

Till Region Stockholm

Regionledningskontoret

Utveckling och regionplanering

registrator.rlk@regionstockholm.se

Ert Dnr: KRN 2023–0147

**Förslag till färdplaner för de regionala
stadskärnorna****Sammanfattning**

Stockholms stad välkomnar Region Stockholms färdplaner för de regionala stadskärnorna och bedömer dem som centrala strategiska verktyg för att stärka den flerkärniga Stockholmsregionen med tillgängliga, attraktiva och hållbara miljöer för boende, arbete, handel, service och besök. Färdplanernas fyra målområden identifieras som relevanta för att hantera angelägna frågor enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS), och fokus på samverkan mellan regional, kommunal och lokal nivå anses ha betydande potential att påverka frågor på statlig nivå.

Samtidigt bedömer staden att insatserna i vissa fall är väl detaljerade och delvis överlappande. De skulle kunna omformuleras för att tydligare visa gemensamma ambitioner, kvalitet eller funktion, samt förtydliga beroenden mellan insatser. Roller och ansvar mellan region och kommun behöver klargöras, samtidigt som det kommunala självstyret ska värnas. Det är väsentligt att arbetet kan anpassas efter aktuella behov, vilket gör det värdefullt att handlingsutrymmet hålls öppet.

Inom målområdet Levande och attraktiva stadskärnor betonas grönstrukturens betydelse för rekreation, biologisk mångfald och ekologisk funktion, liksom brottsförebyggande arbete och kulturens roll för att skapa trygga och livskraftiga stadsmiljöer. Staden föreslår insatser som stärker gröna sambanden, främjar etablering av kulturaktörer, tydliggör stadskärnornas identitet och berättelse samt bygger på befintliga samverkansforum för trygghetsarbete. Färdplanerna bör planeras på kort, medel och lång sikt för att skapa levande, attraktiva och hållbara stadsmiljöer, där trygghet, stadsliv, grönstruktur, kultur, näringsliv och kollektivtrafik samverkar. För Kista–Sollentuna–Häggvik och Kungens kurva–Skärholmen är det särskilt viktigt att färdplanerna stödjer redan pågående samarbete samtidigt som de ger utrymme för flexibilitet i genomförandet.

För målområdena Naturliga lokaliseringsplatser för näringsliv och innovation samt Tillgängliga regionala stadskärnor som bidrar till hållbart resande framhålls näringslivets bredd, stärkt kvälls- och

helgekonomi samt behovet av robusta kollektivtrafiklösningar och mobilitetsstrategier som centrala faktorer för regionens konkurrenskraft och stadskärnornas funktion. Staden föreslår etappvisa parkeringsstrategier, mobilitetshubbar och tvärförbindelser för att förbättra tillgängligheten och skapa effektiva kopplingar mellan regionala stadskärnor.

Infrastrukturprojekt bör integreras med stadsutvecklingen för att säkerställa att stadskärnorna blir attraktiva, funktionella och långsiktigt hållbara, och insatser bör planeras med beaktande av aktuella behov och förändrade förutsättningar över tid.

Ställningstaganden

Stockholms stad välkomnar Region Stockholms färdplaner för de regionala stadskärnorna och ser dem som viktiga strategiska verktyg för att stärka den flerkärniga Stockholmsregionen med tillgängliga, attraktiva och hållbara miljöer för boende, arbete, handel, service och besök såväl nationellt som internationellt. Staden anser att färdplanerna är väl förankrade i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) och i stort ger en relevant bild av stadskärnornas unika styrkor, utmaningar och utvecklingspotential.

Staden bedömer att färdplanernas fyra målområden fångar de mest angelägna frågorna att arbeta med för att nå mål och intentioner i den regionala utvecklingsplanen. Staden välkomnar färdplanernas tydliga fokus på samverkan mellan regional, kommunal och lokal nivå och ser att färdplanerna har stor potential att driva frågor på statlig nivå.

Färdriktningarna ska ange den riktning som vi tillsammans behöver jobba mot i ett mer långsiktigt perspektiv för att nå målen i RUFS. Förslagsvis skulle de kunna kompletteras med skrivningar om åtgärder som inte nödvändigtvis är beroende av samverkan, men där stora synergieffekter skulle kunna uppnås om kommunerna arbetade parallellt för att uppnå samma mål, exempelvis såsom grönare stadsmiljöer, platsaktivering, kultur, idrott, evenemang, mötesplatser etc.

