

**Handläggare**  
Joel Berring  
Telefon 08-508 27 387

**Till**  
Stadsbyggnadsnämnden

## Ställningstagande inför samråd av förslag till program för Södertäljevägen i stadsdelen Liljeholmen (ca 1750 bostäder, kontor, lokaler, förskola och park)

### Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen inför programsamråd.
2. Reviderat programförslag upprättas och ställs ut för samråd.

Amanda Horwitz  
Stadsbyggnadsdirektör

Martin Schröder Pia Ölvebro  
Bitr. Avdelningschef Enhetschef

### SAMMANFATTNING

Stadsdelen Liljeholmen har varit föremål för planering och utveckling under lång tid. Syftet med programmet för Södertäljevägen är att slå fast utgångspunkter och strukturprinciper för den fortsatta planeringen för att utveckla Södertäljevägen till ett urbant och tryggt stadsrum med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser.

Programförslaget utgår från att Liljeholmsbroarna behålls och att Södertäljevägen ligger kvar, i huvudsak i samma höjdläge och sträckning, men byggs om i sin helhet till ett urbant stråk med plats för kollektivtrafik, gång och cykel och ny bebyggelse med aktiva bottenvåningar. Genom ett nytt nät av gator, gångvägar och trappvägar kopplas båda sidor om Södertäljevägen ihop till en kontinuerlig stadsväv. Strukturen möjliggör för goda parkkvaliteter med både en utvidgning av Blomsterdalen och flera nya parker. Förslaget omfattar totalt cirka 175 000 kvm bostadsyta (ca 1750 lägenheter) samt ungefär lika mycket yta för kontor, kommersiella lokaler och ytor i bottenvåningar. Markägare är staden och Jernhusen AB.

#### Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
start.stockholm

Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget ur de flesta aspekter har en god måluppfyllelse, även om påverkan på befintliga kultur- och naturmiljövärden inte helt går att undvika.

Förslaget saknar i dagsläget den ekonomiska robusthet som krävs för att gå vidare med efterföljande detaljplaner. Stadsbyggnadskontoret bedömer ändå, tillsammans med exploateringskontoret, att det är lämpligt att gå ut på samråd för att med samrådet som stöd identifiera handlingsutrymme för en fortsatt process.

Stadsbyggnadskontoret är positivt till programförslaget. Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen inför programsamråd och att slutligt programförslag upprättas och ställs ut för samråd.

## UTLÅTANDE

### Syfte

Syftet med programmet är att slå fast utgångspunkter och strukturprinciper för den fortsatta planeringen för att utveckla Södertäljevägen, samt angränsande områden till ett urbant och tryggt stadsrum med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser. Ett ytterligare syfte är att utveckla Södertäljevägen för framtidens hållbara resande, där vägen både är en stadsgata anpassad främst för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt för nyttotrafik. Programmet ska ge grundförutsättningar för nya gator, bebyggelse och offentliga rum, vilka sedan konkretiseras i efterföljande detaljplaner.

### Bakgrund

Stadsdelen Liljeholmen har varit föremål för planering under lång tid. Ett planprogram godkändes av stadsbyggnadsnämnden år 2000, som ligger till grund för den omvandling som skett vid Liljeholmskajen, Liljeholmstorget och kring Årstaberget. Planprogrammet fastslog att den övergripande visionen för Liljeholmen var att ”låta innerstaden ta språnget över Årstaviken” och bygga stad med dess variation och innehåll.

