



EXPLOATERINGSKONTORET
TRAFIKKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET

Gemensamt tjänsteutlåtande
DNR KS 336-1583-2012
DNR E2012-000-01883
DNR DNR T2012-000-06239
DNR SBK2012-2012-18009
SID 1(10)
2012-12-20

Kontaktpersoner:

Jan Lind, Exploateringskontoret
Telefon: 08-508 264 71

Daniel Firth, Trafikkontoret
Telefon: 08-508 261 24

Michael Erman, Stadsbyggnadskontoret
Telefon: 08-508 27 147

Till

KF/KS kansli
Stadshuset
105 35 Stockholm

(KS Rotel I)

Remiss av förslag till Handlingsprogram Regionala stadskärnor

KS 336-1583-2012. Gemensamt kontorsyttrande

Exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret besvarar kommunstyrelsens remiss av ”Handlingsprogram Regionala stadskärnor” enligt följande.

Krister Schultz
Förvaltningsdirektör
Exploateringskontoret

Per Anders Hedkvist
Förvaltningsdirektör
Trafikkontoret

Niklas Svensson
Bitr. Stadsbyggnadsdirektör
Stadsbyggnadskontoret



Sammanfattning

Stockholms läns landsting/Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) har skickat en remiss angående ett förslag till Handlingsprogram regionala stadskärnor som besvaras som ett gemensamt kontorsyttrande. Ärendet tar upp utvecklingen av åtta regionala stadskärnor som tillsammans med den centrala regionkärnan utgör den viktigaste rumsliga utvecklingsmodellen i RUFSS 2010. I handlingsprogrammet föreslås fyra handlingsområden som kommer arbetas med från och med 2013. Remissen innefattar även tre frågor som ska besvaras: relevans av de förslagna handlingsområdena, aktörsperspektivet och de olika involverade aktörernas egna bidrag till utvecklingen av de regionala stadskärnorna.

Planeringen i länet måste utgå från Stockholms stads beslut att bygga 100 000 nya bostäder till år 2030. Kontoren anser därför att arbetet med de åtta regionala stadskärnorna kontinuerligt behöver stämmas av med utvecklingen i den centrala regionkärnan. Tyngdpunkten i infrastruktursatsningar inklusive överdäckningar bör ligga där efterfrågan är som störst. Det krävs även realistiska bedömningar av möjligheterna att bygga kontor och bostäder. Det fortsatta arbetet med Handlingsprogrammet måste enligt kontoren bl.a. inriktas på att identifiera olika hinder mot bostadsbyggandet och en intensifierad utbyggnad av främst kollektivtrafiken samt komma med förslag till konkreta åtgärder för att undanröja dessa.

Kontoren anser att de fyra förslagna handlingsområdena borde komprimeras till två handlingsområden som anses som viktigast: infrastruktur/tillgänglighet och stadsutveckling. De två andra nuvarande handlingsområdena kan underordnas dessa två. Kontoren gör olika förslag till ändringar och kompletteringar i de nuvarande fyra föreslagna handlingsområdena. När det gäller aktörsinvolvering finner kontoren att de statliga myndigheterna bör involveras på ett tydligare sätt, inte minst för att diskutera de hinder som vissa statliga regelverk utgör idag. Gemensamma initiativ av TMR och Stockholms stad föreslås för att komma vidare med det konkreta arbetet kring de regionala stadskärnorna.

Avslutningsvis beskrivs hur Stockholms stad konkret stödjer arbetet med de regionala stadskärnorna Kista-Sollentuna-Häggvik och Kungens kurva-Skärholmen. De två regionala stadskärnor som berör Stockholm har helt olika utvecklingsförutsättningar. Kista är en stark och efterfrågad urban nod med en utveckling mot en tät och blandad stadsdel. Skärholmen har en stark utvecklingspotential framöver.

Ärendet

I ett remissförslag anges att en långsiktigt flerkärnig utveckling är gynnsam för Stockholmsregionen. Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2010, förordar en utveckling av åtta yttre regionala stadskärnor, utöver den



centrala regionkärnan. Enligt föreliggande remissförslag kan denna utveckling stödjas genom ett Handlingsprogram avseende dessa regionala stadskärnor. Avsikten är att koncentrera en stor del av utvecklingen utanför den centrala regionkärnan till de yttre regionala stadskärnorna och motverka utspridningen av verksamheter och bebyggelse samt att skapa nya stadskärnor med höga kvalitéer. En fortsatt utspridning av bebyggelsen leder enligt landstinget till växande transportbehov och ett ökat bilberoende.

I remissförslaget redovisas fyra handlingsområden som kommer kräva en kraftsamling och samverkan av regionens aktörer för att nå en utveckling av en flerkärnig region:

- Ökad tillgänglighet, en förutsättning för tillväxt i de regionala stadskärnorna
- Synergier mellan investeringar i de regionala stadskärnorna
- Stadsutveckling
- Utveckla det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet

Handlingsprogrammet avser 2013 och de följande åren. Programmet ska bidra till nya kunskapsunderlag, stödja kommunerna i sitt arbete med de regionala stadskärnorna och möjliggöra utbyte i form av nätverk. Kommunerna uppmanas att samverka med andra aktörer för att utveckla stadskärnorna och att skapa attraktiva lokaliseringalternativ samt utveckla transportsystemen och urbanitet.

Remissen

Remissförslaget har skickats av SLL/TMR till länets kommuner, statliga och kommunala organ, angränsande kommuner, landstingsnämnder, intresseorganisationer, företag m.fl. för yttrande senast den 31 januari 2013.

Remissen ska ge regionens aktörer en möjlighet att ta ställning till förslaget till handlingsprogram och ge TMR besked från regionens aktörer om de är beredda att bidra till genomförandet. TMR önskar särskilt att remissinstanserna beaktar följande frågor 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?

Inom staden har förslaget remitterats till stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms stadshus AB och stadsledningskontoret för yttrande senast den 28 december 2012.

Nämndbehandling medges inte inom angiven remisstid. Exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret lämnar ett gemensamt kontorsyttrande.



Kontorens synpunkter och förslag

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 marknads- mässiga 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 bostadsbyggandet 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 biltrafikalstringen ska vara låg och kapacitetsstarka 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 överbrygga 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 bostadsbedömning. 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-kuster. 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 Skandina viens 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.



GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR KS 336-1583-2012
DNR E2012-000-01883
DNR T2012-000-06239
DNR SBK2012-18009

SID 9(10)



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.

SLUT