



PM 2013: RI (Dnr 336-1583/2012)

Förslag till handlingsprogram för regionala stadskärnor

Remiss från Stockholms läns landsting

Remisstid 31 januari 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Förslag till Handlingsprogram Regionala stadskärnor" hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) inom Stockholms läns landsting har utarbetat ett förslag till handlingsprogram för regionala stadskärnor. Handlingsprogrammet är en del av genomförandet av den regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2010.

Handlingsprogrammet utgår från åtagandet "Utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen" i RUFSS 2010. Handlingsprogrammet ska kraftsamla, samordna och ge struktur till det fortsatta utvecklingsarbetet. I handlingsprogrammet anges insatser för vilka regional samverkan och kraftsamling bedöms vara särskilt angeläget.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och Stockholms Stadshus AB. Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har på grund av den korta remisstiden inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande. Dessutom har kulturförvaltningen inkommit med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att Stockholms läns landsting genom TMR bedriver ett framåtsyftande utrednings- och planeringsarbete för den regionala utvecklingen i överensstämmelse med målsättningarna i RUFSS 2010. De utmaningar som Stockholmsregionen står inför med avseende på bostadsförsörjning, transportbehov och kompetensförsörjning är av avgörande betydelse för såväl regionens som landets framtida konkurrenskraft och därmed för välståndet och livskvaliteten för medborgarna.

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att teorin bakom de regionala stadskärnorna är i linje med principerna av Promenadstaden översiktsplan för Stockholm där nio tyngdpunkter ska bidra till en flerkärnig utveckling även inom Stockholms stad.

Stockholm Stadshus AB anser det positivt att handlingsprogrammet tydligare pekar ut en prioritering av området och nödvändig samverkan för att utveckla regionen enligt den plan som RUFSS (Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen) anger.

Kulturförvaltningen anser att handlingsprogrammets övergripande ansatser är positiva. Kulturförvaltningen föreslår att staden uttrycker att handlingsområdet som rör stadsutveckling bör kompletteras med kompetens inom kulturområdet och medborgardialog.

Mina synpunkter

De utmaningar som Stockholmsregionen står inför med avseende på bostadsförsörjning, transportbehov och kompetensförsörjning är av stor betydelse för såväl regionens som Sveriges framtida konkurrenskraft och med detta för välståndet och livskvaliteten för medborgarna.

Täta, mer sammankopplade stadskärnor är av stor vikt för en gynnsam utveckling för Stockholmsregionen. Denna syn delar staden och landstinget genom likalydande målsättningar i Stockholms översiktsplan "Promenadstaden" och RUFSS 2010.

Tre av de fyra handlingsområdena i Stockholms läns landstings förslag till Handlingsprogram för Regionala stadskärnor är viktiga - ökad tillgänglighet, stadsutveckling samt utveckling av det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet. Dessa tre handlingsområden hänger nära samman och är beroende av varandra och därför är det rimligt att fokusera på dem som ett led i att nå de långsiktiga målen för Stockholmsregionen.

När det gäller att utveckla det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet ställer staden sig något frågande till relevansen i att peka ut de regionala stadskärnorna som lämpliga platser för eftergymnasial utbildning. Det torde vara mest ändamålsenligt att detta handlingsområde istället fokuserade på näringslivet utifrån dess samband med stadsutveckling.

Handlingsområdet stadsutveckling är av särskild vikt och staden har betydelsefulla bidrag att ge inom det området. Jag vill också understryka vikten av att utveckling av infrastruktur i form av bostäder för äldre och personer med funktionsnedsättning, skolor och förskolor sker i takt med övrig stadsutveckling för att skapa väl fungerande stadskärnor.

Tyngdpunkten i infrastruktursatsningarna borde ligga där resandet är som störst. Satsningar på att främja en framtida regionförstoring får inte innebära att redan nu angelägna satsningar på ökad tillgänglighet inom länet och regioncentrum prioriteras ned eller senareläggs.

Det fjärde handlingsområdet som berör synergier mellan investeringar i de regionala stadskärnorna är även det viktigt, men av mer generell karaktär, utan lika direkt bäring på regionutvecklingsarbetet. Detta område skulle kunna belysas i ett bredare sammanhang med fler aktörer som exempelvis Trafikverket och akademierna.

Förslaget om regionala stadskärnor ställer frågan om de föreslagna aktörerna är de mest relevanta och där anser staden att ett par av handlingsområdena skulle tjäna på en annorlunda uppsättning, där jag särskilt vill hänvisa till stadsledningskontorets yttrande gällande utveckling av det kunskapsintensiva näringslivet.

Stockholms stad har under de senaste åren fått en rad erfarenheter som kan komma till nytta om kunskapsunderlag i utvecklingen av regionala stadskärnor, exempel-

vis stadsutvecklingsområden som Hammarby Sjöstad och västra Kungsholmen. Stadens senaste översiktsplan "Promenadstaden" är ett dokument som kan utgöra ett relevant underlag kring planering för attraktiva stadsmiljöer.

Handlingsområde 3, som behandlar stadsutveckling, bör stärkas när det gäller kultur och kompletteras med kulturkompetens.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Förslag till Handlingsprogram Regionala stadskärnor" hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart..

Stockholm den 16 januari 2013

STEN NORDIN

Bilaga

Förslag till handlingsprogram för regionala stadskärnor.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Roger Mogert och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Det är bra och viktigt att landstinget i Stockholms län arbetar fram en strategi för hur hela regionen kan växa på ett smart och hållbart sätt. Vår region växer snabbt och om vi ska kunna ta tillvara på potentialen i varje ny stockholmare krävs att vi låter vår region växa i takt med sin befolkning. Kunskapsregionen Stockholm och tillväxtregionen Stockholm är helt beroende av att vi klarar att lösa bostadsbristen och trafikinfarkten. För båda dessa utmaningar är tunnelbanans utbyggnad en viktig nyckel.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Regionen lider idag stor brist på bostäder och situationen kommer snarare är förvärras inom en överblickbar framtid. Samtidigt är trycket på den centrala regionkärnan mycket stort och ökande. Det är välkommet att lyfta fram och stärka betydelsen av regionala stadskärnor för ett ökat bostadsbyggande, rumsligt bättre fördela regionens stora utvecklingspotential samt effektivt knyta samman regionen i ett klimatanpassat och starkt spårbundet kollektivtrafiknät, anpassat för en växande region där kollektivtrafikens andel ökar i förhållande till bilen. Utvecklingen av regionala stadskärnor är betydelsefull för nuvarande och kommande länsinvånare. Vi vet att det kunskapsintensiva näringslivet och FoI-miljöerna är lokaliserade kring kapacitetsstark kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är därför av särskild betydelse för att attrahera olika delar av näringslivet. Ett starkt näringsliv är en viktig del i att skapa attraktiva stadsmiljöer där bostäder och företag ger liv åt den täta staden. I en tätare stadsmiljö ökar förutsättningarna för företag att växa, nya mötesplatser skapas och därmed en attraktivare stad. Det är mycket positivt att ett arbete initierat av TMR kan visa på synergieffekter av olika investeringar. De tre målen för de yttre regionala stadskärnorna bejakar en sådan önskvärd utveckling. Utvecklingen har dock visat sig förstärka länets enkärniga karaktär under 2000-talet.