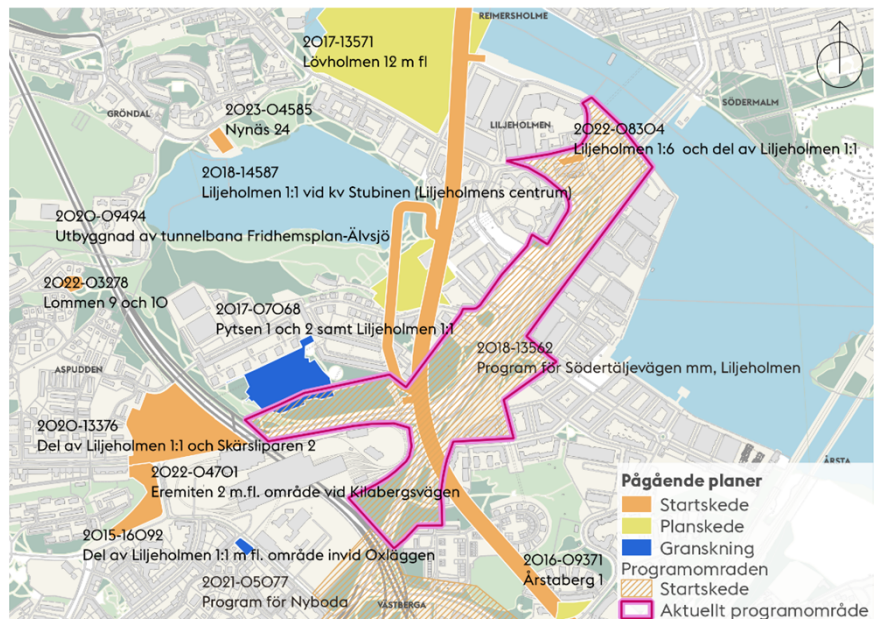
### Plandata

#### Pågående detaljplaner i området

Inom programområdet pågår detaljplan för Liljeholmen 1:6 (2022-08304), som möjliggör flytt och utbyggnad av befintlig tryckpunktstation för Ellevio i Liljeholmen. Planen har varit på samråd.

I programområdets närhet pågår ett flertal relativt omfattande detaljplaner:

- Detaljplan för Lövholmen (2017-13571) möjliggör cirka 1800 bostäder, förskolor, parker och lokaler. Planen har varit på samråd.
- Detaljplan för Liljeholmens galleria (2018-14587) möjliggör centrumverksamheter, kontor, bostäder och tekniska anläggningar. Planen har varit på samråd.
- Detaljplan för Nybohovsskolan (2017-07068) möjliggör utbyggnad av skola, förskola och en ny idrottshall. Planen har varit på granskning.
- Detaljplan för Skärsliparen 2 m.fl. (2020-13376) möjliggör nybyggnad av cirka 300-350 bostäder och en förskola. Beslut om start-PM togs 2020.
- Detaljplan för utbyggnad av tunnelbana för sträckan Fridhemsplan - Älvsjö (2020-09494). Planen har varit på samråd.



Karta som visar pågående detaljplaner och program i närområdet.

### Gällande detaljplaner

Programområdet omfattar ett flertal gällande detaljplaner. Genomförandetiden för dessa planer har alla gått ut, med undantag för den tilläggsplan som finns för ny avloppsledning mellan Eolshäll och Sickla (2015-19085). Programområdet angränsar till detaljplan för Marievik (2010-14465) i nordost. Denna plan har fått laga kraft april 2023 och innebär att Marievik byggs om till en blandad stadsmiljö med omkring 960 nya bostäder och 27 000

kvadratmeter nya ytor för kontor och andra verksamheter. Till det kommer nya parker, förskolor och en kajpromenad med en badbrygga.

### **Markägoförhållanden**

I princip all mark inom programområdet ägs av staden genom stamfastigheterna Liljeholmen 1:1 och Årsta 1:1, samt Jernhusen AB som äger Liljeholmen 4:24. Liljeholmen 4:24 omfattar Liljeholmsbanans sträckning samt parkeringsytorna kring Liljeholmsbron.

### **Relaterade beslut och styrande dokument**

#### **Riksintressen**

Programområdet ligger i anslutning till flera utpekade riksintressen. Essingeleden är riksintresse för kommunikation och farleden Hammarbyleden inklusive hamnytor längs med Mälaren är riksintressen för sjöfarten. Hela programområdet berörs även av bestämmelser kring lägsta flyghöjd för både Bromma och Arlanda flygplatser, för vilka särskilda krav på samråd finns för bebyggelse över 20 meter. Området angränsar även till riksintresse för kulturmiljövård för Stockholms innerstad med Djurgården samt Gröndal.

#### **Översiktsplan**

Södertäljevägen pekas ut som ett urbant stråk och utvecklingen i området ska verka för att stärka det strategiska sambandet mellan Liljeholmen och Södermalm, Midsommarkransen och Årstaberg. Dessutom finns det mål om att stärka det ekologiska sambandet mellan Trekanten och Årstaskogen.