Staden ser ett värde i att genomförandet omfattar insatser som på kort och medellång sikt kan bidra till ökad aktivitet, synlighet och attraktivitet i stadskärnorna, parallellt med mer långsiktiga strukturella åtgärder. Sådana insatser kan stärka platsens identitet och bidra till trygghet och stadsliv under pågående utvecklingsprocesser.

Det är positivt att insatserna i färdplanerna ska vara generellt skrivna för att kunna formas tillsammans allt eftersom arbete med insatserna påbörjas. Staden anser dock att vissa av insatserna är lite väl detaljerade och föreslår därför att de ses över och formuleras för att snarare visa på en gemensam ambition, kvalitet eller funktion som behöver utvecklas. Vissa insatser uppfattas beskriva samma

sak och föreslås slås ihop. I de fall det finns ett beroende mellan insatserna kan det med fördel förtydligas för att säkerställa att arbete görs i rätt ordning.

Staden bedömer sammantaget att stadskärnornas utveckling bör ses i ett bredare attraktions- och konkurrenskraftsperspektiv där näringsliv, kultur, besöksnäring, möten och evenemang tillsammans bidrar till levande och hållbara stadsmiljöer.

Förslaget om ett forum mellan den kommunala och regionala politiken för att diskutera prioriteringar och ena aktörer kring insatserna de kommande åren är positivt men formerna för forumet behöver arbetas vidare med, samtidigt framhåller staden också att det ytterst är kommunfullmäktiges beslut som styr över den kommunala verksamheten.

Inom flera områden finns redan välfungerande samverkansstrukturer och insatserna i färdplanen bör i första hand utgå från dessa. Vid behov föreslås befintliga forum stärkas eller breddas. Roller och ansvar behöver tydliggöras i det fortsatta arbetet.

Färdplanerna skulle med fördel kunna kompletteras med ett resonemang kring tidshorisonten för deras inriktning och genomförande samt med förtydligande kring hur regionens olika förvaltningar är delaktiga i färdplanerna för att skapa ökad förståelse kring hur frågor kring kollektivtrafiken, vården och kulturen kan hanteras. Både Kungens kurva–Skärholmen och Kista–Sollentuna–Häggvik präglas av barriärer och saknar naturliga kopplingar. En historisk koppling skulle kunna bidra till ökad förståelse för varför just dessa stadsdelar är utpekade som regionala stadskärnor. Även behovet av samverkan kring bostadsbehovet kopplat till den demografiska utvecklingen skulle kunna lyftas tydligare.

Målområde: Levande och attraktiva kärnor

Stockholms stad anser att grönstrukturens viktiga roll för såväl rekreation som biologisk mångfald skulle behöva uppmärksammas tydligare i färdplanerna. Både Kista-Sollentuna-Häggvik och Kungens kurva-Skärholmen inrymmer regionala grönkilar som erbjuder stora kulturella och rekreativa värden för de människor som bor, verkar och besöker stadskärnorna, samtidigt som de också har en regionalt viktig ekologisk funktion. Kista-Sollentuna-Häggvik ligger i anslutning till Järvafältets naturreservat, Hansta naturreservat, Norra Igelbäckens naturreservat samt Igelbäckens kulturreservat som utgör viktiga delar i den gröna infrastrukturen. Kungens kurva-Skärholmen ligger i anslutning till Sätterskogens naturreservat och Gömmarens naturreservat. Båda kärnorna har stora barriärer i de gröna kilarna idag i form av vägar, infrastruktur och hårdgjorda ytor. Ett ökat inslag av grönska bidrar även till

luftrening och omhändertagande av dagvatten samtidigt som det bidrar till mer attraktiva parker och gaturum. Stockholms stad föreslår att färdplanerna kompletteras med insatser kring samverkan för att stärka de gröna sambanden i kärnorna.