Anledningarna är naturligtvis flera, men den absolut viktigaste är obenägenheten i att uppnå mål tre: *att tillgängligheten med kollektivtrafik till de yttre regionala stadskärnorna ska öka så att restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil ska minska från dagens 2,2 till 1,5 till år 2030*. Regionens transporter måste ske klimatvänligt, effektivt och resurssnålt, samtidigt som infrastrukturen målmedvetet stärker en transportsnål och yteffektiv bebyggelseutveckling. Förslaget till handlingsprogram för regionala stadskärnor uttrycker tydligt behovet av spår-bunden kollektivtrafik och den flerkärniga strukturen som ska motverka en utglesad stadsstruktur. Idag planeras för kraftigt ökad biltrafik och därmed motverkas möjligheterna för en tät och attraktiv stad. Det förefaller tydligt som att även handlingsprogrammet ser mål tre som den gordiska knuten. Med utbyggd kollektivtrafik ökar tillgängligheten och stadskärnorna kan hålla ihop och utvecklas med den täta staden som utgångspunkt. Med en sådan utveckling följer även förutsättningarna för en stad byggd för gång och cykel.

Miljöpartiet stödjer den utveckling som de tre målen för de yttre regionala stadskärnorna avser att främja. Dagens planering leder dock till en icke önskad utveckling. Utvecklingen under 2000-talets början visar tydligt att måluppfyllelsen blir allt mer avlägsen. Med de politiska överenskommelserna om prioriteringarna för infrastrukturen och trafiksatsningar enligt RUFSS 2010, Stockholmsöverenskommelsen och länsplanen 2010-2021 kommer inte mål tre att kunna uppnås. Remissen av regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län visar på en utveckling i rakt motsatt riktning mot mål tre. Stockholmsregionen låser fast sig i ett mycket kostsamt bilberoende där de regionala stadskärnorna blir bilberoende centra snarare än attraktiva stadskärnor. Möjligheten att uppnå klimatmålen och skapa en attraktiv och växande region med levande regionala stadskärnor och en transporteffektiv regionstruktur ser tyvärr ut att kunna stanna vid ord.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Delvis bifalla förslaget
2. Samt att därutöver anföras

Vänsterpartiet är positivt till att staden och regionen utvecklas mot flerkärnighet. Genom att bygga ut tvärbanan och knyta ihop tunnelbanegrenar kan staden och regionen utvecklas åt ett sådant håll. Attraktiva stadsdelar kan utvecklas och grönområden bevaras. Det ger både ökat underlag för kollektivtrafiken samtidigt som det minskar bilberoendet.

Stockholms gröna kilar är unika och har format hela stadens struktur. När staden och regionen expanderar måste de gröna kilarna bevaras samtidigt som vi vill satsa på ökad integration mellan och inom områden genom offentliga mötesplatser, parker, grönområden, sport- och rekreationsområden och bra närservice.

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Landstingets tillväxt- och regionplaneringsutskott beslutade den 2 oktober 2012 att utan eget ställningstagande skicka förslaget till handlingsprogram för de regionala stadskärnorna på remiss under perioden 1 november 2012 till 31 januari 2013. Remissperiodens syfte är att ge regionens aktörer en möjlighet att ta ställning till förslaget till handlingsprogram samt att få besked från regionens aktörer om de är beredda att bidra till genomförandet. TMR önskar särskilt att följande frågor beaktas i remissvaren:

1. Bedömer ni att de föreslagna handlingsområdena är relevanta och de viktigaste att fokusera på?
2. Är de föreslagna aktörerna de mest relevanta, saknas några aktörer?
3. Hur kan er organisation bidra till utvecklingen av de regionala stadskärnorna?

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har på grund av den korta remisstiden inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande. Dessutom har kulturförvaltningen inkommit med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 december 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret lämnar nedan synpunkter dels ur ett övergripande perspektiv, dels specifikt utifrån de tre frågor som preciserats av TMR i remissen.

Övergripande synpunkter

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att Stockholms läns landsting genom TMR bedriver ett framtidsyttrande utrednings- och planeringsarbete för den regionala utvecklingen i överensstämmelse med målsättningarna i RUFSS 2010. De utmaningar som Stockholmsregionen står inför med avseende på bostadsförsörjning, transportbehov och kompetensförsörjning är av avgörande betydelse för såväl regionens som landets framtida konkurrenskraft och därmed för välbefindandet och livskvaliteten för medborgarna. En god omvärldsbevakning och uppdaterad kunskap utifrån aktuella forskningsrön är oundgängliga förutsättningar för en god samhällsplanering och det arbete som bedrivs av TMR är därför enligt kontorets mening värdefullt för att samordna och strukturera det fortsatta utvecklingsarbetet i regionen.

I synnerhet instämmer stadsledningskontoret med TMR:s bedömning att tätare, mer sammankopplade stadskärnor med en högre grad av urbana verksamheter är av stor vikt för en gynnsam utveckling för Stockholmsregionen i bred bemärkelse. Kontoret noterar att en samsyn mellan staden och landstinget i detta avseende redan föreligger mot bakgrund av de likalydande målsättningarna i Stockholms översiktsplan respektive RUFSS 2010. Stadsledningskontoret bedömer mot den bakgrunden att i synnerhet handlingsområdet stadsutveckling är särskilt viktigt och att Stockholms stad har väsentliga bidrag att ge till kunskapsunderlaget inom det området.

Samverkan kring den regionala utvecklingen fyller enligt stadsledningskontorets uppfatt-

ning ett dubbelt syfte. I första hand är det ett viktigt tillvägagångssätt för att säkerställa en god samordning och minimera riskerna för suboptimering i samhällsplaneringen. Men därutöver är det, mot bakgrund av att det är primärkommunerna som besitter planmonopolet, angeläget med en samverkan som åstadkommer samsyn kring de väsentliga avvägningarna, prioriteringarna och målsättningarna som är nödvändiga för att säkerställa en god utveckling för regionen som helhet.

Bedömer ni att de föreslagna handlingsområdena är relevanta och de viktigaste att fokusera på?

Enligt vad stadsledningskontoret kan bedöma är de fyra handlingsområden som utpekats i förslaget till handlingsplan i högsta grad relevanta för att säkerställa måluppfyllelse för regionens utveckling. Eftersom de är så brett definierade inrymmer de fyra handlingsområdena inom sig de flesta tänkbara väsentliga aspekter värda att belysas för att nå målen.

Stadsledningskontoret anser att framförallt tre av de fyra handlingsområdena i förslaget till handlingsprogram är viktiga: ökad tillgänglighet, stadsutveckling samt utveckling av det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet. Dessa tre handlingsområden hänger enligt kontorets bedömning så intimt samman och är så ömsesidigt beroende av varandra att det är rimligt att fokusera på dem som ett led i att nå de långsiktiga målen för Stockholmsregionen.

Åtskilliga studier på senare tid talar för att det råder ett nära ömsesidigt orsakssamband mellan en dynamisk stadsmiljö, god livskvalitet för medborgarna och ett dynamiskt näringsliv. Gedigna kartläggningar och analyser som kan vara vägledande för planering och investeringsbeslut på såväl regional som lokal nivå är därför väsentliga för att säkerställa en god måluppfyllelse.