#### **Stockholms byggnadsordning**

Byggnadsordningen är ett kunskapsunderlag som syftar till att förtydliga helhetsbilden av staden och stärka förståelsen för Stockholms landskap och bebyggelse. I byggnadsordningen ingår Liljeholmen i kategorin tät blandstad. I dokumentet beskrivs bland annat att utvecklingen av nya stadsmiljöer ska ske med utgångspunkt ur platspecifika natur- och kulturvärden samt att det är viktigt att skapa en rumsligt integrerad stad genom att i planeringen säkerställa tillgången till mötesplatser som torg och parker och att överbrygga fysiska barriärer så långt som möjligt.

## **Program**

Norra Liljeholmen har varit föremål för planeringsvisioner under lång tid. Ett program för stadsutveckling togs fram år 2000, vilket ligger till grund för den omvandling som skett vid Liljeholmskajen, Liljeholmstorget och kring Årstaberget. Detaljplanerna för Marievik och överdäckningen vid Liljeholms galleria är de sista delarna i programmet med undantag av området runt Södertäljevägen.

## **Kommunala beslut i övrigt**

I 2018 års budget fick exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden i uppdrag att tillsammans *”påbörja planeringen för en omvandling av Södertäljevägen närmast Liljeholmen från trafikled till urban miljö”*. Uppdraget förnyades i efterkommande budgetar. 11 november 2018 fattade exploateringsnämnden ett utredningsbeslut för Södertäljevägen.

## **Nuvarande förhållanden**

### **Stadsbild och historisk bakgrund**

Det tidigare lantliga Liljeholmen omvandlades under 1800-talet till en industriförstad kring Södra stambanan. Under 1900-talet tillkom bland annat Årstabron och Hammarbyleden för järnvägs- respektive sjötrafiken, samt tunnelbanan söderut med stationen Liljeholmen. Under 1960-talet byggdes Essingeleden och bostadsområdet Nybohov. Betydande rivningar har skett där äldre industri- och bostadsbebyggelse har ersatts av nya bostäder och kontor. Under 2000-talet har centrumbebyggelse och bostäder uppförts kring Liljeholmstorget, liksom områden med bostäder vid Årstadal. Området har en dramatisk topografi präglad av Mälarens sprickdalslandskap och flera större höjdparter som reser sig upp till 50 meter över omgivande landskap. Bebyggelsen i närområdet förstärker det kuperade landskapet, bland annat genom högre byggnader på Nybohovsberget.

### **Kulturmiljö**

Inom programområdet finns mycket få befintliga byggnader men många karaktärsdrag och egenskaper som på olika sätt kan knytas till områdets historia. Exempel är äldre dragningar av vägar, synliga bergskärningar, lämningar från järnvägsepoken i form av sparade kontaktledningsstolpar och Sveriges äldsta järnvägstunnel.





*Liljeholmens stationshus med tillhörande godsmagasin är en av få bevarade byggnader inom programområdet. Byggnaden är grönklassad av Stadsmuseet, vilket innebär att den har ett högt kulturhistoriskt värde.*

## Programförslaget

### Programmets innehåll

Södertäljevägen med omland föreslås utvecklas till ett urbant och tryggt stadsrum med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser. Ett mål är att genom hållbar stadsutveckling skapa en urban stadsdel med goda vistelsemiljöer. Programförslaget utgår från att Liljeholmsbroarna behålls och att Södertäljevägen ligger kvar i huvudsak samma höjdläge och sträckning men byggs om i sin helhet till ett urbant stråk med plats för kollektivtrafik, gång och cykel och ny bebyggelse med entréer och aktiva bottenvåningar mot gatan. Genom ett nytt nät av gator, gångvägar och trappvägar kopplas båda sidor av Södertäljevägen ihop till en kontinuerlig stadsväv. Strukturen möjliggör för goda parkkvaliteter med både en utvidgning av Blomsterdalen och flera nya parker. I norra delen bevaras flera äldre värdefulla träd och huvuddelen av den gamla godsstationen. Här finns förutsättningar att skapa en ny park som möter Mälaren och som växer in under Liljeholmsbroarna.

Den planskilda korsningen under Södertäljevägen mellan Liljeholmen och Marievik är kvar men integreras i stadsstrukturen. Tvärbanan går i huvudsak i dagens läge men överdäckas på ett kortare parti. Med Södertäljevägen som ett samlande rum ökar även närheten till Södermalm. Den nya stadsgatan blir drygt 40 meter bred med breda gång- och cykelbanor, alléträd, plats för lokaler i bottenvåningar och inslag av omgivande grönska. Hägerstensvägen omvandlas till en mer urban gata som kopplar mot Årstadal med både bebyggelse i anslutning mot Nybohovsskolan och med ett större sparad naturmarksparti för att bibehålla ekologiska kopplingar

mellan Årstaskogen och Vinterviken. Förslaget omfattar totalt cirka 175 000 kvm bostadsyta (ca 1750 lägenheter) samt ungefär lika mycket yta för kontor, kommersiella lokaler och ytor i bottenvåningar.