För att skapa attraktiva och trygga stadskärnor är det brottsförebyggande arbetet en viktig del av trygghetsarbetet. Det behöver bidra till att motverka organiserad brottslighet och kriminell ekonomi. Genom utvecklad myndighetssamverkan och starka brottsbekämpande kedjor kan regionen och kommunerna gemensamt verka för sund konkurrens och rättvisa villkor för näringslivet. Ett samlat arbete för att säkerställa efterlevnad av lagar och regler bidrar till ökad trygghet, tillit och förtroende hos invånare, besökare och näringsliv, och stärker den regionala stadskärnans attraktivitet och långsiktiga utveckling. Stockholms stad har en samverkansöverenskommelse med polisen för att öka tryggheten och förebygga brott, genomförandet av insatserna behöver utgå från befintliga samverkansforum. Insatserna Verka tillsammans för en tryggare stadskärna respektive Verka för en ökad upplevelse av trygghet i den regionala stadskärnan föreslås kompletteras med skrivningar om detta.

Insatserna Öka kännedomen om de regionala stadskärnornas betydelse föreslås tydliggöras kring syfte och behov. De bör i första hand syfta till att öka intresset för att vara med och utveckla och investera i stadskärnorna. En tydlig och sammanhållen berättelse om stadskärnornas identitet, innehåll och utvecklingsinriktning är viktig för att stärka deras varumärke och attraktionskraft gentemot företag, investerare, boende och besökare. Kopplingar till insatser som rör framtagande av målbilder och profiler föreslås tydliggöras medan exempel på specifika aktiviteter föreslås strykas.

Målområde: Målpunkter för regional samhällsservice

Stockholms stad ser positivt på att Målpunkter för regional samhällsservice ingår som målområde och särskilt att vården, som ligger under regionens ansvar och rådgivning, lyfts fram. Förslagsvis markeras insatserna om att öka vårdutbudet i de regionala stadskärnorna med symboler som tydligt visar att regionen driver och leder arbetet.

Stockholms stad ser positivt på att kultur tas upp som en faktor för att utveckla de regionala stadskärnorna. Kulturen har en central roll och är en motor för att skapa ett levande stadsliv vilket stärker besöksnäringen, kvällsekonomin och stadskärnornas roll som destinationer för upplevelser, möten och evenemang. Färdplanerna skulle med fördel kunna stärkas med beskrivningar om hur man kan stötta utvecklingen av en levande stad underifrån och vad som attraherar ett kulturliv för att skapa en gemensam bild av vilka förutsättningar som krävs för att kulturaktörer ska vilja etablera sig i kärnorna. I nuläget hanteras kulturen under målområdet Målpunkter

för regional samhällsservice men för att underlätta framtida samarbeten föreslås att kulturen även tas upp i färdriktningen under målområde Levande och attraktiva stadskärnor. Det skulle lyfta kultur som en del av ett mer långsiktigt perspektiv för att nå målen i RUFS, vilket framför allt saknas i färdplanen för Kista-Sollentuna-Häggvik.

Staden ser positivt på insatsen Samverkan för att stärka kulturen i de regionala stadskärnorna men den sista meningen ”Främja mellankommunala samarbeten kring etableringar kopplat till idrottens platser i de regionala stadskärnorna” föreslås kompletteras så att även etableringar av kulturens platser främjas.

Vad gäller insatserna Underlätta matchningen mellan lokalutbud och efterfrågan inom kulturen är stadens erfarenhet att dylika plattformar är mycket svårhanterliga. De kräver mycket insamlande av rörlig data från olika fastighetsbolag. Lediga lokaler annonseras dessutom redan på flertal plattformar. Staden föreslår därför att denna insats utgår för att prioritera andra insatser inom området som skulle kunna ge mer utväxling.

Sedan år 2016 arbetar Stockholms stad med kulturlotsning som ett verktyg för att stötta kulturaktörer med uppstart, etablering och utveckling av sina kulturverksamheter. Kulturlotsarna arbetar med att matcha kulturaktörer och fastighetsägare i syfte att utveckla och etablera nya platser för kultur. Kulturlotsarna agerar som en kunskapspartner och länk mellan kulturlivets aktörer, fastighetsägare och stadens förvaltningar. Kulturlotsning är en av kulturförvaltningens viktigaste metoder för att Stockholm ska växa med kultur, på kort och lång sikt. Staden ser därför kommunens befintliga lotsfunktion som en mer effektiv väg för att hjälpa kulturella och kreativa verksamheter att hitta lokaler i de regionala stadskärnorna.

Staden tog 2023 fram rapporten Lokalbehovsanalys för Stockholms kulturliv 2031 vilken skulle kunna ligga till grund för fortsatt arbete.