Förstärkt tillgänglighet med kollektivtrafik är enligt stadsledningskontorets bedömning ett angeläget område, sett till dess regionala karaktär och gränssnittet mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten å ena sidan och det kommunala planmonopolet å den andra. En påtagligt minskad restidskvot mellan kollektivtrafik och bil är av stor vikt för kollektivtrafikens attraktivitet och därmed för möjligheten att kunna tillgodose regionens växande transportbehov. En minskad restidskvot kan uppnås både genom förstärkt kapacitet och genom förkortade avstånd mellan målpunkter, vilket gör att informationsutbyte för att säkerställa koordinering mellan infrastrukturinvesteringar och planering av tillkommande bostäder och arbetsplatser är av vikt.

Handlingsområdet som berör synergier mellan investeringar i de regionala stadskärnorna är enligt stadsledningskontorets mening förvisso också relevant och tangerar ett område med stora potentiella samhällsekonomiska förtjänster. Kontoret anser dock att tillämpligheten i de erfarenheter som kan göras inom detta handlingsområde är av mer generell karaktär med bäring på den aggregerade nyttan av offentliga investeringar och därför inte har en lika direkt bäring på regionutvecklingsarbetet. Ett möjligt lämpligt tillvägagångssätt kunde därför enligt stadsledningskontorets uppfattning vara att belysa detta område i ett bredare sammanhang med också en bredare uppsättning av medverkande aktörer, såsom exempelvis representanter för akademierna, Trafikverket, med flera.

Stadsledningskontoret anser att TMR gör en korrekt bedömning i att identifiera utvecklingen av täta och funktionsblandade stadsmiljöer som ett viktigt område för fördjupad kunskap. Dock bedömer kontoret att kunskapsbehovet avseende vad som utgör en dynamisk urban miljö redan är väl tillgodosett, i synnerhet inom internationell stadsbyggnadsforskning men även inom en svensk kunskaps horisont. Enligt stadsledningskontorets uppfattning föreligger det snarare ett behov i att omsätta dessa väl dokumenterade kunskaper i praktiken genom att implementera dessa slutsatser i den faktiska fysiska planering i större utsträckning än hittills och att finna former för hur nuvarande arbetssätt kan förändras inom ramen för gällande lagstiftning och regelverk för att åstadkomma vitala urbana miljöer – i de regionala stadskärnorna såväl som på andra platser i länet. Eftersom en stadsutveckling som tar sikte på levande och funktionsblandade stadsmiljöer definitionsmässigt inbegriper såväl kollektivtrafik som utbud av kunskapsintensivt näringsliv är detta område enligt stadsledningskontorets uppfattning det enskilt mest angelägna av de fyra; utan ett framgångsrikt arbete inom

detta område riskerar övriga handlingsområden att hämmas eftersom de direkt eller indirekt förutsätter en god stadsmiljö. Stadsledningskontoret anser av detta skäl att handlingsområdet stadsutveckling bör ges högst prioritet av de fyra som identifieras i förslaget till handlingsplan.

Vad avser handlingsområdet att utveckla det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet anser stadsledningskontoret att detta i huvudsak identifierar väsentliga frågeställningar. Mot bakgrund av att det finns studier som tyder på att det kunskapsintensiva näringslivet generellt söker sig till täta och dynamiska stadsmiljöer hänger detta handlingsområde enligt kontorets mening nära samman med handlingsområdet stadsutveckling. Däremot ställer sig stadsledningskontoret något frågande till relevansen av att peka ut de regionala stadskärnorna som lämpliga platser för eftergymnasial utbildning, eftersom sambanden i detta avseende såvitt kontoret bedömer inte är lika tydligt etablerade. Stadsledningskontoret anser att detta handlingsområde kunde vinna på att ges ett tydligare fokus. Som det nu är formulerat förefaller handlingsområdet inbegripa både det kunskapsintensiva näringslivet och utbildningsväsendet. Stadsledningskontoret bedömer att det, för att minska risken för spretighet i frågeställningen, torde vara mest ändamålsenligt att i detta handlingsområde fokusera på näringslivet utifrån dess samband med stadsutveckling.

Är de föreslagna aktörerna de mest relevanta, saknas några aktörer?

Generellt anser stadsledningskontoret att förslaget till handlingsplan identifierar relevanta aktörer som ansvariga inom respektive handlingsområde. Kontoret anser dock att ett par av handlingsområdena kunde tjäna på en annorlunda uppsättning aktörer.

Inom handlingsområdet som fokuserar på synergier mellan investeringar bedömer kontoret, som ovan nämnts, att ett bredare anslag kunde vara fruktbart för att påvisa samhällsnyttan av synergier mellan privata och offentliga investeringar ur ett mer allmängiltigt perspektiv. Ett sådant bredare anslag skulle lämpligen förutsätta att även kompetens från lärosäten med relevant kunskap i ämnet samt investerande myndigheter såsom Trafikverket kunde vara relevanta aktörer att involvera.

Mot bakgrund av vad stadsledningskontoret har redovisat ovan om den centrala betydelsen av handlingsområdet stadsutveckling instämmer kontoret i förslaget till en bred krets av aktörer för detta område. Byggherrar, fastighetsägare, kommuner, centrumägare och infrastrukturhuvudmän är alla viktiga aktörer för att gemensamt åstadkomma den vitala och funktionsblandade stadsmiljö med korta avstånd som är en förutsättning för en god stadsutveckling. Kunskapsutveckling och erfarenhetsutbyte på detta område behöver därför enligt stadsledningskontorets bedömning inbegripa en mängd aktörer med olika ansvars- och kompetensområden för att bli så fruktbart som möjligt. Eftersom förutsättningarna för att skapa en attraktiv stadsmiljö är beroende av nationella regelverk föreslår kontoret att det bör övervägas att även involvera Boverket för att täcka in denna dimension.

Beträffande handlingsområdet som tar sikte på utveckling av det kunskapsintensiva näringslivet anser stadsledningskontoret som ovan angivits att fokus primärt bör ligga på just näringslivet snarare än utbildningsväsendet och kontoret anser därför att en snävare krets av aktörer, primärt med företrädare för näringslivet, vore mera lämplig. Eftersom fokus ligger med tonvikt på specifikt det kunskapsintensiva näringslivet bedömer stadsledningskontoret att urvalet av aktörer inte endast bör inbegripa större företag. Tvärtom kännetecknas stora delar av det kunskapsintensiva näringslivet av företag som kan vara tämligen små sett till antal anställda. Ett gott urval av dynamiska företag av olika storlek vore därför enligt kontorets förmenande mer ändamålsenligt för att erhålla relevanta kunskaper för utformningen av en attraktiv stadsmiljö för sådana typer av företag.

Hur kan er organisation bidra till utvecklingen av de regionala stadskärnorna?