*Illustrationsplan med programförslaget och ungefärlig avgränsning i svart streckad linje. Vita husvolymer redovisar ungefärligt läge för föreslagen ny bebyggelse. (&Rundquist, Mandaworks)*





*Illustrationer över programområdet sedda från norr och söder. I illustrationen är även planerad bebyggelse i Marievik inlagd samt pågående planering för Liljeholmens centrum och Lövholmen. (&Rundquist, Mandaworks)*



### Arkitektonisk idé

Förslaget möjliggör för en dynamisk stadsmiljö i en tät blandstad med goda lägen för kommersiell service och arbetsplatser. Ny bebyggelse på båda sidor om Södertäljevägen möjliggör en samlad ny årsring av kvartersstad längs med gatan. Genom att bebyggelsen i huvudsak anpassas till omgivande höjdskala bibehålls upplevelsen av Liljeholmens stadsbild där sprickdalslandskapet fortsatt sätter sin prägel. Högre byggnader föreslås i anslutning till Marievik och vid Nybohovsberget.

Förslaget bygger vidare på innerstadens principer där kvarter delas upp i mindre enheter för att främja en variationsrik bebyggelsestruktur. Genom att tydliggöra och förstärka enskilda byggnader kan en variation skapas inom en sammanhållen helhet.

### Planförslagets konsekvenser

#### Genomförandeförmåga

Ekonomiska kalkyler visar att programförslaget, i förhållande till dagens byggrättsvärden och erfordrade investeringar, inte har en tillräckligt robust totalekonomi. Programförslaget kräver stora ombyggnader av infrastruktur, gator och parker vilket behöver balanseras med intäkter från markförsäljningar och tomträttsavgälder över tid.

Programområdet är stort och komplext med en utbyggnadstid på ett tiotal år. Tidplan och genomförandeplanering kommer behöva studeras i fortsatt process och åtgärder för att stärka genomförandeförmågan kan komma att krävas.

#### Bostadsförsörjning

Programmet bidrar till stadens samlande bostadsmål genom att möjliggöra för cirka 1750 bostäder i en tät kvartersstad. Genom att bygga bort den barriär som Södertäljevägen idag är skapas förutsättningar för en fortsatt omvandling av Liljeholmen till en tät blandstad med en stor andel bostäder.

#### En socialt sammanhållen stad

#### Trygghet

Programförslaget bedöms bidra till en ökad trygghet i området genom att fler människor bor och rör sig i området samt att de idag otrygga storskaliga trafikmiljöerna byggs om till nya blandade

stadsmiljöer med aktiva bottenvåningar och byggnader som är bebodda under dygnets alla timmar.

### **Jämställdhet**

Förslaget möjliggör för nya förskolor, parker och mötesplatser som stärker förutsättningarna för olika gruppers behov av sociala aktiviteter, upplevelser och lek. Förslaget bidrar också till bättre förutsättningar för gående och cyklister, samt motverkar dagens barriäreffekt.

### **Näringsliv och kompetensförsörjning**

Ett omfattande tillägg av arbetsplatser genom nya lägen för kontor och andra lokaler bidrar till målet om fler arbetsplatser i Söderort.

### **Kulturmiljö i en växande stad**

Även om flera kulturhistoriskt värdefulla byggnader och stadsbyggnadselement bevaras, bedöms planförslaget få negativ påverkan på befintliga kulturmiljövärden, vilka idag bitvis är höga. De negativa effekterna uppstår i huvudsak genom att viktiga siktlinjer byggs för mot Nybohovshöjden, att värdefulla element så som tidigare bangård och bergsskärningar vid Liljeholmsberget byggs bort och att den kulturhistoriskt värdefulla godsstationen påverkas och kringbyggs. Tillsammans innebär detta att befintliga kulturmiljövärden fragmentiseras och att äldre kulturhistoriska berättelser, som järnvägsepoken, blir svårare att se i stadsrummet.

Förslaget medför att även vyerna in mot stadens siluett och Högalidskyrkans torn blir beskurna men sammantaget bedöms den negativa effekten för riksintresset Stockholms innerstad bli liten.

