

**Stadsledningskontoret  
Exploateringskontoret  
Järva stadsdelsförvaltning  
Kulturförvaltningen  
Miljöförvaltningen  
Skärholmens stadsdelsförvaltning  
Stadsbyggnadskontoret  
Stockholms stadshus AB  
Trafikkontoret**

Dnr KS 2025/1602  
Dnr E2025-04019  
Dnr JÄRVA 2025/1459  
Dnr KUL 2025/1884  
Dnr 2025-24671  
Dnr SKHLM 2025/1239  
Dnr 2025-20133  
Dnr SSAB 2025/235  
Dnr T2025-04253

**Handläggare**

Stadsledningskontoret  
Heli Rosendahl  
Telefon: 08-508 293 69

Exploateringskontoret  
Louise Bill  
Telefon: 08-508 264 93

Järva stadsdelsförvaltning  
Christoffer Lind  
Telefon: 08-508 292 44

Kulturförvaltningen  
Tanja Tiberger von Brünken  
Telefon: 08-508 318 88

Miljöförvaltningen  
Frida Orveland  
Telefon: 08-508 288 32

Skärholmens stadsdelsförvaltning  
Cecilia Westerlund  
Telefon: 08-508 240 14

Stadsbyggnadskontoret  
Petter Lindencrona  
Telefon: 08-508 275 70

Stockholms stadshus AB  
Magnus Thulin  
Telefon: 08-508 299 38

Trafikkontoret  
Pierre Savard  
Telefon: 08-508 262 41

**Till**

Kommunstyrelsen  
Exploateringsnämnden  
Järva stadsdelsnämnd  
Kulturnämnden  
Miljönämnden  
Skärholmens stadsdels-  
nämnd  
Stadsbyggnadsnämnden  
Koncernstyrelsen  
Trafiknämnden

**Förslag till färdplaner för de regionala  
stadskärnorna**

Remiss från Region Stockholm

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på *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 tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

## Sammanfattning

Regionen fick år 2023 i uppdrag att i samarbete med kommunerna och andra aktörer, ta fram färdplaner för de regionala stadskärnorna. Stockholms stad ingår i två regionala stadskärnor: Kungens kurva-Skärholmen och Kista-Sollentuna-Häggvik. Förslag till färdplaner är ute på remiss under perioden 12 december 2025 till 28 februari 2026. Stockholms stad har fått anstånd till 27 mars.

Färdplanerna är fördjupningar av den regionala utvecklingsplanen, RUFS, och syftar till 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. Insatserna i färdplanerna avgränsas till att gälla frågor som regionens aktörer behöver samverka kring och som ingen enskild aktör har ensam rådighet över.

Genomförandet av färdplanerna föreslås docka i och löpa parallellt med processen för ett genomförande av RUFS. I genomförandet av färdplanerna föreslås mindre forum mellan kommun- och regionpolitiker i respektive regional stadskärna för att prioritera och planera vilka insatser som gemensamt ska kraftsamlas kring under en kommande tvåårsperiod. De politiska samtalen kan ligga till grund för respektive organisations budgetarbete och verksamhetsplanering för kommande år. Insatserna i färdplanerna kan initieras genom politiska uppdrag eller bedrivas inom ramen för respektive organisations löpande verksamhet. Insatser i färdplanen kan även genomföras med hjälp av medel, finansiella anslag, från Region Stockholm eller andra aktörers utlysningar.

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 är positiva till att insatserna i färdplanerna ska vara generellt skrivna för att kunna formas tillsammans allt eftersom arbete med insatserna påbörjas. Insatserna bör visa på en gemensam ambition, kvalitet eller funktion som behöver utvecklas. Det finns behov att se över vissa formuleringar kring syfte, innehåll och detaljeringsgrad.

Kontoren anser att formerna för det gemensamma forumet som ska diskutera prioriteringar behöver arbetas vidare med. 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.

Kontoren anser att grönstrukturens viktiga roll för såväl rekreation som biologisk mångfald skulle behöva uppmärksammas tydligare i färdplanerna. 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.