Stadsledningskontoret konstaterar att Stockholms stad har gjort en rad erfarenheter på senare år som kan komma till nytta som kunskapsunderlag i utvecklingen av regionala stadskärnor. Som pilotexempel på en modern stadsdel finns stadsutvecklingsområdena som Hammarby Sjöstad och västra Kungsholmen/Lindhagen, som kan tillhandahålla värdefulla exempel på i vilka avseenden Stockholms stadsplanering i nutid har åstadkommit såväl goda som

mindre goda resultat i form av levande och funktionsblandade stadsdelar.

Det mångåriga analys- och kartläggningsarbete som har gjorts av Stockholms City kan enligt stadsledningskontorets mening också fungera som relevant jämförelseunderlag vid utvecklingen av de regionala stadskärnorna. I likhet med Stockholms City har stora delar av de regionala stadskärnorna planerats enligt modernistiska principer, varför analyser av hur City fungerar eller inte fungerar som en attraktiv stadsmiljö kan vara relevanta även i andra miljöer. I och med att kommunfullmäktige nyligen har beslutat om en vision för Citys framtida utveckling, en vision som syftar till att upphäva de delar av Citys funktionssätt som motverkar en vital urban miljö, kan det kommande arbetet med att utveckla City också tjäna som en intressant kunskapsbank för stadsutveckling i andra stadskärnor.

Mer generellt konstaterar stadsledningskontoret att Stockholms senaste översiktsplan, ”Promenadstaden”, är ett dokument som kan utgöra ett relevant underlag för överväganden kring stadsplanering för attraktiva stadsmiljöer. I likhet med länet har också Stockholms stad inom den egna kommunen en problematik med dåligt fungerande samband mellan olika lokala stadsdelscentra, till följd av den modernistiska stadsplaneringen under 1950- och 1960-talen. Den nya översiktsplanens främsta ambition är att upphäva dessa barriäreffekter genom att koppla samman stadens delar, utvidga den centrala staden och fokusera på strategiska tyngdpunkter i ytterstaden. Ett tematiskt tillägg till översiktsplanen, ”Arkitektur Stockholm” är för närvarande under utarbetande och kan även det vara av intresse genom sitt fokus på arkitektur som något som bidrar till en god stadsmiljö.

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 20 december 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren ställer sig bakom RUFSS 2010 flerkärnighetskoncept som ett övergripande utvecklingsmönster på lång sikt för länets och därmed också Stockholms utveckling. Kontoren anser att teorin bakom de regionala stadskärnorna är i linje med principerna av Promenadstaden översiktsplan för Stockholm där nio tyngdpunkter ska bidra till en flerkärnig utveckling även inom Stockholms stad.

Det är dock viktigt att ha en realistisk bedömning av var de bästa marknadsmässiga förutsättningarna för nya bostäder och arbetsplatser finns så att planeringen av ny infrastruktur samstämmer med förväntad exploatering av nya områden och förtätning av äldre. Stockholms stad planerar att bygga 100 000 nya bostäder till år 2030 och har en klar ambition att främst förtäta regionens centrala delar. Kontoren anser att utgångspunkten även ur regional planeringssynpunkt ska vara 100 000 nya bostäder inom Stockholms stad fram till 2030 eftersom det inte är rimligt att på kort sikt förvänta sig en markant ökning av bostadsbygandet i samtliga länets kommuner.

Kontoren anser det väsentligt att framför allt infrastrukturplaneringen utgår från denna nivå då infrastruktuursatsningar under de närmsta decennierna annars kan komma att prioriteras annorlunda, det vill säga att infrastruktuursatsningar hamnar i andra delar av regionen än i de centrala delarna.

Det nu remitterade Handlingsprogrammet avser 2013 och de följande åren. Att redan nu planera för utveckling av regionala kärnor skulle således kunna hamna i motsats till Stockholms redan pågående och planerade tillväxt. Om planeringen för regionala kärnor däremot klart utformas så att den handlar om en mer långsiktigt syftande regional planering där det inledningsvis mest handlar om förberedelser torde riskerna för konkurrens om t.ex. statliga infrastrukturmedel mellan de regionala kärnorna och den centrala kärnan undvikas.

Kontoren vill också understryka vikten av de insatser som TMR arbetar med. Att ta fram nya kunskapsunderlag och driva ett nätverk för kunskaps- och erfarenhetsutbyte ser vi som grundläggande för att de olika regionkärnorna skall kunna utvecklas utifrån sina specifika förutsättningar. Samtidigt som resurser, medel och mål anpassas efter rådande omständigheter kan då också säkerställas att satsningar görs där behoven är störst. Frågan om tillgänglighet och levande stadsmiljöer bör här ges hög prioritet.

TMR har en viktig uppgift att kommunicera och öka förståelsen för begreppet flerkärnighet och regional stadskärna. Bilden av vad en regional stadskärna är och kan vara skiljer sig sannolikt avsevärt åt, både generellt och specifikt. En tydlighet i vad som bör utmärka de olika kärnorna bör intensifieras och stämmas av med kärnkommunerna.

Relevans av de fyra handlingsområdena

Nedan följer kontorens synpunkter avseende de fyra föreslagna handlingsområdena och en sammanfattande bedömning av dessa områden.

De åtgärder som förslås i fyra handlingsområden (enligt nedan) måste hela tiden ta hänsyn till utvecklingen i den centrala regionkärnan för att säkerställa att planeringsinsatserna utgår från de tillväxtmekanismer som styr idag och för att garantera att investeringar görs där de har störst nytta.

1. Ökad tillgänglighet, en förutsättning för tillväxt i de regionala stadskärnorna

Transportefterfrågan beror till stor del på länets bebyggelsestruktur, dvs. var bostäder, verksamheter och handel är lokaliserade, och hur den bebyggelsen planeras. En tät, funktionsblandad bebyggelse skapar en tillgänglighet som bygger på närhet mer än på rörlighet. För Stockholms stad är inriktningen som nämnts klar, det ska byggas 100 000 nya bostäder till 2030, och planeringen sker utifrån styrdokumentet Vision 2030, Promenadstaden översiktsplan för Stockholm och Framkomlighetsstrategin. Här framgår att stadsutveckling ska ske koncentrerat och funktionsblandat, samt att biltrafikstringen ska vara låg och kapacitets-

starka färdmedel prioriteras. En hög koncentration av bostäder, verksamheter och arbetsplatser till den centrala regionkärnan underlättar för kapacitetsintensiva transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik, men kräver en betydande investering i framförallt kollektivtrafiken inom och kring regionkärnan.

RUFS bygger också på en tät, funktionsblandad bebyggelse i både den centrala regionkärnan och i de åtta regionala stadskärnorna. Detta förutsätter att dessa regionala stadskärnor har både en intern struktur som underlättar för transporter med kapacitetsstarka färdmedel, men även att kärnorna kan kopplas med regionkärnan och med varandra med en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Även detta kommer att kräva betydande investeringar, ofta på osäkra grunder då syftet är att skapa nya resmönster utifrån en ändrad bebyggelsestruktur.

Med utgångspunkt i analyserna för den regionala inriktningen samt trafikkontorets egna trafikanalyser, som har en högre bebyggelsekoncentration inom regionkärnan, kan kontoren konstatera att de planerade infrastruktursatsningarna för Stockholmsregionen är otillräckliga. Det krävs betydligt större satsningar i form av ny och reinvesterad infrastruktur, framförallt i kollektivtrafiken. En omprövning av balansen i investeringar mellan den centrala regionkärnan och andra delar av regionen inklusive de regionala stadskärnorna är nödvändig.