### **Arkitektur och gestaltning**

Den täta blandstaden som idé och struktur skapar goda förutsättningar för att utveckla en platsanpassad och värdeskapande årsring av ny bebyggelse.

De nya bostadskvarteren kommer få en tät skala med relativt små innergårdar. Detta kompenseras av en närhet till omgivande parker och grönska. På grund av de smala kvarteren är strukturen känslig för eventuella breddningar av gatorna eller justeringar av höjder på bebyggelsen.



*Illustration Liljeholmsbroarna och Marievik, föreslagen ny bebyggelse och park tillsammans med äldre byggnader. Befintligt stationshus blir något mindre synligt. (&Rundquist, Mandaworks)*

### Trafik och mobilitet

Programförslaget innebär en omvandling av Södertäljevägen till ett urbant stråk som främjar gående, cyklister och användning av kollektivtrafik. För att uppnå detta föreslås korsningar med övergångsställen i plan, breda gångbanor med trädrader och cykelbanor på gatans båda sidor. För att omvandla Södertäljevägen till en framtida stadsgata krävs tydliga avvägningar mellan intressen. Den nya stadsgatan ska rymma alla trafikslag men motorfordonstrafiken blir mindre dominerande än idag. Gatan är dimensionerad för ungefär dagens trafikmängder, vilket i en växande stad innebär att en mindre andel resenärer än idag kommer kunna nyttja bilen som sitt huvudsakliga transportmedel.

För att genomföra programförslaget krävs att den funktion som Liljeholmsbanan har idag som koppling mellan tunnelbanenätet och stambanan hanteras på annan plats i staden. En åtgärdsvalstudie med berörda parter genomförs för närvarande.

### Grön och vattennära stad

Påverkan på spridningssamband på kort sikt är i princip ofrånkomligt när staden knyts samman. Programmet bedöms få små till märkbart negativa konsekvenser på ädellövsspridningssambanden då regionala samband i viss mån påverkas men att de



viktigaste funktionerna ändå bibehålls. Orsaken till försämringen av sambanden är att programförslaget innebär att ett flertal värdefulla ädellövträd och ytor med ädellövskog behöver tas bort. På lång sikt bedöms dock ädellövssambanden kunna återställas då omfattande trädplantering planeras ske på gatumark och parker. Sambanden för barrskogsarter smalnas av då barrskogsområden i vissa lägen ianspråkats av bebyggelse. Sammantaget bedöms programmet få negativa konsekvenser på barrskogsspridningssambanden då kommunalt viktiga samband påverkas.

Konsekvenserna för fridlysta och skyddsvärda naturvårdsarter bedöms sammantaget bli små till märkbara då påverkan sannolikt sker på några rödlistade arter. För skyddade arter av fåglar bedöms konsekvenserna bli små, då det främst är arter som är vanligt förekommande i Stockholms kommun som påverkas.

Både närheten till, och tillgången till parker som andel parkyta per boende bedöms som tillfredställande och den nya parken vid brofästet tillför betydande värden invid Mälaren i ett område som idag saknar större parker.

#### Kulturliv, idrott och rekreation

I programförslaget tillskapas nya ytor för spontanidrott. Främst under Liljeholmsbroarna men även i andra parker. Många av de planerade kvarteren kommer kunna innehålla ytor för kultur.

#### Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

För att säkra en god hantering av skyfallsvatten krävs att Södertäljevägen höjs i den södra delen och att delar av vägen kan nyttjas som en skyfallsled mot Mälaren vid extremregn.

Framtagna bullerstudier visar att förslagna bostäder i huvudsak uppfyller riktvärden för buller. Bullerförhållanden för parker bedöms i stora delar som goda och befintliga parker, som Blomsterdalen får betydligt bättre bullersituation än idag. Luftkvalitén i hela programområdet bedöms utifrån dagens riktlinjer vara tillfredställande. Lägre hastigheter och en omställning av fordonsparken ger ett positivt utfall över tid.

#### Risk

Södertäljevägen klassas inte som led för farligt gods. Däremot finns ett antal tillståndspliktiga verksamheter kring programområdet och transporter av farligt gods sker på gatorna inom programområdet i

begränsad omfattning. Essingeleden som ansluter till programområdet utgör en primär transportled för farligt gods.

