

§ 58

Färdplaner för de regionala stadskärnorna

KRN 2023-0147

Sammanfattning

Klimat- och regionutvecklingsnämnden fick 2023 ett budgetuppdrag att ta fram färdplaner för de regionala stadskärnorna. Arbetet har bedrivits i nära samverkan med de kommuner som har en regional stadskärna, Region Stockholms förvaltningar, Locum AB samt med Trafikverket och Almi Stockholm AB. Ett förslag till färdplan med insatser har tagits fram för respektive regional stadskärna, som syftar till att nå färdriktningen och målen. I färdplanerna finns också ett förslag till genomförande av färdplanens insatser.

Under perioden 12 december 2025 till 28 februari 2026 har färdplanerna varit ute på remiss till berörda kommuner, Trafikverket samt nämnder inom Region Stockholm. Samtliga remissinstanser har svarat på remissen.

Remissinstanserna är positiva till Region Stockholms initiativ att ta fram färdplaner och anser att målområdena och insatserna är relevanta.

Under remisstiden och efter remisstidens slut har regionledningskontoret haft fortsatta dialoger med remissinstanserna för att diskutera inkomna synpunkter. Remissynpunkterna och dialogerna har gett underlag till förtydliganden och förbättringar som bidragit till att stärka och utveckla färdplanerna.

Regionledningskontoret föreslår utifrån detta att klimat- och regionutvecklingsnämnden fastställer de åtta färdplanerna för de regionala stadskärnorna.

Beslutsunderlag

1. Utvecklingsdirektörens tjänsteutlåtande – Färdplaner för de regionala stadskärnorna
2. Färdplan för den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta
3. Färdplan för den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg
4. Färdplan för den regionala stadskärnan Flemingsberg
5. Färdplan för den regionala stadskärnan Haninge stadskärna
6. Färdplan för den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik
7. Färdplan för den regionala stadskärnan Kungens kurva-Skärholmen
8. Färdplan för den regionala stadskärnan Södertälje stadskärna
9. Färdplan för den regionala stadskärnan Täby C-Arninge
10. Remissredogörelse för Färdplaner för de regionala stadskärnorna

Yrkanden

Ordförande Märta Martin-Granlund (C) yrkar bifall till utvecklingsdirektörens förslag till beslut.

Ledamoten Andreas Birgersson m.fl. (SD) yrkar bifall till eget förslag till beslut (bilaga).

Beslutsgång

Ordförande Märta Martin-Granlund (C) ställer de två förslagen till beslut mot varandra och finner att klimat- och regionutvecklingsnämnden beslutar enligt utvecklingsdirektörens förslag till beslut.

Beslut

Klimat- och regionutvecklingsnämnden beslutar följande.

Färdplanerna för de regionala stadskärnorna Arlanda-Märsta, Barkarby-Jakobsberg, Flemingsberg, Haninge stadskärna, Kista-Sollentuna-Häggvik, Kungens kurva-Skärholmen, Södertälje stadskärna och Täby-Arninge fastställs i enlighet med bilaga 1–8.

Deltar inte i beslut

Liberalerna deltar inte i beslutet.

Reservation

Ledamoten Ledamoten Andreas Birgersson m.fl. (SD) anmäler reservation från Sverigedemokraterna till förmån för eget förslag till beslut.

Särskilt uttalande

Ledamoten Mathias Lindow (L) anmäler ett särskilt uttalande från Liberalerna.

Paragrafen är justerad

Skickas till

Botkyrka kommun
Fastighets- och servicenämnden
Haninge kommun
Huddinge kommun
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Järfälla kommun
Kulturnämnden
Locum AB
Primärvårdsnämnden
Sigtuna kommun
Sollentuna kommun
Stockholm stad
Södertälje kommun
Trafiknämnden
Trafikverket
Täby kommun

Färdplaner för de regionala stadskärnorna

Regionledningskontoret föreslår att nämnden fastställer åtta färdplaner för länets regionala stadskärnor. Färdplanerna har tagits fram i syfte att genomföra intentionerna i den nu gällande regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050.

Sverigedemokraterna har presenterat ett eget, självständigt politiskt alternativ för Stockholmsregionens långsiktiga utveckling genom SD RUFS 2060. Vi menar att de föreslagna färdplanerna vilar på en föråldrad och i grunden felaktig planeringsinriktning. De är därför inte förenliga med den strategiska utveckling som Stockholmsregionen faktiskt behöver.

Färdplanerna präglas av ett ensidigt fokus på förtätning, hållbart resande och utveckling av utpekade urbana noder. Sverigedemokraterna menar i stället att regional planering måste utgå från systemkapacitet, robusthet, trygghet och beredskap. Ett fungerande transportsystem ska inte i första hand bygga på att styra bort människor från vissa trafikslag, utan på att bygga bort flaskhalsar, stärka kapaciteten och skapa pålitliga förbindelser för hela länet.