Kontoren ser positivt på att kultur tas upp som en faktor för att utveckla de regionala stadskärnorna. Kulturens centrala roll för att skapa ett levande stadsliv föreslås även lyftas under målområde *Levande och attraktiva stadskärnor* för att underlätta framtida samverkan, istället för att bara finnas med under målområdet *Målpunkter för regional samhällsservice*.

Näringslivet är en grundläggande förutsättning för att skapa välfungerande regionala kärnor. Färdplanen lyfter behovet av att utveckla kontor i kärnorna men marknadsintresset är dessvärre ytterst begränsat. Färdplanen föreslås därför förtydligas kring att allt näringsliv i kärnorna är viktigt och att bredden och variationen i näringslivet bör öka. Stärkt samverkan för etablering av arbetsplatser inom offentlig och ideell sektor är viktigt.

Kontoren anser 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 dessutom kräver samordning med flera aktörer.

## **Bakgrund**

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 klimat- och regionutvecklingsnämnden fått ett budgetuppdrag att, inom ramen för arbetet med att revidera den regionala utvecklingsplanen (RUFS), 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.

Förslag till färdplaner för alla åtta regionala stadskärnor är på remiss under perioden 12 december 2025 till 28 februari 2026. Stockholms stad har fått anstånd till 27 mars.

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 tas upp för antagande i regionfullmäktige i maj 2026.

## Ärendets beredning

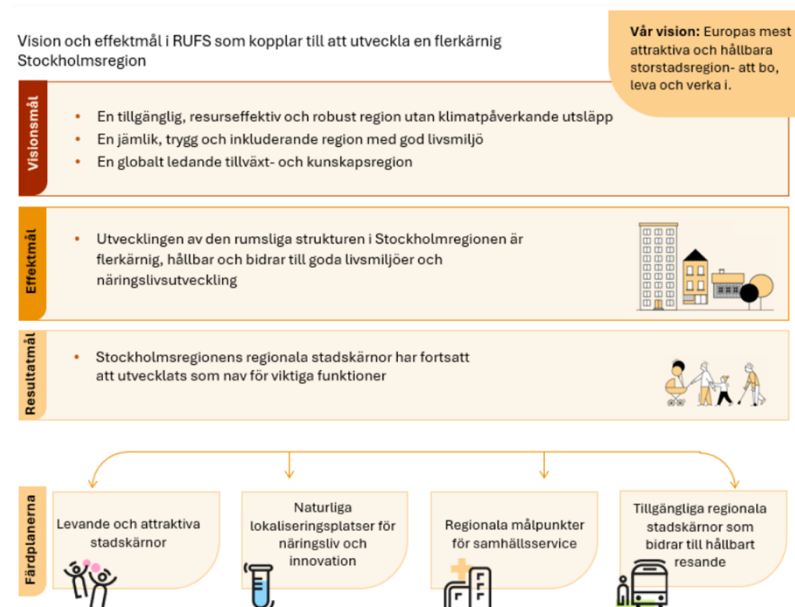
Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, Järva stadsdelsförvaltning, miljöförvaltningen, kulturförvaltningen, Skärholmens stadsdelsförvaltning, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Stadshus AB och trafikkontoret. Stockholms Stadshus AB har inhämtat underlag från dotterbolagen Kulturhuset Stadsteatern AB, Stockholms Stads Parkerings AB och Stockholm Business Region AB.

## Ärendet

Färdplanerna för Kungens kurva-Skärholmen och Kista-Sollentuna-Häggvik är fördjupningar av den regionala utvecklingsplanen, RUFS, och är gemensamma verktyg för att genomföra dess intentioner och mål.

Insatserna i färdplanerna har tagits fram i nära samarbete med ansvariga från respektive regional stadskärna och avgränsas till att gälla frågor som regionens aktörer behöver samverka kring och som ingen enskild aktör har ensam rådighet över.

Färdplanerna är disponerade efter de fyra målområden som identifierats som viktiga för att nå mål och intentioner i den regionala utvecklingsplanen: Levande och attraktiva stadskärnor, Naturliga lokaliseringsplatser för näringsliv och innovation, Regionala målpunkter för samhällsservice och Tillgängliga regionala stadskärnor som bidrar till ett hållbart resande.