Målområde: Naturliga lokaliseringsplatser för näringsliv och innovation

Näringslivet är en grundläggande förutsättning för att skapa välfungerande regionala kärnor. Kontorsarbetsplatser har en viktig roll för att skapa levande stadsliv men att marknadsintresset är begränsat i kärnorna. Formuleringen ”Ökad etablering av kontor” i ingressen till målområdet Naturliga lokaliseringsplatser för näringsliv och kultur står i konflikt med stadens planering och analys, liksom regionens egen rapport Värdering av stadskvaliteter – betalningsvilja för kontor. Stockholms stad föreslår därför att formuleringen ses över, även om det bara är en direkt

referens till vad som står i granskningshandlingen av RUFS 2060, för att tydliggöra att allt näringsliv i kärnorna är viktigt.

Besöksnäringen, inklusive möten, evenemang, handel, upplevelser och besöksrelaterad service, är en viktig del av näringslivsutvecklingen i de regionala stadskärnorna och bidrar till arbetstillfällen, stadsliv och attraktivitet. Verksamhetsområden och logistik är andra exempel på viktigt näringsliv i båda kärnorna. Stockholms stad föreslår att färdplanerna kompletteras med skrivningar om att öka bredden och variationen i näringslivet samt stärkt samverkan för etablering av arbetsplatser inom offentlig eller ideell sektor, i likhet med etableringen av Stockholms hems huvudkontor i Skärholmen. Potentialen att etablera statliga och/eller europeiska myndigheter och museer etc. föreslås utredas.

Insatsen Stärk små och medelstora företags möjligheter till hållbar omställning genom finansiering och rådgivning, som finns i båda färdplanerna och handlar om samverkan med Almi, kan med fördel utvecklas och förtydligas. Regionens roll i arbetet får gärna också beskrivas.

Målområde: Tillgängliga regionala stadskärnor som bidrar till hållbart resande

God tillgänglighet är en central förutsättning för att stadskärnorna ska kunna utvecklas till välfungerande och attraktiva regionala kärnor. Stockholms stad ser positivt på att målområdet Tillgängliga regionala stadskärnor som bidrar till hållbart resande ingår i färdplanerna i och med att regionen har ansvaret och rådigheten över kollektivtrafiken. Stockholms stad anser dock att kollektivtrafik och infrastruktur borde få ännu mer utrymme i färdplanerna då frågorna har stor betydelse för att uppnå målen i RUFS och är avgörande för att nå målen om ett hållbart resande och då frågorna också kräver samordning med flera aktörer.

Öppnandet av Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn skapar nya kopplingar i regionen. Behovet av kollektivtrafiksatsningar för att erbjuda alternativ med hållbara transporter i dessa länkar skulle med fördel kunna lyftas tydligare.

Parkering och mobilitet är strategiska verktyg i stadsutvecklingen som bör integreras tydligare i det fortsatta genomförandet av färdplanerna. Hållbara transporter uppnås inte enbart genom minskat parkeringsutbud, utan sker genom rätt lokalisering, rätt prissättning och rätt typ av parkering. Staden anser att färdplanerna bör synliggöra behovet av fortsatt mobilitet med etappvisa parkeringsstrategier, där utbud/efterfrågan från handel, besöksnäring och arbetsplatser beaktas och anpassas över tid. Detta kan till exempel ske genom etablering av samnyttjande och mobilitetsanpassade parkeringsanläggningar, så kallade mobilitetshubbar. Stockholms stad beslutade 2025 om en ny

parkeringspolicy med tydligt fokus på att minska bilismen genom minskat antal parkeringsplatser, högre avgifter och nya regler för nyproduktion.

Staden ser vinster med att samordna insatser över kommungränserna för minskat bilresande inom och till kärnorna och föreslår att färdplanerna kompletteras med skrivningar om det.

Synpunkter på Färdplan för Kista-Sollentuna-Häggvik

I färdplanen används begreppen ”kärnor”, ”noder” och ”delar”. För att underlätta läsandet föreslås begreppet noder definieras tidigare i dokumentet och även illustreras i kartan.

En detalj som bör justeras i beskrivningen av kärnan (s.9) är att det är genom stiftelsen Electrum och bolaget Kista Science City AB som samverkan sker mellan akademi, näringsliv, kommun och region.

