

Förslag till färdplaner för de regionala stadskärnorna

Remiss från Region Stockholm

Remisstid den 27 mars 2026

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med Stockholms stads yttrande, bilaga 1 till stadens promemoria.
2. Berörda nämnder uppmanas att anmäla det gemensamma tjänsteutlåtandet i sin nämnd.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Jan Valeskog

Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har remitterat förslag till färdplaner för de regionala stadskärnorna till bland annat Stockholms stad för yttrande. Stockholms stad har två regionala stadskärnor: Kungens kurva-Skärholmen, som delas med Huddinge kommun och Kista-Sollentuna-Häggvik, som delas med Sollentuna kommun.

Att utveckla en mer flerkärnig Stockholmsregion, med åtta regionala stadskärnor, är en grundläggande strategi för regionens utveckling sedan den regionala utvecklingsplanen 2001.

För att genomföra intentionerna i den regionala utvecklingsplanen har Region Stockholms klimat- och regionutvecklingsnämnd fått ett budgetuppdrag att, inom ramen för arbetet med att revidera den regionala utvecklingsplanen (RUFS) 2060, ta fram färdplaner för de regionala stadskärnorna. Färdplanerna ska vara till för att utveckla såväl klimat- och resurseffektiva som attraktiva regionala stadskärnor baserade på deras karaktärer och komparativa fördelar. Färdplanerna ska även beakta hur kulturen kan involveras när de regionala stadskärnorna utvecklas.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Järva stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Stockholms

Stadshus AB. Samtliga remitterade nämnders förvaltningar och bolag har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Järva stadsdelsförvaltning, Skärholmens stadsdelsförvaltning och Stockholms Stadshus AB framför att färdplanernas fyra målområden fångar de mest angelägna frågorna att arbeta med för att nå mål och intentioner i den regionala utvecklingsplanen. Kontoren och Stockholms Stadshus AB 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.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Jag välkomnar Region Stockholms färdplaner för de regionala stadskärnorna och ser dem som viktiga verktyg för att stärka den flerkärniga Stockholmsregionen.

Färdplanerna är förankrade i RUFS 2060 och ger en relevant bild av stadskärnornas styrkor, utmaningar och potential. De fyra målområdena fångar centrala frågor, och det är positivt att färdplanerna tydligt lyfter samverkan mellan regional-, kommunal- och lokal nivå samt har potential att driva frågor på statlig nivå.

Samtidigt bedömer stadens remissinstanser att insatserna i vissa fall är väl detaljerade och delvis överlappande. De skulle med fördel kunna omformuleras för att tydligare visa gemensamma ambitioner, kvalitet eller funktion, samt att beroenden mellan insatser förtydligas. Roller och ansvar mellan region och kommun behöver klargöras, samtidigt som det kommunala självstyret ska värnas. Det är viktigt att arbetet kan anpassas efter aktuella behov, eftersom dessa förändras över tid, vilket gör det värdefullt att hålla handlingsutrymmet öppet.

Färdplanerna bör bygga på ett helhetsperspektiv där trygghet, stadsliv, grönstruktur, kultur, näringsliv och kollektivtrafik samverkar. Insatserna ska planeras på kort, medel och lång sikt för att skapa levande, attraktiva och hållbara stadsmiljöer. För Kista–Sollentuna–Häggvik och Kungens kurva–Skärholmen är det särskilt viktigt att färdplanerna stödjer redan pågående samarbete och samtidigt ger utrymme för flexibilitet i genomförandet.

Stockholm den 18 mars 2026

Jan Valeskog

Bilagor

1. Stockholms stads yttrande, dnr KS 2025/1602-10.1
2. Förslag till färdplaner för de regionala stadskärnorna, dnr KS 2025/1602-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Ärendet

Region Stockholm har remitterat förslag till färdplaner för de regionala stadskärnorna till bland annat Stockholms stad för besvarande. Stockholms stad har två regionala stadskärnor: Kungens kurva-Skärholmen som delas med Huddinge kommun och Kista-Sollentuna-Häggvik som delas med Sollentuna kommun.