*Vision och mål i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) som har direkt koppling till de regionala stadskärnorna samt de fyra målområdena som ingår i färdplanerna och lägesbilderna.*

Inom varje målområde i färdplanerna finns ett förslag till färdriktning samt förslag på insatser som baseras på varje kärnas unika styrkor, utmaningar och behov. Färdriktningen anger den riktning som kommuner och regionen behöver jobba mot i ett mer långsiktigt perspektiv för att nå målen i RUFs. Insatserna har ett mer kortsiktigt perspektiv och är aktiviteter som ska bidra till en utveckling i linje med färdriktningen. Insatserna är generellt skrivna, tanken är att de formas tillsammans och konkretiseras allt eftersom prioriteringar görs, eller uppdras att arbeta med en insats. Insatserna kan drivas av Region Stockholm, av kärnkommunerna eller av andra aktörer. Några insatser är gemensamma för samtliga regionala stadskärnor medan andra insatser är unika för respektive regional stadskärna.

#### Färdplanernas struktur



#### Färdplanens struktur

Genomförandet av färdplanerna föreslås docka i och löpa parallellt med processen för ett genomförande av RUFs. För att genomföra RUFs föreslås ett så kallat Regionalt Forum som ska fungera som en plattform för politiska samtal mellan Region Stockholm och länets kommuner kring regionens långsiktiga utveckling. I genomförandet av färdplanerna föreslås mindre forum, bilaterala politiska samtal, mellan kommun- och regionpolitiker i respektive regional stadskärna. Dialogerna kan föras i anslutning till det större regionala forumet som bedrivs inom ramen för RUFs. Syftet med de politiska samtalen är att prioritera och planera vilka insatser som vi tillsammans behöver kraftsamla kring under en kommande tvåårsperiod. Utgångspunkten för samtalen är färdplanerna samt resultaten i de lägesbilder som tas fram av Region Stockholm.

De politiska samtalen kan ligga till grund för respektive organisations budgetarbete och verksamhetsplanering för kommande år. Insatserna i färdplanerna kan initieras genom politiska uppdrag eller bedrivs inom ramen för respektive organisations löpande verksamhet. Insatser i färdplanen kan även

genomföras med hjälp av medel, finansiella anslag, från Region Stockholm eller andra aktörers utlysningar.

Insatserna i färdplanerna för Kungens kurva-Skärholmen och Kista-Sollentuna-Häggvik genomförs i samverkan mellan Region Stockholm, Stockholms stad och Huddinge respektive Sollentuna kommun samt andra relevanta aktörer. På Region Stockholm leds arbetet med att genomföra färdplanerna av regionledningskontoret.

I nätverket för de regionala stadskärnorna sker ett gemensamt lärande och kunskapsutbyte kring de insatser och aktiviteter som pågår inom ramen för färdplanerna.

Region Stockholm ska kontinuerligt följa upp utvecklingen i de regionala stadskärnorna inom de målområden som formulerats i färdplanerna. Uppföljningen sammanställs i så kallade Lägesbilder som sedan analyseras och diskuteras med kommunerna i de regionala stadskärnorna vilket sedan ligger till grund för de politiska samtalen mellan kommun- och regionpolitiker.

### **Synpunkter och förslag**

#### **Synpunkter som gäller båda färdplanerna**

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 grönnare 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 kulturresevat 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 RUFFS, 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 *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 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 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. 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 kollektivtrafikförsörjning 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 järnvägskoppling 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 regionaltågstopp i den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik* bör formuleras tydligare, förslagsvis byts begreppet ”undersök” mot ”utred”. Stockholms stad förespråkar Kista-Helenelund som placering för regionaltågstopp.

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.

Fredrik Jurdell  
Stadsdirektör

Thomas Andersson  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Toni Mellblom  
Förvaltningschef  
Järva stadsdelsförvaltning

Maria Jansén  
Förvaltningschef  
Kulturförvaltningen

Anna Hadenius  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

Magnus Borgsten  
Förvaltningschef  
Skärholmens  
stadsdelsförvaltning

Amanda Horwitz  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

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

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret



Underskriftens äkthet valideras här: <https://underskriftpas.stockholm.se/validera>