### **Teknisk försörjning**

Programförslaget kräver en flytt av Ellevios fördelningsstation i norra Liljeholmen. Den nuvarande stationen är tekniskt uttjänt och det pågår en parallell detaljplan för ny fördelningsstation.

Programförslaget kommer kräva en omfattande ny- och omläggning av ledningar. Förslaget är komplext med många tätt sammanvävda tekniska system, trafikmiljöer och framtida boendemiljöer som ska samverka på en liten yta.

## **Programprocess**

### **Process**

Inom ramen för programarbetet har förslag med överdäckningar och alternativa bebyggelsestrukturer studerats. Inom ramen för den miljökonsekvensbeskrivning som är under framtagande kommer förkastade alternativ att redovisas. Kontoret har översiktligt studerat alternativ med överdäckningar av Södertäljevägen men ser att det är tekniskt svårt att genomföra och starkt kostnadsdrivande.

### **Tidigare ställningstaganden i ärendet**

Ärendet behandlades i stadsbyggnadsnämnden den 23 april 2020 vid beslut om start av programarbete. I samband med beslut uttalade nämnden vikten av

- att tillskapa nya fri- och rekreationsytor i området samt att den unika vattenkontakten tas tillvara och stärks
- att uppnå stadskvaliteter med kvartersstruktur, funktionsblandning och levande bottenvåningar
- att en hög kvalitet på arkitektur och gestaltning är angeläget för att uppnå stadsmässighet, attraktivitet och trivsel på platsen
- att programmet bör syfta till att knyta an till den struktur och karaktär som finns i omgivande områden
- att beakta möjligheten att låta Södertäljevägen utgöra en förlängning av Långholmsgatan
- att göra en bedömning kring möjligheten att däcka över vägen.

### **Undersökning av betydande miljöpåverkan**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmets genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. De aspekter

där planeringen kan antas medföra betydande miljöpåverkan bedöms vara:

- Luftkvalitet – avgränsat till kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM<sub>10</sub>)
- Buller, stömljud och vibrationer – avgränsat till trafikbuller
- Kulturmiljö
- Naturmiljö och biologisk mångfald
- Ytvatten och översvämning

En miljökonsekvensbeskrivning är under framtagande och avses redovisas som en del av samrådet.

### **Tidplan**

Utifrån att erforderligt underlag för programmets framtagande levereras enligt uppsatt tidplan samt att inga nya, oförutsedda omständigheter blir kända eller tillkommer under processen förväntas följande tidplan:

Samråd	september - oktober 2024
Godkännande SBN	april 2025

I dagsläget finns ingen tidplan för efterföljande detaljplaner.

### **Planavtal**

Planavtal har tecknats med Jernhusen AB och Exploateringskontoret Stockholms stad för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av planprogrammet.

### **STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE**

Programförslaget möjliggör för en tät och dynamisk stadsmiljö med goda lägen för kommersiell service och arbetsplatser i nära anslutning till Stockholms innerstad. Ny bebyggelse på båda sidor om Södertäljevägen ger förutsättningar för en samlad ny årsring längs med gatan samtidigt som bebyggelsen anpassas till omgivande höjdskala för att bibehålla upplevelsen av Liljeholmens stadsbild där sprickdalslandskapet fortsatt sätter sin prägel. Den nya bebyggelsen får en täthet ungefär motsvarande närliggande kvarter. Tillgången till parker blir god och en ny stadsdelspark vid Mälaren har möjlighet att bli en målpunkt för ett större omland.



En omvandling av Södertäljevägen från trafikled stadsgata kräver tydliga avvägningar mellan intressen och mindre plats för fordonstrafik. Genom att Södertäljevägen inordnas i en stadsstruktur som förenar Liljeholmen och Södermalm finns också stor potential för gatan som ett samlande rum för stadsliv, service och aktiviteter.

Programförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål och möjliggör fler arbetsplatser i Söderort. Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget ur de flesta aspekter har en god måluppfyllelse, även om påverkan på befintliga kultur- och naturmiljövärden inte helt går att undvika. Förslaget saknar i dagsläget den ekonomiska robusthet som krävs för att gå vidare med efterföljande detaljplaner. Stadsbyggnadskontoret bedömer ändå att det är lämpligt att gå ut på samråd för att med samrådet som stöd identifiera handlingsutrymme för en fortsatt process.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen inför programsamråd och ger kontoret i uppdrag att ta förslaget till samråd.

**SLUT**