Målområde: Levande och attraktiva stadskärnor

Insatsen Ta fram en gemensam målbild för Kista-Sollentuna-Häggvik föreslås även omfatta frågor om identitet, berättelse och kommunikation. En tydlig och samordnad bild av Kista-Sollentuna-Häggvik stärker platsens attraktivitet gentemot företag, investerare, besökare och boende, och underlättar samverkan mellan berörda aktörer.

Stockholms stad instämmer i behovet av insatsen Arbeta tillsammans för att stärka och aktivera ett utvalt stråk inom kärnan. Staden förespråkar att Kistagången, stråket mellan Kista och Helenelund, prioriteras.

Insatsen Stärk kopplingarna mellan den regionala och lokala grönstrukturen i kärnan får gärna förtydligas kring vad som menas med ”gröna stationer”.

Målområde: Målpunkter för regional samhällsservice

I insatsen Verka för högre utbildning och yrkesutbildning i den regionala stadskärnan är motiveringen att det ”borde” finnas potential för högre utbildning, vilket är vagt. Skrivningen föreslås ändras till: Potentialen för högre utbildning och/eller yrkesutbildning föreslås utredas tillsammans med berörda aktörer.

Insatsen Öka vårdutbudet i den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik föreslås kompletteras med en skrivning om att det ska säkerställas att det finns god och jämlik tillgång till vård i kärnan. Staden ser att det finns behov av en familjecentral i Husby.

Målområde: Naturliga lokaliseringsplatser för näringsliv och innovation

Insatsen Stärk den regionala stadskärnans noder och deras unika profiler får gärna förtydligas kring hur de olika nodernas styrkor ska användas för att stärkas och komplettera varandra. Staden föreslår även att denna insats slås ihop med insatsen Stärk de regionala stadskärnornas olika profiler.

Målområde: Tillgängliga regionala stadskärnor som bidrar till hållbart resande

Stockholms stad vill särskilt betona vikten av en robust, kapacitetsstark och internationellt konkurrenskraftig kollektivtrafiksörjning av Kista–Sollentuna–Häggvik. Stadskärnans roll som ett av regionens viktigaste områden för kunskapsintensivt näringsliv, innovation, möten och evenemang ställer höga krav på tillgänglighet. För att attrahera företag, internationell kompetens, kongresser, affärsresenärer och besökare krävs att området är enkelt att nå med kollektivtrafik, såväl regionalt och storregionalt som lokalt, och att tillgängligheten fungerar väl under hela dygnet.

Staden ser mycket positivt på de infrastruktursatsningar som stärker Kista–Sollentuna–Häggviks tillgänglighet, såsom utbyggd tunnelbana, tvärbanans Kistagren samt förbättrade regionala och storregionala tågförbindelser. Särskilt viktigt ur ett destinationsperspektiv är smidiga byten, tydlig orienterbarhet och god koppling mellan kollektivtrafiknoder och stadskärnans målpunkter, inklusive arbetsplatser, hotell, mötesanläggningar, evenemangsplatser och service.

Staden håller med om skrivningen i färdriktningen om att öka uppkopplingen mot Östra Mellansverige och Arlanda samt att stärkta tvärförbindelser är viktiga, men ser att det skulle finnas stora fördelar också med en järnvägsuppkoppling mellan Kista och Oslo. Stockholms stad anser även att det finns behov att stärka tvärförbindelserna med den södra regionahalvan, inte enbart på den norra regionahalvan som det är skrivet nu. Skrivningen föreslås justeras till: ”Öka kärnans storregionala uppkoppling mot Arlanda, Östra Mellansverige och Oslo och verka för stärkta tvärförbindelser till övriga regionala stadskärnor”.

Insatsen Ökad kunskap om resandets utveckling föreslås justeras så att resandet till/från olika noder utreds eftersom det kan förväntas vara stor skillnad inom kärnan.

Insatsen Stärk kopplingarna inom kärnan och öka möjligheterna för fler att gå, cykla och åka kollektivt bör kompletteras med att det finns behov av att stärka cykelkopplingarna mellan Kista och centrala Stockholm.

Stockholms stad instämmer i behovet av samverkan för ett genomförande av Tvärbanans Kistagren till Helenelund och värnar om att färdigställa tvärbanan i tid men är angelägen om att hänsyn tas till pågående och kommande stadsutveckling samt att projektet bidrar till att skapa ett attraktivt stadsrum. Staden anser att de krav som ställts för ett genomförande, exempelvis infrastrukturpassningar, skyddsåtgärder vid Ulvsundavägen och gestaltningen av Jan Stenbecks torg, fortsatt är viktiga.