Att utveckla en mer flerkärnig Stockholmsregion, med åtta regionala stadskärnor, är en grundläggande strategi för regionens utveckling sedan den regionala utvecklingsplanen 2001.

För att genomföra intentionerna i den regionala utvecklingsplanen har Region Stockholms klimat- och regionutvecklingsnämnd fått ett budgetuppdrag att, inom ramen för arbetet med att revidera den regionala utvecklingsplanen (RUFS) 2060, ta fram färdplaner för de regionala stadskärnorna. Färdplanerna ska vara till för att utveckla såväl klimat- och resurseffektiva som attraktiva regionala stadskärnor baserade på deras karaktärer och komparativa fördelar. Färdplanerna ska även beakta hur kulturen kan involveras när de regionala stadskärnorna utvecklas.

Under 2024 och 2025 har regionledningskontoret haft möten och workshops med samtliga kommuner som har en regional stadskärna. Fokus har varit att beskriva nuläget och fånga de utmaningar, möjligheter och behov som finns i respektive stadskärna. Arbetet har bedrivits i nära samarbete med berörda kommuner och i samverkan med Region Stockholms förvaltningar. Resultaten har sammanställts i förslag till färdplaner för alla åtta regionala stadskärnor. Dialogerna har även kompletterats med en statistisk uppföljning över utvecklingen i de regionala stadskärnorna, en så kallad lägesbild. Lägesbilderna skickas ut tillsammans med färdplanerna som kunskapsunderlag men är inte en del av remissen.

Efter remisstiden kommer slutliga justeringar göras i färdplanerna inför planerat antagande i Region Stockholms klimat- och regionutvecklingsnämnd i maj 2026. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) 2060 planeras även att tas upp för antagande i regionfullmäktige i maj 2026.

Remissammanställning

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

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

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, kulturförvaltningens, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, Järva stadsdelsförvaltnings, Skärholmens stadsdelsförvaltnings och Stockholms Stadshus AB:s gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 20 februari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren 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. Kontoren 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.

Kontoren bedömer att färdplanernas fyra målområden fångar de mest angelägna frågorna att arbeta med för att nå mål och intentioner i den regionala utvecklingsplanen. Kontoren 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.

Kontoren 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. Kontoren 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.

Kontoren 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 kontoren

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.

Ett önskemål inför framtida remisser är att de innehåller samtliga kartbilder som är tänkta att ingå i underlaget.

Målområde: Levande och attraktiva kärnor

Kontoren 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. Kontoren 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

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

Kontoren 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.

Kontoren 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. Kontoren 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. Kontoren 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 Lokalbehovsanalyser 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 marknadsintresset är dessvärre ytterst begränsat i kärnorna. Formuleringen ”Ökad etablering av kontor” i ingressen till målområde Naturliga lokaliseringsplatser för näringsliv och kultur står i konflikt med stadens planering och analyser, liksom regionens egen rapport Värdering av stadskvaliteter – betalningsvilja för kontor. Kontoren 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. Färdplanerna föreslås därför 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 muséer 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. Kontoren 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. Kontoren 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 kollektivtrafik-satsningar 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. Kontoren 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.

Kontoren 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.

Kontoren instämmer i behovet av insatsen Arbeta tillsammans för att stärka och aktivera ett utvalt stråk inom kärnan. Kontoren 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 och skrivningen föreslås därför 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 finnas god och jämlik tillgång till vård i kärnan. Kontoren 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. Kontoren föreslår även att denna insats slås ihop med insatsen Stärk de regionala stadskärnornas olika profiler.

Målområde: Tillgängliga regionala stadskärnor som bidrar till hållbart resande.

Kontoren 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.

Kontoren 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.

Kontoren 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. Kontoren 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.

Kontoren 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 som exempelvis infrastrukturanpassningar, 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.

Kontoren ser inte att insatsen Samverkan och kunskapsuppbyggnad kring området ”Kilen” i Helenelund som 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 kuva Skärholmen, vilket Huddinge redan idag har för den regionala kärnan Flemingsberg. Kontoren 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 besök. 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.

Kontoren 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 byggskenen, 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. Kontoren 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.