Vi ser även allvarliga brister i att färdplanerna saknar ett tydligt strategiskt perspektiv på energiförsörjning och civil beredskap. Stockholmsregionens tillväxtnoder måste planeras med hänsyn till samhällsviktig verksamhet, robust infrastruktur och en långsiktigt trygg energiförsörjning. Det kräver en balanserad energimix med planerbar basproduktion och öppenhet för ny teknik, såsom små modulära kärnreaktorer.

Därutöver menar Sverigedemokraterna att hela regionen måste leva. Landsbygd och skärgård får inte reduceras till perifera områden vid sidan av de regionala stadskärnorna. De är bärande delar av länets sammanhållning, försörjningsförmåga och långsiktiga motståndskraft. Regional planering måste därför utgå från att hela länet ska fungera året runt, med permanentboende, service, framkomlighet och trygghet som centrala utgångspunkter.

Sammantaget representerar de föreslagna färdplanerna ett kortsiktigt och otillräckligt planeringsparadigm. Stockholmsregionen behöver en långsiktig utvecklingsinriktning där trygghet, beredskap, energiförsörjning och systemkapacitet väger tyngre än symbolpolitik



och ensidig förtätning. Mot denna bakgrund yrkar
Sverigedemokraterna avslag till regionledningskontorets förslag.

Sverigedemokraterna föreslår Klimat- och regionutvecklingsnämnden
besluta:

1. Att avslå regionledningskontorets förslag om att fastställa
färdplanerna för de regionala stadskärnorna.

Färdplaner för de regionala stadskärnorna

I december 2025 framförde Liberalerna i ett särskilt uttalande att vi gärna hade sett ett tydligare politiskt ledarskap och en bredare förankring avseende färdplanerna för de regionala stadskärnorna. Vi pekade särskilt på att varken region- eller kommunpolitiker hade medverkat vid de möten där färdplanerna tagits fram, utan att arbetet uteslutande skett på tjänstepersonsnivå. Vi varnade då för att färdplanerna riskerade att uppfattas som en skrivbordsprodukt snarare än ett gemensamt åtagande och avstod från att delta i beslutet om att skicka dem på remiss.

Färdplanerna ligger nu åter på nämndens bord, denna gång för fastställande. I remissredogörelsen konstaterar regionledningskontoret att flera remissinstanser tagit upp att de saknar politisk delaktighet i arbetet och att det skulle ha varit bra med politiska möten mellan kommun- och regionpolitiker under arbetets gång, i likhet med arbetet med att ta fram den nya regionala utvecklingsplanen. Den kritik vi framförde i december är därmed inte längre ett enskilt partis ståndpunkt, utan delas av flera av de kommuner och förvaltningar som färdplanerna direkt berör.

Regionledningskontorets svar på denna kritik är dessvärre otillräckligt. I tjänsteutlåtandet och remissredogörelsen hänvisas till att förankringen säkerställts genom möjligheten att lämna synpunkter under remisstiden, att kommunernas politiska representanter kommer att vara delaktiga vid prioriteringen av insatser under genomförandet, samt att Region Stockholms politiker besökte kommunpolitikerna innan arbetet påbörjades. Detta är inte vad remissinstanserna har efterfrågat. En remissomgång ersätter inte ett gemensamt politiskt arbete under processens gång, och inledande dialogmöten innan färdplanerna ens börjat skrivas är inte detsamma som löpande politisk styrning.

Konsekvensen blir att de färdplaner som nu föreslås fastställas har tagits fram utan att den politiska nivån – varken regional eller kommunal – har varit delaktig i utformningen. Detta är särskilt problematiskt med tanke på att färdplanerna ska ligga till grund för politiska uppföljningsmöten där det kommer att fattas beslut om vilka insatser som ska prioriteras under en kommande tvåårsperiod. När den politiska nivån kallas in först efter att färdriktningen redan är låst riskerar uppföljningsmötena att i praktiken bli kvitteringstillfällen snarare än reell politisk prioritering.

I andra strategiskt viktiga frågor såsom revideringen av den regionala utvecklingsplanen och länsplanen för transportinfrastruktur har blocköverskridande samtal och förhandlingar förts mellan partierna innan beslut har fattats för att uppnå en så bred politisk uppslutning som möjligt.



Den typen av politiskt ledarskap och förankring saknas fortfarande i detta ärende. Färdplanerna riskerar därmed att bli den skrivbordsprodukt vi varnade för i december.

Med anledning av ovanstående deltar Liberalerna inte i beslutet.