Insatsen Undersök förutsättningarna för ett regionalstågsstopp i den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik bör formuleras tydligare, förslagsvis byts begreppet ”undersök” mot ”utred”. Stockholms stad förespråkar Kista-Helenelund som placering för regionalstågsstopp.

Staden ser inte att insatsen Samverkan och kunskapsuppbyggnad kring området ”Kilen” i Helenelund är en prioriterad fråga de närmsta åren, utan att den kan lyftas på sikt när det finns marknadsförutsättningar för en utveckling i området. Frågan kanske även går att hantera på ett enkelt sätt utanför färdplanen.

Synpunkter på färdplan för Kungens kurva–Skärholmen

Sedan 2022 samverkar Huddinge kommun och Stockholms stad kring fritidsverksamhet, utveckling av regional stadskärna, näringsliv, kultur och trygghet med stöd i en politiskt beslutad samverkansöverenskommelse. Målet med samverkan är att uppnå synergier och ökad effekt av respektive kommuns arbete kring kommunernas långsiktiga verksamhetsmål för den regionala kärnan. Samverkansarbetet ska utgå från berörda parter ansvarsområden, organisation och gällande lagstiftning och ska ske genom såväl kortsiktigt som långsiktigt arbete. Kommunerna har ambitionen att växla upp samverkansarbetet genom att på sikt ta fram ett utvecklingsprogram och en handlingsplan för den regionala Kungens kurva–Skärholmen, vilket Huddinge redan idag har för den regionala kärnan Flemingsberg. Staden önskar påtala att det är viktigt att den regionala färdplanen möjliggör flexibilitet, så att den går att koppla samman med kommunernas redan befintliga och planerade samverkansarbete samt att den bidrar till att skapa handlingskraft för att realisera visionen för Kungens kurva–Skärholmen som en regional stadskärna.

Målområde: Levande och attraktiva stadskärnor

I insatsen Verka för en ökad upplevelse av trygghet i den regionala stadskärnan nämns Skärholmens busstorg och passager under E4. Förslagsvis tas detaljer om platserna bort för att öppna upp för arbete utifrån aktuella behov.

Målområde: Naturliga lokaliseringsplatser för näringsliv och innovation

En stärkt kvälls- och helgekonomi kan bidra till att utveckla stadskärnan som regional destination för upplevelser, möten och evenemang. Färdplanen föreslås kompletteras med en insats om att attrahera och utveckla kvällsekonomin i den regionala stadskärnan.

Målområde: Tillgängliga regionala stadskärnor som bidrar till hållbart resande

Stockholms stad vill särskilt betona vikten av en väl fungerande, kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafikförsörjning för Kungens kurva–Skärholmen. God kollektivtrafiktillgänglighet är avgörande för att attrahera både vardagsbesökare och mer sällanbesökande målgrupper, liksom för att möjliggöra en stärkt kvälls- och helgekonomi.

Staden instämmer i behovet av insatsen Undersök tillfälliga mobilitetslösningar innan planerad kollektivtrafik är på plats. Den är av stor betydelse för att säkerställa god tillgänglighet för besökare och näringsliv samt för att stärka platsens funktion som destination redan under pågående utveckling. Tillfälliga och kompletterande mobilitetslösningar, särskilt under omvandlings- och byggsleden, kan spela en viktig roll för att upprätthålla tillgänglighet och attraktivitet för besökare. Sådana lösningar bör ses som strategiska verktyg för destinationsutveckling och inte enbart som tekniska eller övergångsvisa trafikåtgärder. Staden föreslår att regionen som huvudman för kollektivtrafiken driver denna insats.

Som svar på remissen Förslag till färdplaner för de regionala stadskärnorna hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, Järva stadsdelsförvaltnings, kulturförvaltningens, miljöförvaltningens, Skärholmens stadsdelsförvaltnings, stadsbyggnadskontorets, Stockholms Stadshus AB och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Övriga kommentarer

Stockholms stad önskar inför framtida remisser är att de innehåller samtliga kartbilder som är tänkta att ingå i underlaget.

Stockholm som ovan

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande