiga att beakta i bedömningen av förändringars påverkan på kulturmiljön. Region Stockholm anser att en mer ingående bedömning av påverkan på riksintresse för kulturmiljövård mest lämpligt görs i den kommunala planeringen. Region Stockholm framhåller att på regional nivå formuleras mål, övergripande strategiska prioriteringar samt principer som stöd för hur avvägningar mellan olika

intressen kan göras. I den kommunala översiktsplaneringen, detaljplaneringen och annan kommunal planering konkretiseras däremot intressekonflikter, vilket möjliggör avvägningar utifrån lokala förutsättningar och specifika sammanhang. För att förtydliga att hänsyn behöver tas till riksintressena har ett förhållningssätt lagts till för alla bebyggelsekategorier. Region Stockholm stöttar kommunernas kulturmiljöarbete genom bland annat nätverksträffar och seminarier. En *Kulturmiljökartan över Stockholms län*¹ har också arbetats fram parallellt med utvecklingsplanen.

Region Stockholm instämmer i att berörda kommuner behöver analysera påverkan på riksintresse för vattenförsörjning vid eventuell bebyggelseutveckling i den kommunala planeringen.

Avseende riksintresse för kommunikationer har Region Stockholm kompletterat planen med ett förhållningssätt för riksintresset för Bromma flygplats. På så sätt anser Region Stockholm att den regionala utvecklingsplanen är förenlig med riksintresset. Vidare delar inte Region Stockholm Länsstyrelsens bedömning om att den utpekade bebyggelseutvecklingen inte är förenlig med Östlig förbindelses mark- och utrymmesanspråk. Region Stockholm framhåller att avvägningen av hur ett riksintresse påverkas sker inom ramen för den kommunala planeringen, där påverkan kan bedömas utifrån lokala förutsättningar, platsens specifika värden och den samlade effekten av föreslagna åtgärder. Den regionala utvecklingsplanen utgör ett strategiskt underlag i denna bedömning genom att tillhandahålla mål, principer och kunskapsunderlag som stödjer kommunerna vid vägning av olika allmänna intressen. Vidare framhåller Region Stockholm att den regionala utvecklingsplanen har ett generellt förhållningssätt som beaktar att mark för framtida behov för kommunikationer ska säkerställas. Region Stockholm instämmer i att markanspråket för Östlig förbindelse inte redovisats på ett tydligt sätt i bilagan och har förtydligat detta.

Region Stockholm noterar länsstyrelsens information om de pågående riksintressearbetena för totalförsvarets civila del och anser att dessa beaktas genom förhållningssättet att säkerställa samhällsviktiga verksamheters funktion och eventuella behov av utrymme för utveckling vid planering av ny bebyggelse. Vid framtida nya utpekanden av riksintressen sätter Region Stockholm ett stort värde i att processen föregås av gedigen analys och

konsekvensbedömning av nya förslag och att Region Stockholm får möjlighet att yttra sig.

Region Stockholm instämmer i att Kungliga nationalstadsparken är ett mycket viktigt område för biologisk mångfald och rekreation. Region Stockholm har utifrån Länsstyrelsens synpunkter justerat kategoriseringen i såväl den digitala plankartan som den tryckta plankartan samt i den tematiska kartan över grönstrukturen.

Region Stockholm konstaterar att miljö kvalitetsnormer för havsmiljöer ska beaktas i den regionala utvecklingsplanen. Mot bakgrund av att planen inte medger andra åtgärder i havsområden än sådana som följer av riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken samt gällande havsplan, bedömer Region Stockholm att miljö kvalitetsnormer beaktas. Region Stockholm instämmer i bedömningen att en utveckling i enlighet med regionplanen kan medföra indirekt påverkan på havsmiljöer. Planen kompletteras därför med detta perspektiv. Vidare förtydligas behovet av planering utifrån ett avrinningsområdesperspektiv.

Mellankommunal samordning

Länsstyrelsen vidhåller synpunkten från samrådet att regionen behöver göra tydligare ställningstaganden kring hur frågor som är mellankommunala av regional betydelse ska lösas och hanteras. I samrådsförslaget av den regionala utvecklingsplanen fanns en lista med de frågor som regionen identifierade som frågor av mellankommunal karaktär, denna lista finns inte längre samlad i utvecklingsplanen och en närmre definition av vad regionen menar med mellankommunala frågor saknas.