Kontoren anser principiellt att tyngdpunkten i infrastruktursatsningarna borde ligga där resandet är som störst. Satsningar på att främja en framtida regionförstoring får inte innebära att redan nu angelägna satsningar på ökad tillgänglighet inom länet och regioncentrum prioriteras ned eller senareläggs.

Det är viktigt att Handlingsprogrammet även belyser behovet av att analysera, tidssätta, konsekvensbeskriva och göra en prioritering av infrastrukturinvesteringar i den centrala regionkärnan och i Stockholms stads nio tyngdpunkter gentemot infrastrukturinvesteringar i de regionala stadskärnorna.

2. Synergier mellan investeringar i de regionala stadskärnorna

Att hitta synergier som beskrivs under denna punkt är förstås viktigt, men frågan är mycket mer grundläggande. Pengarna är alltid begränsade och prioriteringar måste göras vad gäller infrastruktur och stadsbyggnad. Synergieffekter är frågor som tillhör punkten ovan om tillgänglighet eller punkten nedan om stadsutveckling. Kontoren anser därför att det föreslagna handlingsområdet ”Synenergier mellan investeringar i de regionala stadskärnorna” med fördel kan integreras i de andra två handlingsområdena.

3. Stadsutveckling

Kontoren anser att de frågor som tas upp under punkten stadsutvecklingen är relevanta men de kan också sammanfattas till tre punkter: funktioner, täthet och kollektivtrafik kombinerad med gång och cykel (Promenadstaden översiktsplan för Stockholms grundläggande intention är att främja dessa trafikslag).

RUFS strategi att ”Stärka sammanhållningen” är en av de viktigaste åtgärderna för att vidareutveckla de regionala stadskärnorna i Stockholmsregionen. Handlingsprogrammet ger en bra möjlighet att verka för minskat utanförskap, minskad segregation och minskad social polarisering och kontoren vill lyfta fram arbetet med att motverka den socioekonomiska boendesegregationens negativa konsekvenser i regionen för att stärka sammanhållningen.

Kista och Skärholmen är till skillnad från de flesta andra föreslagna regionala stadskärnorna redan relativt täta och stadsmässiga. De infrastrukturförstärkningar som tillkommer de närmaste åren, t.ex. tvärbanan till Kista eller Skärholmen som blir ett regionalt rescentrum efter Förbifartens och Spårväg Syds färdigställande, bidrar till att både Kista och Skärholmen vinner i tillgänglighet och därmed attraktionskraft. I synnerhet det utvecklingsarbete som pågår i Kista kan användas som ett gott exempel för andra kommuners strävan att utveckla sina delar av de regionala stadskärnorna.

En viktig enskild fråga är lämpligheten av överdäckningar av t.ex. motor- och järnvägar. Det gäller främst Kungens kurva – Skärholmen där det finns en politisk vision att överbygga E4/E20 och binda ihop de båda stadsdelarna med varandra. Om detta inte sker förblir just denna regionala stadskärna ett separerat område utan riktigt samband. Att verka för klarare överdäckningsregler som inte ger en negativ påverkan på underliggande infrastruktur och

samtidigt tillåter exploateringsmöjligheter ovanpå bör integreras i Handlingsprogrammet. Kontoren erinrar dessutom om vad som anges i det gemensamma tjänsteutlåtandet den 18 oktober 2012 från stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret angående remissen av landstingets regionala bostadsbehovsbedömning. Kontoren betonar återigen att hindren mot bostadsbyggandet bör undanröjas och konkreta åtgärder åstadkommas för en reell ökning av bostadsbyggandet i länet och i synnerhet i de regionala stadskärnorna.

4. Utveckla det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet

Utbildningsinstitutioner är viktiga för de regionala stadskärnornas attraktivitet och centrumsfunktion. För att såväl företag som boende skall välja en regional stadskärna krävs skolor av hög kvalitet på alla nivåer. På detta område krävs omfattande satsningar och samverkan för att samtliga regionala stadskärnor skall kunna leverera det utbud som kommer att efterfrågas. I övrigt anser kontoren att punkten om ”Utveckla det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet” kan införlivas i handlingsområdet ”stadsutveckling” då det är en relevant ”funktion” i en blandad stad att innefatta kunskaps- och tjänsteföretag.

Sammanfattande bedömning av handlingsområdena

Enligt kontorens förslag ovan, skulle därmed Handlingsprogrammet kunna fokuseras på två relevanta handlingsområden: infrastruktur/tillgänglighet och stadsutveckling. Detta skulle ge Handlingsprogrammet en gynnsam koncentration på de två mest väsentliga ämnena för en hållbar rumslig utveckling i stadskärnorna och länet.

Aktörsförslag

De aktörer som omnämns i de fyra handlingsområdena hör till de viktigaste. Men eftersom Stockholmsregionens framtida långsiktiga hållbarhet och utveckling till stor del ligger i statsmaktens händer i frågor om lagstiftning och medel till infrastruktur anser kontoren att det vore en fördel att involvera fler statliga myndigheter. TMR borde också fundera på hur de boende och de företag som finns i och omkring de regionala stadskärnorna kan involveras på ett mer påtagligt sätt. Detta bör förstås ske i samspel med de berörda kommunerna.

Vad gäller konkreta insatser och aktörssamverkan förslår kontoren gemensamma workshoppar som syftar till att utveckla kunskap och konkreta lösningar i de regionala stadskärnorna. Sådana workshoppar kan initieras tillsammans av TMR och t.ex. Stockholms stad. Ett lyckat exempel på det är en gemensam workshop i maj 2012 om Tyngdpunkt Farstas och den regionala kärnan Kungens kurva – Skärholmens förutsättningar att förstärka ett levande stadsliv.

Stockholms bidrag till flerkärnighetskonceptets genomförande

De två regionala stadskärnor som rör Stockholms stad är Kista-Sollentuna-Häggvik och Kungens kurva-Skärholmen. Utvecklingstempot och möjligheter till nya stadsbyggnadsinsatser skiljer sig starkt mellan dessa två områden.

Kista byggdes för cirka 40 år sedan. Stadsdelen har under åren fått ett högt anseende, både i Sverige och internationellt pga. av sitt IT-kluster. Den starka tillväxten som högteknologiskt stadsområde är en stark drivkraft som gör att ett nytt Kista utvecklas med en stadslig miljö som lever dygnet runt. Stockholms stad gör betydande satsningar genom investeringar i allmänna platser, gator, torg och parker. Många nya bostäder, gator, gång- och cykelbanor, torg, mötesplatser, affärsstråk, serviceinrättningar växer fram. Det gör Kista till en attraktiv och blandad stadsdel som är bra för människor och företag att verka och leva i. Stora satsningar görs t.ex. att etablera nya landmärken som ”Victoria Tower” i Kista eller arbetet i Kista Science City AB för att stödja denna positiva utveckling även i framtiden. Kista Science City är en arena där Stockholms stad i nära samverkan med näringsliv och akademi genomför riktade åtgärder för att förverkliga framtidsvisionen för Kista ”Kista Science City Vision 2020” (just nu uppdateras visionen som är på remiss). Målet är att Kista år 2020 genom fortsatt tillväxt inom näringsliv och akademi har blivit en kulturellt levande stadskärna

som har en stark position som en av världens ledande vetenskapsstäder.

Kungens Kurva - Skärholmen har som Skandinaviens största handelsplats och regionalt handelscentrum en stark utvecklingspotential. Goda kommunikationer och marktillgång finns. Området har även goda förutsättningar att växa ytterligare inom handel. Bland annat utreds nu förutsättningar för lokalisering av en utbildning inom Handelsakademien i Skärholmen. Den kommande förstärkningen av infrastrukturen genom Spårväg Syd och Förbifarten skapar unika förutsättningar för en framtida Regional stadskärna. Skärholmen har redan en tät och blandad stadsstruktur men utvecklingen har gått långsamt de senaste åren. Skärholmen har också problem med nyetableringar av arbetsplatser generellt och nya kontorslokaler i synnerhet. Bostadsbyggandet är på gränsen till lönsamhet och därför just nu inte särskilt utpräglat. Därför är det också av största vikt för utvecklingen i Skärholmen att hinder för bostadsbyggande undersöks och undanröjs.

För båda Stockholms delar av de regionala stadskärnorna gäller att staden fortsätter att engagera sig i deras utveckling. Dels genom en samverkan i de relevanta nätverk som finns på regional nivå, dels genom samarbete med grannkommunerna och dels genom stadsbyggnadsinsatser och investeringar i de två stadskärnområdena.

Arbetet med de regionala stadskärnorna stöds av Stockholms stad på följande sätt:

- Stadsbyggnadskontoret arbetar aktivt med tyngdpunkterna Kista och Skärholmen enligt Promenadstaden översiktsplan för Stockholms intentioner. I Kista fortsätter satsningar att genomföra framtidsvisionen och i Skärholmen ska en mer sammanhållen tyngdpunktsplanering sätta igång 2014 när den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva är klar.
- Trafikkontoret jobbar utifrån Framkomlighetsstrategins inriktningar med att främja stombusstrafiken till och från dessa två viktiga knutpunkter och även skapa sammanhängande cykelstråk. I detta fall är det regionala samarbetet kring cykelplanering som samordnas av Trafikverket särskilt viktigt. Här kan även nämnas tävlingen ITS Innovation Kista, där tjänsteutvecklare uppmuntras att utveckla innovativa lösningar för effektivare resor och transporter. Bakom tävlingen står Stockholms stad, Trafikverket, SL, Kista Science City och ITS-Rådet.
- Exploateringskontoret utför fysiska insatser t.ex. utbyggnad av nytt gatunät och parker norr om Kista gård. Sammankoppling av Kista arbetsområde och Akalla med ny tunnel och ny broförbindelse. Upprustning av Kista Gård och anslutande stadspark. Upprustning och utveckling av Torshamnsgatan och Kistavägen. Utbyggnad av Arne Beurlings torg och Jan Stenbecks torg. Markupplåtelse för utveckling av Kista Galleria och Stockholms högsta bostadshus.

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 17 december 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholmshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholmshem har förståelse för ambitionerna att uppnå en hållbar tillväxt genom att skapa en mer flerkärnig region.

Samtidigt bedömer bolaget att de centrala delarna av regionen fortsätter att ha en unik attraktionskraft för boende, företag och besökare inom överskådlig tid. Utanför närförort och den inre ytterstaden är betalningsviljan för nyproducerade hyresrätter i dagsläget endast på vissa platser tillräcklig för att investeringskalkylerna ska gå ihop. I det kortare tidsperspektivet är det mot den bakgrunden svårt att se hur en kraftig tillväxt ska kunna bli verklighet i några av de kärnor som pekas ut i RUFSS 2010.

Skärholmen är både en av tyngdpunkterna i Stockholms stads översiktsplan och en regional stadskärna i RUFSS 2010 tillsammans med Kungens kurva. Stockholmshem har stort intresse av utvecklingen inom denna del av regionen. Bolaget kommenterar därför de fyra handlingsområdena med utgångspunkt från de specifika förutsättningarna i sydvästra ytterstaden.

Stockholmshem delar uppfattningen att infrastruktur och tillgänglighet är nyckelområden för att skapa en positiv utveckling och ökad attraktionskraft. Förbifart Stockholm kommer att öka sambanden mellan södra och norra delarna av regionen och ge Skärholmen ett mer strategiskt läge.

Förslaget att fokusera på kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet är vällovligt men Stockholmshem ställer sig tveksamt till potentialen för en sådan utveckling i Skärholmen, inte minst på grund av att det saknas en stark koppling till forskning och högre utbildning i denna del av Stockholm.

Förslagen om att skapa synergier mellan investeringar är utvecklade förutom när det gäller de positiva effekterna av offentliga satsningarna på infrastruktur. Bolaget ställer sig frågande till att synergier mellan investeringar ska ses som ett eget handlingsområde i programmet.

Inom handlingsområdet Stadsutveckling betonas vikten av förtätning och blandning av funktioner för att åstadkomma en attraktiv stadsmiljö och Stockholmshem ställer sig för positivt till en sådan stadsutveckling. Bolaget vill emellertid också lyfta fram behoven av att kontinuerligt vidareutveckla förvaltningen av de fastigheter som finns i området idag med sikte på en attraktiv stadsmiljö. Arbetet har givit mycket goda resultat i de årliga kundmätningarna och flertalet hyresgäster ser positivt på den egna stadsdelen. Detta är enligt Stockholmshems uppfattning en förutsättning för att Kungens kurva - Skärholmen på sikt ska kunna utvecklas till en regional stadskärna på det sätt som beskrivs i det remitterade handlingsprogrammet .

Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Familjebostäder anser att en stadskärnas närhet till regionens mitt och hur kapacitetsstarka kommunikationer stadskärnan har bör styra prioritering för förtätning. Utvecklingen av regionala stadskärnor kräver en betydande investering i framförallt kollektivtrafiken inom och kring de regionala stadskärnorna. Samtidigt ser Familjebostäder behovet att utveckla de regionala stadskärnorna i Stockholmsregionen.

Befolkningstillväxten och utvecklingen i stockholmsregionen ställer stora krav på länets kommuner och aktörer att arbeta tillsammans för att åstadkomma en god stadsutveckling.

Handlingsområden

Familjebostäder bedömer att föreslagna handlingsområden är de mest relevanta att fokusera på. Vad gäller föreslagna aktörerna på respektive område har bolaget inte något ytterligare att tillägga.

Familjebostäder instämmer i att stadskärnorna har mycket att vinna på att stärka sin identitet och sin verksamhetsprofil och använda det i sin marknadsföring.