Länsstyrelsen anser att utvecklingsplanen behöver kunna ge vägledning till kommunerna för att kunna bedöma *konsekvenserna* av hanteringen av en mellankommunal fråga av regionalt intresse. Det är dessa konsekvenser som bör ligga till grund för när kommunen samråder med sina kommungrannar samt för samordning utifrån ett regionalt perspektiv. Hantering av transportinfrastruktur, grönstruktur och tekniska försörjningssystem är exempel på sådana frågor.

¹ <https://www.regionstockholm.se/kultur/kulturarv-och-kulturmiljo/kulturmiljo/regionala-kulturmiljoer/>

Region Stockholms kommentar

Region Stockholms utgångspunkt är att mellankommunal samordning är avgörande för en ändamålsenlig samhällsplanering i Stockholmsregionen. Många av de frågor som har betydelse för regionens långsiktiga utveckling är av mellankommunal karaktär eftersom frågorna ofta handlar om strukturer, värden och funktioner som sträcker sig över kommungränser eller är av betydelse för flera kommuner. Det handlar till exempel om bostads-, arbets- och utbildningsmarknader som omfattar större områden än en enskild kommun. Därtill omfattar mellankommunala frågor även fysiska strukturer som transportinfrastruktur, teknisk infrastruktur, bebyggelsestruktur och större serviceanläggningar samt grön- och blåstruktur. Region Stockholm konstaterar samtidigt att den regionala planeringen är strategisk och översiktlig, en regionplan kan och ska inte hantera alla kommunala och lokala planeringsfrågor som rör mark- och vattenanvändning.

Region Stockholm konstaterar att plan- och bygglagen (PBL) ger begränsat stöd vad gäller mellankommunal samordning. Det saknas en definition av begreppet mellankommunal samordning, vilka frågor som kräver en samordning samt vad som är en lämplig samordning. Region Stockholm noterar även att PBL inte heller definierar vilka frågor som ingår i länsstyrelsens ingripandegrund. Viss vägledning kan hämtas från lagens förarbeten och från regeringens avgöranden i enskilda ärenden.

Mot denna bakgrund anser Region Stockholm – i motsats till länsstyrelsen – att den regionala utvecklingsplanen ger ett ändamålsenligt och rikligt stöd och vägledning för hur mellankommunala frågor ska hanteras. Region Stockholm menar att planen som helhet bidrar med vägledning genom tydligt formulerade mål samt genom kartor och illustrationer som pekar ut strukturer, samband och anläggningar av mellankommunal betydelse. I kapitlet Stockholmsregionens rumsliga inriktning görs avvägningar i olika mark- och vattenanvändningsfrågor med mellankommunal räckvidd, i första hand på plankartan med tillhörande förhållningssätt. Gränsdragningar som redovisas på plankartan är dock principiella och översiktliga – i linje med den regionala utvecklingsplaneringens strategiska karaktär. Vad och hur en fråga ska samordnas beror på vilken typ av förändring som planeras. Vilken påverkan det kan innebära för berörda kommuner är på en detaljnivå som inte är lämplig att

hantera i en regionplan. Det ska avgöras i den kommunala planeringen, exempelvis med stöd av konsekvensbeskrivningar och andra fördjupade analyser.

För att förtydliga planens stöd för mellankommunal samordning, har den lista på mellankommunala frågor av regional betydelse som fanns med i samrådshandlingen återinförts i planen, i linje med länsstyrelsens synpunkt. Region Stockholm har även kompletterat med texter om mellankommunala frågor. Dessutom har några förhållningssätt förtydligats med att en *konsekvensbedömning bör omfatta andra berörda kommuner*. Med dessa förtydliganden anser Region Stockholm att planen ger stöd för att hantera mellankommunal samordning i efterföljande planering.

Transportinfrastruktur

Såväl stat som kommun behöver tydligt kunna utläsa vilka de prioriterade åtgärderna i transportsystemet är och hur dessa samspelar med den planerade bebyggelseutvecklingen.

Prioriteringarna behöver ske samordnat med främst länsplan och nationell plan, för att möta länets transportbehov för såväl befintlig som ny bebyggelse. Utvecklingsplanen saknar denna tydlighet. Det är därför svårt att se vilka mellankommunala trafikala intressen som kan anses vara samordnade genom utvecklingsplanen, och som Länsstyrelsen därför ska värna i den kommunala planeringen.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm delar uppfattningen att prioriteringar inom transportinfrastrukturen behöver vara tydliga och samordnade mellan olika nivåer i planeringssystemet. Samtidigt vill Region Stockholm framhålla att den regionala utvecklingsplanens roll är att ange övergripande inriktningar, strategiska prioriteringar och samband mellan transportsystemets utveckling och den långsiktiga bebyggelsestrukturen, snarare än att peka ut enskilda åtgärder eller specifika objekt.

Region Stockholm menar att konkreta prioriteringar av åtgärder i transportsystemet sker inom ramen för bland annat länsplanen för regional transportinfrastruktur samt den nationella planen för transportinfrastruktur, där stat och

region gemensamt ansvarar för avvägningar mellan olika investeringar utifrån fastställda planeringsprocesser och ekonomiska ramar. Den regionala utvecklingsplanen utgör i detta sammanhang ett strategiskt underlag som på ett övergripande sätt anger hur transportsystemet behöver utvecklas för att stödja regionens övergripande mål om exempelvis bostadsförsörjning, arbetsmarknadens funktionssätt och hållbar tillväxt. Bedömningar av hur bebyggelseutveckling påverkar transportsystemet behöver utgå från ett underlag där den regionala utvecklingsplanen ingår tillsammans med länsplanen för regional transportinfrastruktur och den nationella planen för transportinfrastruktur.

Region Stockholm bedömer vidare att utvecklingsplanen ger vägledning om mellankommunala trafikala intressen genom att ange övergripande strukturer, samband och stråk i transportsystemet samt genom att visa hur dessa samspelar med planerad och långsiktig bebyggelseutveckling. Denna vägledning är avsiktligt översiktlig och principiell, vilket är förenligt med planens strategiska karaktär och rådighet. Länsstyrelsens roll att värna mellankommunala och statliga intressen behöver därmed utgå från en samlad bedömning av såväl den regionala utvecklingsplanen som gällande länsplan och nationell plan.

Grönstruktur

Länsstyrelsen anser i likhet med regionen att en sammanhängande och robust grön- och blåstruktur är avgörande för den biologiska mångfalden, flora och faunas långsiktiga habitat samt de ekosystemtjänster som vi människor behöver nyttja. Den regionala utvecklingsplanen har ett väl utvecklat resonemang om vikten av att bevara och utveckla den regionala grönstrukturen inom den enskilda kommunen, men saknar en tydlig koppling till grönstrukturens mellankommunala betydelse. Länsstyrelsen saknar även en tydlighet i förhållningssätten; särskilt de gröna kilarna ut på landsbygden där det inte är tydligt vad skillnaderna är mellan en grön kil och de områden runt omkring som inte är klassificerade som gröna kilar. Det har därför av betydelse att stor vikt läggs på de kunskapsunderlag för grönstruktur som finns för att kunna bedöma hur grönstrukturen kan värnas och utvecklas jämsides annan utveckling, samt för att kunna ge vägledning i hur olika geografiska områden i regionen förhåller sig till varandra genom grönstrukturen. Länsstyrelsen noterar att regionen har gjort en översiktlig analys av kust och

skärgård och genom detta kan presentera ett landskapssamband. Detta kan ha stor potential till att kunna bidra till en utveckling av grönstrukturen som verktyg. Länsstyrelsen kan i nuläget dock inte bedöma på vilket sätt detta verktyg kan användas i framtiden utan behöver invänta de kunskapsunderlag där sambandet bättre presenteras.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm delar länsstyrelsens bedömning att en sammanhängande och robust grön- och blåstruktur är av avgörande betydelse för biologisk mångfald, långsiktiga livsmiljöer för flora och fauna samt för tillhandahållandet av ekosystemtjänster. Region Stockholm menar att den regionala utvecklingsplanen tydligt lyfter dessa värden och anger en övergripande inriktning för hur grönstrukturen ska bevaras och utvecklas i ett regionalt sammanhang. Planen behandlar grönstrukturen på en strategisk och översiktlig nivå, där fokus ligger på sammanhang, funktioner och landskapssamband som sträcker sig över kommungränser.

Region Stockholm bedömer att den mellankommunala betydelsen av grönstrukturen framgår genom utpekandet av regionala gröna kilar, större sammanhängande grön- och blåstrukturer samt genom beskrivningar av deras funktion för ekologiska samband, rekreation med mera. De förhållningssätt som kopplas till dessa strukturer är avsiktligt principiella, i syfte att ge kommunerna ett gemensamt strategiskt ramverk snarare än detaljerade anvisningar.

Vidare delar Region Stockholm uppfattningen att kunskapsunderlag för grönstruktur har stor betydelse för att bedöma hur grön- och blåstrukturen kan värnas och utvecklas parallellt med annan samhällsutveckling. Region Stockholm ser regionplanen som ett samlande ramverk för sådana underlag och som ett stöd för kommunerna i deras fortsatta planering och avvägningar. Fördjupade analyser och mer detaljerade tillämpningar av grönstrukturens funktioner behöver, i likhet med andra frågor, utvecklas successivt genom kompletterande kunskapsunderlag och i samverkan mellan regional och kommunal nivå.

Tekniska försörjningssystem

Länsstyrelsen ser positivt på att regionen lyfter att de tekniska försörjningssystemen behöver anpassas till ett förändrat klimat och utvecklas för att bli

motståndskraftiga och anpassas till krav på beredskap. Länsstyrelsen vill lyfta att även frågan om kontinuerlig produktion från de tekniska försörjningssystemen är en viktig mellankommunal fråga som behöver hanteras på regional nivå. Om det saknas överkapacitet i systemen behöver förändringar i till exempel drivmedelsförsörjning, masshantering och vatten- och avlopp behöver samordnas tidigt i respektive planeringskede för att undvika störningar.

Avloppsförsörjning

Regionen anser att det i nuläget inte finns behov att öka reservkapaciteten för regionens reningsverk men att ett stort moderniseringsbehov finns samt ett behov av ökad redundans för att klara fredstida kriser och höjd beredskap. En ökning av reservkapaciteten kan dock utgöra en viktig del för att upprätthålla avloppsförsörjningen även vid mindre störningar. Utöver ökad redundans vid befintliga avloppssystem kopplat till fredstida kriser och höjd beredskap, anser Länsstyrelsen att det även behövs en planering och utveckling av nödsystem för att säkra avloppsförsörjningen. De markanspråk som detta kan komma att kräva kan behöva samordnas på regional nivå.

Energiförsörjning

Länsstyrelsen instämmer i regionens problemformulering om vilka utmaningarna är för Stockholmsregionen när det gäller el- och energiförsörjning. Det gäller att hantera både kapacitetshöjande åtgärder och distribution och produktion. Länsstyrelsen anser att Regionen framåt bör lyfta potentialen med energieffektivisering vilket jämsides med att bygga bort flaskhalsar och öka produktionen är en av de viktigaste åtgärderna för att bidra till god resurshushållning. Detta bör även vara en utgångspunkt för att långsiktig god hushållning av mark- och vattenområden tryggas (1 kap 1 § MB).

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm instämmer i att de tekniska försörjningssystemen utgör viktiga mellankommunala frågor. Region Stockholm instämmer att det finns ett behov av planering och utveckling av nödsystem för att säkra avloppsförsörjningen i samband med storskaliga driftstörningar. Region Stockholm har därför förtydligt vikten av regional samordning och behovet av tekniska

lösningar för att upprätthålla vattenförsörjningen vid till exempel krig eller sabotage. Region Stockholm vill understryka att frågor om reservkapacitet, nödsystem, markanspråk och teknikval i många fall kräver en detaljeringsgrad i lokal och kommunal skala.

Region Stockholm delar uppfattningen att energieffektivisering är en central åtgärd för att stärka energisystemets robusthet och bidra till en långsiktigt god resurshushållning. I mål 3 har energieffektiviseringens roll förtydligats. Region Stockholm bedömer att den regionala utvecklingsplanen tydliggör energieffektivisering som en viktig del av regionens samlade energiomställning. Planens mål och inriktningar är i linje med målet om god hushållning av mark- och vattenområden och utgör enligt Region Stockholm ett övergripande stöd för fortsatt planering.

Hälsa eller säkerhet, risken för olyckor, översvämning eller erosion samt klimatrelaterade risker

Buller

Trafikbuller är den bullerstörning som orsakar störst hälsopåverkan i länet. Trots detta hanterar utvecklingsplanen trafikbuller väldigt kortfattat och den saknar också ett ställningstagande för hur trafikbuller ska hanteras i den efterkommande planeringen, exempelvis vägledning för utformning av bebyggelse i vissa lägen.

Målkonflikten mellan önskad utbyggnad i kollektivtrafikhärlägen och hälso- problem till följd av trafikbullerstörningar adresseras och uppmärksammas vidare endast på ett översiktligt sätt. Detta medför att utvecklingsplanen inte ger tillräcklig vägledning för efterföljande kommunal fysisk planering när det gäller bullerhantering.

Markföroreningar

Det är positivt att utvecklingsplanen hanterar markföroreningar utifrån ett folkhälsoperspektiv. Därigenom ges möjlighet att hantera frågan på en regional nivå. Den regionala utvecklingsplanen saknar dock information om var koncentrationer av förorenade ämnen i marken finns och därmed en vägledning för hur de ska tas om hand. Eftersom föroreningar ofta sprider sig över kommungränser är det

av högsta grad även en mellankommunalfråga och samma föroreningskälla kan många gånger påverka möjligheten att utveckla delar av regionen, där till exempel PFAS-föroreningar i grundvattnet är en aktuell fråga.

Risken för olyckor, översvämning, ras, skred eller erosion samt klimatrisker

Utvecklingsplanen redogör inte för de förutsättningar som har betydelse för såväl risker för extrema väderhändelser och kriser som är av regional betydelse, liksom kopplingen mellan riskerna och användningen av mark- och vattenområden. Dessa förutsättningar skulle bland annat kunna redovisas i form av översvämningsskarteringar som visar riskutsatta områden eller information om att delar av regionen är utpekade av MSB som riskområden för ras, skred, erosion och översvämning.

Detta innebär sammantaget att utvecklingsplanen inte ger tydlig vägledning för beslut om översiktsplaner samt att det inte fullt ut framgår hur hänsyn har tagits till risken för olyckor, översvämning, ras, skred eller erosion och klimatrisker. Planen ger heller inte tillräcklig vägledning för efterföljande kommunal fysisk planering kring mellankommunala frågor som kopplar till risker. Dessa frågor kommer därför behöva hanteras i den kommunala översiktsplaneringen och hänvisas till länsstyrelsen för vägledning.

Region Stockholms kommentar

Region Stockholm delar länsstyrelsens bedömning att frågor som rör hälsa, säkerhet samt risker för olyckor, översvämning, ras, skred, erosion och klimatrelaterade händelser är av stor betydelse i samhällsplaneringen. Samtidigt vill Region Stockholm framhålla att den regionala utvecklingsplanen, i enlighet med plan- och bygglagens planeringshierarki, har en strategisk och översiktlig roll.

Region Stockholm menar att frågor såsom trafikbuller, markföroreningar och klimatrisker kräver plats- och situationsspecifika bedömningar kopplade till utformning, lokalisering och tekniska lösningar. Dessa bedömningar görs därför mest ändamålsenligt i den kommunala översikts- och detaljplaneringen, där lokala förutsättningar och mer detaljerade underlag kan beaktas. Den regionala utvecklingsplanen syftar i detta sammanhang till att lyfta

frågornas betydelse samt ange principiella förhållningssätt, snarare än att tillhandahålla detaljerad vägledning.

Region Stockholm bedömer vidare att hanteringen av mellankommunala riskfrågor förutsätter samverkan mellan kommuner, region och statliga myndigheter. Den regionala utvecklingsplanen utgör ett strategiskt ramverk för denna samverkan, medan fördjupade riskbedömningar, karteringar och avvägningar behöver utvecklas genom kompletterande kunskapsunderlag och i dialog mellan berörda aktörer. Mot denna bakgrund bedömer Region Stockholm att planens nivå av vägledning är väl avvägd i förhållande till dess syfte och rådgivet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av vikarierande länsöverdirektör Lotta Medelius Bredhe med planhandläggare Valter Perselli som föredragande. I ärendets slutliga handläggning har även avdelningschef Mikael Jeppson, avdelningschef Anna Conzen, tillförordnad avdelningschef Anders Lindblom, avdelningschef Helene Munkner samt avdelningschef Helena Remnerud medverkat.

Bilagor:

- Försvarsmakten, remissyttrande
- Havs- och vattenmyndigheten, remissyttrande Luftfartsverket, remissyttrande Naturvårdsverket, remissyttrande
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, remissyttrande Statens energimyndighet, remissyttrande
- Statens geotekniska institut, remissyttrande Statens Geologiska Undersökningar, remissyttrande Sjöfartsverket, remissyttrande
- Skogsstyrelsen, remissyttrande Svenska Kraftnät, remissyttrande Tillväxtverket, remissyttrande

Region Stockholm

Regionledningskontoret

Box 30215, 104 25 Stockholm

Besöksadress:

Lindhagensgatan 98

Telefon: 08-123 100 00

registrator.rlk@regionstockholm.se

www.regionstockholm.se

Publicerad: Maj 2026

Dnr: RS 2025-0760