Som en del i utvecklingen av stadsdelen Kista som yttre regional stadskärna bidra Familjebostäder med att utveckla Rinkeby och att vara en aktiv part i Stadens arbete med att minska utanförskapet i stadsdelen. Som exempel inom handlingsområde 2 ”synergier mellan investeringar i de regionala stadskärnorna” och område 3 ”stadsutveckling” kan nämnas bolagets utvecklingsprojekt i Rinkeby; Rinkebystråket. Utvecklingen av Rinkebystråket till en levande och stadsmässig huvudgata med en variation av butiker, restauranger och verksamheter är ett av bolagets största åtaganden för att nå Vision Järva 2030. Bolaget arbetar dessutom aktivt med ett inlokaliseringsprojekt där syftet är att skapa förutsättningar för myndigheter eller kommunala verksamheter att etablera sig i ytterstaden .

Micasas remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms stad har i tidigare remisser förklarat sig positiva till genomförandet av RUF 2010. När det gäller den del av handlingsprogrammet som gäller regionala stadskärnor och en flerkärnig region är det så långt Micasa Fastigheter förstår mycket relevanta handlingsområden som lyfts fram till behandling och de föreslagna aktörerna ter sig också väl lämpade.

Micasa Fastigheter vill poängtera vikten av att det redan tidigt i utvecklingsprocessen när det gäller boenden planeras in vård- och omsorgsboenden, LSS-boenden etc så att framtidens boende kan erbjudas invånare med behov av service, stöd och trygghet. Det handlar här om att utforma servicen och information kring denna i framtiden så att det blir en miljö tillgäng-

lig för alla oavsett ålder, funktionshinder etc.

Micasa Fastigheter kan i detta avseende bidra med kunskap, och inom Stockholms stad till genomförande av sådana boenden .

Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

God tillgång till grundläggande IT-infrastruktur bidrar till en dynamisk utveckling. Den attraherar företag att etablera sig och skapar förutsättningar för att kunna tillgodose stockholmarnas behov av digitala tjänster, både nytto- och nöjestjänster. Detta gynnar en positiv ekonomisk utveckling i regionen och bidrar till att regionen kan utvecklas i riktning mot en flerkärnig region med ett flertal stadskärnor.

Under 2012 har fiberutbyggnaden till flerfamiljshus i Stockholms kommun avslutats. Cirka 90 procent av Stockholms hushåll har nu möjlighet att ansluta sig till Stokabs operatörsneutrala fibernät. Detta skapar ökade möjligheter för tjänsteleverantörer att nå hela vägen fram till slutkunden och utgör därmed en av förutsättningarna för tjänstesektorns tillväxt, framför allt den kunskapsintensiva. Det finns många exempel på innovationer som ser dagens ljus i Stockholm tack vare god tillgång på bredband och digital mognad hos stockholmarna (*bilaga 4*).

SGA Fastigheters remissvar har i huvudsak följande lydelse:

SGA Fastigheter är positiva till utredningens huvudsakliga utgångspunkt att satsa på yttre regionala stadskärnor. Vi delar bedömningen att flera regionala stadskärnor inom ett storstadsområde ger möjligheter att utveckla regionen. Samtidigt ställer ovanstående strategi krav på bättre förutsättningar för resande och en ökad bostadsbyggnadstakt.

Fler kommuner i Stockholmsregionen måste ta sitt bostadsförsörjningsansvar om regionen ska klara av den förväntade befolkningsökningen fram till och med 2030 (*bilaga 5*).

S:t Erik Markutvecklings remissvar har i huvudsak följande lydelse:

SLL föreslår att följande handlingsområden skall prioriteras:

- Förbättrad kollektivtrafik till, mellan och inom de yttre regionala stadskärnorna.
- En tätare och mer stadslig bebyggelse, samt ett bredare och mer serviceinriktat serviceutbud i de yttre stadskärnorna i syfte att öka attraktionen.
- Att de regionala stadskärnorna skall arbeta för att attrahera kontaktintensiva och specialiserade verksamheter för att bidra till ökad dagbefolkning.
- Att utveckling sker inom de kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet samt att de yttre stadskärnorna kan erbjuda högre utbildning.

S:t Erik Markutveckling anser att samtliga handlingsområden som föreslås har stor relevans. Spårbunden och fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att regionala synergier skall kunna uppnås.

Visionen om ett stabilt och mångfacetterat serviceutbud i de yttre stadskärnorna är inte helt lätt att förena med en ökad tillgänglighet till innerstadens kommersiella utbud.

Med hänsyn till ovanstående resonemang anser vi därför att arbetet med att förstärka och skapa nya näringslivskluster bör ges stort fokus, eftersom detta genererar ökad dagbefolkning som stärker förutsättningen för en livskraftig kvällsekonomi.

Sammanfattningsvis kommer arbetet med att stärka attraktionen i de yttre regionkärnorna sannolikt att kräva stor uthållighet av inblandade aktörer, eftersom investeringar i infrastruktur och utbildningskluster förmodligen inte kommer att sammanfalla tidsmässigt med utbyggnaden av den täta regionala stadskärnan.

S:t Erik Markutveckling anser att handlingsprogrammet remitterats till relevanta aktörer.

S:t Erik Markutveckling är ett bolag i Stockholms Stadshuskoncernen och har uppdraget att äga, förvalta och utveckla fastigheter i Stockholm stads utvecklingsområden (närförort Stockholm stad). Vårt uppdrag är alltså främst att främja utveckling och bostadsförsörjning inom den centrala regionkärnan, vilket inte sammanfaller med fokus i handlingsprogrammet.

Bolaget kommer dock noga eftersom regionens framtida bostadsförsörjning är en väsentlig framtidsfråga för Stockholmsregionens utvecklingsmöjligheter.

Stockholm Business Regions remissvar har i huvudsak följande lydelse:

När det gäller utvecklingen av detaljhandeln i de utpekade områdena vill SBR särskilt påpeka att det krävs att kommunernas samtliga myndighetsområden samverkar kring bygglovfrågor, skyltning, trafikföring, parkering mm för att de ska kunna utvecklas.

Vidare redogörs tillgänglighet, transportsystemet, stadsutveckling m.fl. som viktiga områden för att utveckla regionala stadskärnor. Utan att gå in i detalj i dessa områden instämmer SBR med prioriteringen och ser utvecklingen av dessa som positiva för regionen.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen är positiv till att handlingsprogrammet tydligare pekar ut en prioritering av området och nödvändig samverkan får att utveckla regionen enligt den plan som RUF (Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen) anger. Koncernen har tidigare efterfrågat en prioritering inför antagandet av planen. Stockholm stad är ju dock främst aktör i den centrala regionkärnan men är naturligtvis därigenom högst beroende av utvecklingen i den omgivande regionen. I följande besvarar koncernledningen efterfrågade frågeställningar utifrån koncernledningens och stadens bolags perspektiv.

1. Bedömer ni att de föreslagna handlingsområdena är relevanta och de viktigaste att fokusera på?

Koncernledningen anser att de redovisade handlingsområdena är relevanta.

Ökad tillgänglighet

Som aktörer i de centrala delarna i regionen måste dock framhållas att ökad tillgänglighet är en absolut nyckelfråga. Det gäller både tillväxten i de utpekade regionala stadskärnorna men också för regionens funktion som helhet. Investeringar i infrastruktur (vägar och spår-bunden kollektivtrafik) kan också innebära initiativ över den regionala nivån, d.v.s. även ifrån Trafikverket, SJ och Banverket.

Stadsutveckling

Stadsutveckling vilar främst under kommunernas ansvar. I detta sammanhang vill koncernledningen betona vikten av att regionens kranskommuner bidrar till att tillgodose det bostadsbehov som regionens utveckling kräver.

Det är också av största vikt att möjligheten att arbeta och bo inom samma del av regionen förbättras för att nå det långsiktiga målet om en hållbar stadsutveckling. Idag återfinns en stor del av arbetsplatserna i de norra delarna medan en stor del av arbetskraften bor i de södra delarna vilket ger en omfattande arbetspendling. Stockholms stads satsning på söderort omfattar bl.a. målsättning om en bättre balans mellan de norra och södra stadsdelarna avseende arbetsplatsförsörjning vilket kan ge flera stockholmare förutsättningar för kortare arbetsresor.

Stadens Översiktsplan antogs den 15 mars 2010 av kommunfullmäktige. Stadsbyggnadsstrategierna som anges i denna överensstämmer väl med de föreslagna handlingsområdena. Som exempel kan nämnas att satsning på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter där bl.a. Kista och Skärholmen pekas ut.

Koncernledningen vill också betona vikten av att utveckling av infrastruktur i form av bostäder för äldre eller funktionshindrade, skolor och förskolor sker i takt med övrig stadsutveckling för att skapa funktionella stadskärnor.

Utveckla det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet

Koncernledningen delar uppfattningen att utveckling näringslivet är av stor vikt för utvecklingen av regionen. Stockholm Business Region leder samverkan mellan kommunerna i detta avseende genom SBA, Stockholm Business Alliance.

Det är dock viktigt att arbetet med näringslivsutveckling och etableringar sker i samverkan och tät dialog inom regionen för att skapa attraktiva kluster för vissa branscher för fortsatt konkurrenskraftig utveckling. Regionens olika delar har förutsättningar att attrahera olika kategorier näringsliv så därför är en kontinuerlig diskussion om profilering av de olika stadskärnorna viktig.

Synergier mellan investeringar

Synergier i investeringar i de regionala stadskärnorna finns, men är ofta svåra att värdera och illustrera utifrån respektive projekt och investeringsbeslut. God tillgänglighet ger förutsättningar för täthet i bebyggelse, näringsliv och befolkning vilket i sin tur ger höga fastighetsvärden. För att kunna påvisa värdet och synergierna som de tidiga investeringarna ger, måste en mycket långsiktig och bred samhällsekonomisk analys ligga till grund för beslutet. Det gäller särskilt investeringarna i spårbunden trafik och vägar.

2. Är de föreslagna aktörerna de mest relevanta, saknas några aktörer?

De föreslagna identifierade aktörerna är relevanta. Koncernledningen vill dock framhålla vikten av att regionens kranskommuner tar ett gemensamt ansvar för utvecklingen av den flerkärniga strukturen då flera av de utpekade områdena berör flera kommuner. De statliga aktörernas betydelse måste också framhållas tydligt då några av de viktigaste funktionerna för ökad tillgänglighet i form av infrastruktur som vägar, järnvägar och flygplatser åligger statliga bolag och verk.

3. Hur kan er organisation bidra till utvecklingen av de regionala stadskärnorna?

Stockholms Stadshus AB bidrar redan idag till utveckling av de regionala stadskärnorna genom sina bolag. Främst är det i stråket Skärholmen–Kungens Kurva där bland andra Stockholmshem gjort betydande insatser. Även Stockholms Stadsteater har en scen i Skärholmen där man under 2011 spelade 185 föreställningar.

I stråket Kista-Sollentuna-Häggvik medverkar stadens bostadsbolag till en utveckling och ökad attraktivitet genom både nyproduktion och upprustning av befintlig bebyggelse.

Stadens fastighets- och infrastrukturbolag är starkt delaktiga i utveckling dessa regionala stadskärnor och som exempel kan nämnas Järvalyftet och Söderortsvisionen där bostadsbolagen gör omfattande upprustningsåtgärder i både bostäder och närcentrum samt bygger nya lägenheter.

Genom Stokab bidrar staden med en konkurrensneutral IT-infrastruktur i form av svartfiber. Den skapar förutsättningar att attrahera företag och för att tillgodose stockholmarnas behov av digitala tjänster, både nytto- och nöjestjänster. Det bidrar till att regionen kan utvecklas i riktning mot en flerkärnig region med ett flertal stadskärnor.

Sammantaget är koncernledningen positiv till förslaget och då förtydligandet av kranskommunernas ansvar att bidra till regionens bostadsförsörjning samt att ta ansvar för därtill behövliga funktioner som infrastruktur och arbetsplatser. Med den starka utvecklingen av regionens befolkning finns annars en stor sannolikhet att Stockholms stad så regionens centralpunkt får bära en stor del av ansvaret för infrastruktur, arbetsplatser, skolor, omsorgsfunktioner m.m.

Kulturförvaltningen

Kulturförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 18 december 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Kulturförvaltningen ser positivt på handlingsprogrammets övergripande ansatser. Det anknyter i viss utsträckning till RUFs åtagande att *Skapa förutsättningar för ett kulturliv i världsklass*. Förslaget ser dock ut att ha en huvudinriktning på tekniska sektorer (fastigheter och infrastruktur) och handlingsprogrammet skulle tjäna på att kulturens och kulturlivets betydelse i de regionala stadskärnorna lyftes fram tydligare. Framför allt behöver kretsen av medverkande aktörer preciseras när det gäller kulturkompetens.

Urbana värden, kultur, förbättrad stadsmiljö, kvällsliv, urbana kvaliteter, stärkt sammanhållning, utvecklade mötesplatser och kulturverksamheter är exempel på nyckelord i handlingsprogrammet som anger behovet av kulturkompetens och fördjupade analyser i det kommande arbetet. Mot bakgrund av att Stockholms stad beslutat om en positionering som ett centrum för nyskapande kultur i samverkan inom regionen (epitetet *Stockholm den kreativa huvudstaden*) vill Kulturförvaltningen lyfta fram betydelsen av att kulturen ges goda förutsättningar att leva upp till de höga ambitionerna. Kulturförvaltningen föreslår att staden framför att handlingsområde 3 (Stadsutveckling) bör stärkas när det gäller kultur och kompletteras med kulturkompetens.

Stockholms Kulturförvaltning arbetar aktivt med fem s.k. Växtplatser för kultur i hela Stockholm och en av dessa är Skärholmen. Växtplatserna handlar bland annat om att skapa en god samverkan mellan kulturverksamheter och andra aktörer för att bidra till en positiv stadsutveckling. Konst och kultur har en positiv kraft, både som metod i utvecklingsprocesser och som verksamhet i de regionala stadskärnorna. För att de regionala stadskärnorna ska bli levande, trivsamma, attraktiva och generera sammanhållning krävs en bra dialog med de människor som berörs – såväl boende som verksamma. Detta är en dimension som saknas i förslaget till handlingsprogram och bör tillföras i det fortsatta arbetet. Kulturförvaltningen föreslår därutöver att staden uttrycker att handlingsområde 3 (Stadsutveckling) bör kompletteras med kompetens inom kulturområdet och medborgardialog.