

## Handlingsprogram Regionala stadskärnor

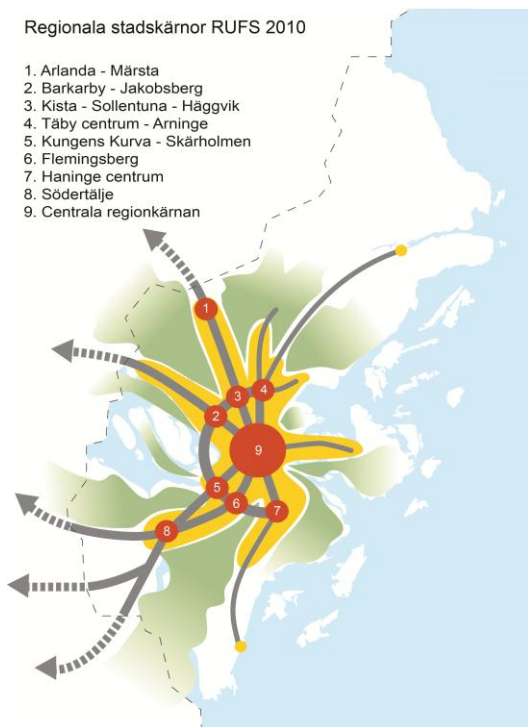
För att arbeta extra fokuserat och stötta genomförandet av vissa åtaganden i RUFSS 2010 beslutade landstingets dåvarande Regionplanenämnd i mars 2010 att tre handlingsprogram skulle tas fram. Ett av dessa är handlingsprogrammet för regionala stadskärnor, som utgår ifrån åtagandet ”Utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen”.

Sedan 2010 har ett regionalt utvecklingsarbete pågått som nu utmynnat i ett konkretiserat handlingsprogram, med fyra handlingsområden, för regionala stadskärnor i Stockholmsregionen. Handlingsprogrammet gäller från 2013 och de närmaste efterföljande åren.

Stockholmsregionen är idag starkt enkärnig och behöver bli mer flerkärnig. Avsikten är att med utveckling i yttre regionala stadskärnor motverka utspridning av verksamheter och bebyggelse. En fortsatt spridning av bebyggelsen är inte långsiktigt hållbar, eftersom den leder till växande transportbehov och ett ökat bilberoende. Om utvecklingen av nya verksamheter och bostäder kan koncentreras till de regionala stadskärnorna kan det främja även tjänsteutbyte, möten, stadskvaliteter och stadsliv. Vid knutpunkter i trafiksystemet bör marken utnyttjas mer intensivt, det är där de regionala stadskärnorna finns utpekade. Det främsta skälet är att utnyttja dessa goda lägen för att ytterligare öka tillgängligheten.

Regionala stadskärnor RUFSS 2010

1. Arlanda - Märsta
2. Barkarby - Jakobsberg
3. Kista - Sollentuna - Häggvik
4. Täby centrum - Arninge
5. Kungens Kurva - Skärholmen
6. Flemingsberg
7. Haninge centrum
8. Södertälje
9. Centrala regionkärnan

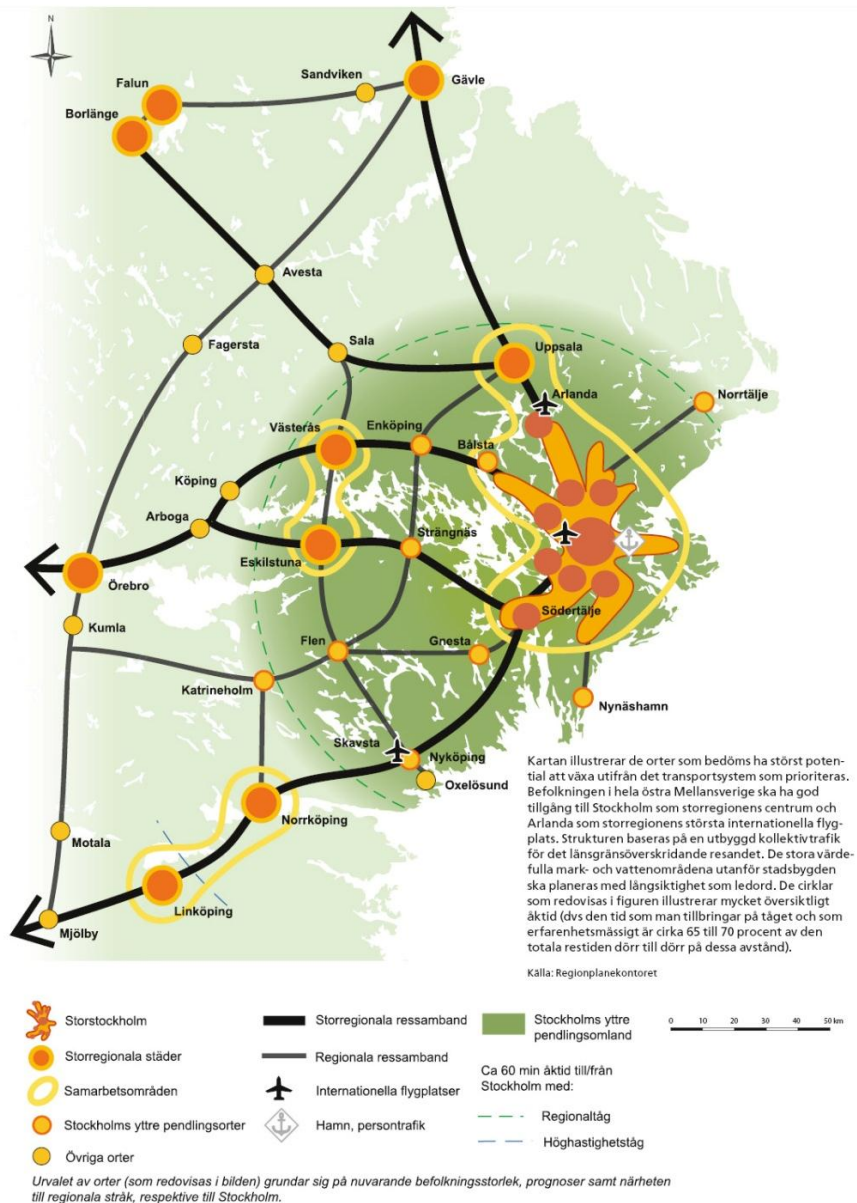


I den regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2010, redovisas önskvärd utveckling av åtta yttre regionala stadskärnor, utöver den centrala regionkärnan. De yttre kärnorna är Arlanda-Märsta, Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik, Täby centrum-Arninge, Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum och Södertälje (se karta).

Den centrala regionkärnan är viktig och har stor betydelse för hela regionens utveckling men ingår inte i handlingsprogrammet, eftersom den förväntas fortsätta att utvecklas snabbt tack vare mycket god tillgänglighet och mycket goda marknadsförutsättningar. Relationen mellan den centrala regionkärnan och de yttre regionala stadskärnorna bör dock tydliggöras.

Utvecklingen av de yttre regionala stadskärnorna är beroende av sina omland som i en del fall sträcker sig bortom länsgränsen. Några av de regionala stadskärnorna ingår i ett stadsnätverk som omfattar städer och tätorter i hela östra Mellansverige. De regionala stadskärnorna är noder inom länet i detta större geografiska nätverk, se målbild från RUFSS 2010 nedan. De funktionella sambanden i östra Mellansverige blir allt viktigare med ökande rörlighet och specialisering i näringslivet.

Karta 14. Storregional ortstruktur i östra Mellansverige



Karta: Målbild för östra Mellansverige 2030

## TMR:s roll

Förslaget till handlingsprogram har utarbetats av Stockholms läns landsting, funktionen för Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR). Som regionplaneorgan eftersträvar landstinget genom TMR en flerkärnig regionstruktur. TMR arbetar främst med tre olika typer av insatser för att utveckla en flerkärnig struktur:

- Ta fram nya kunskapsunderlag som kan bidra till en flerkärnig utveckling.
- Stödja enskilda kärnkommuner i deras utvecklingsarbete.
- Driva ett nätverk för kunskaps- och erfarenhetsutbyte.

Landstingets och TMR:s roll i genomförandet av detta handlingsprogram redovisas längre fram i handlingsprogrammet.

## Utvecklingen hittills

### *Befolkning*

Befolkningen i Stockholms län har ökat med cirka 15 procent sedan år 2000. Det är den centrala regionkärnan som står för den största ökningen, 19 procent. I de yttre regionala stadskärnorna liksom i övriga länet ökade befolkningen med 13 procent.

### *Sysselsättning*

Antalet arbetstillfällen i de yttre regionala stadskärnorna har sedan år 2000 ökat med 10 procent, medan ökningen i centrala regionkärnan var 13 procent och länet i övrigt var 12 procent.

Detta betyder att länets enkärniga karaktär har förstärkts under 2000-talet.

## Mål för utvecklingen i de yttre regionala stadskärnorna

Målen för den fortsatta utvecklingen i de yttre regionala stadskärnorna behöver preciseras och följas upp i förhållande till utvecklingen i den centrala regionkärnan och övriga länet. Följande mål föreslås:

- De yttre regionala stadskärnornas andel av länets befolkning utanför den centrala regionkärnan ska öka från dagens 8 procent till 12 procent år 2030.
- De yttre regionala stadskärnornas andel av länets arbetstillfällen ska öka från dagens 23 procent till 30 procent år 2030.
- Tillgängligheten med kollektivtrafik mellan 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.

## Varför flerkärnig region?

Aktuella prognoser och framskrivningar pekar på att Stockholmsregionen växer med upp till 1,1 miljoner invånare fram till år 2050. Den flerkärniga strukturen ska motverka utglesning som leder till mer biltrafik och ineffektiv utnyttjande av resurser i regionen. En flerkärnig region innebär generellt sett god hushållning med mark och leder till bättre energieffektivitet. Flerkärnighet ger utrymme för större mångfunktionalitet, medför högre kollektivtrafikandel och bättre tillgänglighet. En flerkärnig Stockholmsregion leder därmed till ökad välfärd och en mer hållbar utveckling.

### Teorin bakom regionala stadskärnor

Flera regionala stadskärnor inom ett storstadsområde ger möjligheter att utveckla regionen till att bli mer långsiktigt hållbar än vad en region med en enkärnig eller utspridd struktur är. Motiven för detta är bland annat följande:

- Tillgängligheten till arbetsplatser ökar för många fler, jämfört med i en enkärnig struktur. Det gäller i synnerhet för den mindre specialiserade arbetskraften. Tillgängligheten till regional service, kultur, vård och utbildning ökar också. Detta innebär att befolkningen i en flerkärnig region generellt sett får jämförelsevis bättre sociala förhållanden, jämfört med i en enkärnig eller utspridd struktur.
- Hög täthet, stort omland, hög tillgänglighet och lokalisering i någon av transportsystemets knutpunkter förbättrar förutsättningarna för ekonomisk tillväxt, jämfört med om utvecklingen koncentreras till ett enda regionalt centrum. Friktion i form av trängsel och konkurrens om mark, transportkapacitet och andra begränsade resurser blir jämförelsevis mindre. Samlokalisering av företag leder till förbättrad produktivitet.
- Utvecklingen stärker förutsättningarna för en attraktiv, kapacitetsstark och konkurrenskraftig kollektivtrafik eftersom marknadsunderlaget och efterfrågan ökar i tätta områden med både bostäder och arbetsplatser i goda kollektivtrafiklägen.
- Utvecklingen bidrar till att begränsa energiförbrukningen och bilberoendet och därmed även utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Utspridning av bebyggelsen motverkas vilket gagnar en effektiv hushållning med mark och naturresurser.

## Det här behöver vi arbeta med

Arbetet med att utveckla regionala stadskärnor har pågått under en längre tid. Det är en fortsättning på en inriktning som Stockholmsregionens utveckling syftat till under en följd av år. I RUFSS 2001 utvecklades kärnstrukturen i en process med kommunerna och fick starkt stöd från de flesta aktörer som är involverade i regionala utvecklingsfrågor. Enligt RUFSS 2010 förstärks detta stöd ytterligare. En skillnad i RUFSS 2010 är att kärnan Arlanda-Märsta tillkommit så att Stockholmsregionen nu har en åttonde yttre stadskärna, utöver den centrala regionkärnan.

För de yttre regionala stadskärnorna innebär åtagandet främst att kommunerna måste samverka med andra aktörer, för att

- skapa attraktiva lokaliseringalternativ som alternativ till den centrala regionkärnan,
- utveckla transportsystem som stöder flerkärnighet,

- utveckla urbana värden samt
- resurseffektivisera och motverka utspridning.

Karaktäristiskt för utvecklingsprocesserna i kärnorna är att de är långsiktiga och svåra att planera i sin helhet över tiden. De åtta regionala stadskärnorna är alla unika och har delvis olika förutsättningar. Utvecklingen har också kommit olika långt.

### **Skapa attraktiva lokaliseringsalternativ**

De yttre regionala stadskärnornas läge kan på olika sätt bidra till en ökad attraktivitet. Det kan dels locka företag genom att kostnaderna för mark och lokaler och arbetskraft ofta är lägre än i den centrala regionkärnan. Vidare skapas fördelar av samlokalisering och bättre närhet till kunder och samarbetsparter, jämfört med utspridda verksamheter. Goda kollektivtrafiklägen i regionen kan underlätta för företag att etablera sig i regionen, med korta restider för anställda och kunder.

Stadskärnorna har mycket att vinna på att stärka sin identitet och sin verksamhetsprofil och använda det i sin marknadsföring. Vissa stadskärnor har redan utvecklats åt det hållet. Ett exempel är Kista där det finns en tydlig koncentration av verksamheter inom informations- och kommunikationsteknologi och olika insatser görs löpande för att förbättra stadsmiljön och utveckla kärnans identitet. Ett annat exempel är Flemingsberg med sin satsning på Life Science.

Handeln dominerar flera av de regionala stadskärnorna som i övrigt inte har någon tydlig profil. Dessa kärnor behöver ett mer varierat innehåll, till exempel fler bostäder samt ytsnåla och kunskapsintensiva verksamheter som stärker attraktiviteten. Genom blandning av boende och arbetande skapas också bättre förutsättningar för ett dynamiskt kvällsliv i de yttre regionala stadskärnorna.

### **Utveckla transportsystem som stöder flerkärnighet**

Hög tillgänglighet är en förutsättning för att de regionala stadskärnorna ska utvecklas. Bra kollektivtrafikförbindelser liksom goda vägförbindelser är grundläggande faktorer för att näringslivet ska betrakta stadskärnorna som attraktiva alternativ för sina verksamheter. Det gäller även tillkommande offentlig verksamhet som högre utbildning, kultur samt hälso- och sjukvård. För stora delar av näringslivet i regionen är hög tillgänglighet till Arlanda viktigt.

Hög tillgänglighet, särskilt med bra kollektivtrafik, är också nödvändig för boende, förvärvsarbetande och andra besökare. De yttre regionala stadskärnorna måste få bättre tillgänglighet och tydligare kopplingar till det spårbundna kollektiva trafiksystemet med järnväg, tunnelbana och spårväg och till det regionala vägnätet. Det är också nödvändigt med bra förbindelser mellan de yttre regionala stadskärnorna. De yttre regionala stadskärnorna föreslås bli knutpunkter för kollektiva tvärförbindelser. Flera av de utpekade kärnorna ligger redan vid stationer för regionaltåg, vilket ger dem ett större omland som sträcker sig långt ut i östra Mellansverige. Detta bidrar till dessa kärnors utvecklingspotential. De regionala stadskärnorna måste ha attraktiva gång- och cykelförbindelser. För att hela kärnan ska ha bra tillgänglighet till övriga regionen behövs också en god tillgänglighet inom kärnan.

### **Utveckla en attraktiv stadsmiljö med många urbana värden**

De utpekade yttre regionala stadskärnorna har idag ofta en stadsmiljö av förortskaraktär med ett begränsat utbud av urbana kvaliteter. Här finns stora möjligheter att förstärka den urbana miljön och identiteten genom att kärnorna får mer stadskaraktär. Det kan uppnås genom att tillföra stadskvaliteter som en tät och upplevelserik stadsmiljö med parker och grönområden samt bra gång- och cykelförbindelser. Ett ökat utbud av kultur, idrott och andra kreativa näringar och nöjesaktiviteter, en mer specialiserad samhällsservice och en specialiserad detaljhandel kan också förstärka de urbana kvaliteterna.

De regionala stadskärnorna ska kunna erbjuda ett mer specialiserat utbud av samhällsservice än ett kommun- eller stadsdelscentrum. Det kan innebära eftergymnasial utbildning, som yrkesutbildning kopplat till det lokala näringslivet, specialiserad vård och omsorg, rättsväsende, kulturverksamheter eller handel som vänder sig till hela regionen.

### **Resurseffektivisera och motverka utspridning**

En tät och flerkärnig bebyggelsestruktur ger goda förutsättningar för att motverka utspridd bebyggelse i hela länet. Genom att skapa attraktiva stadskärnor med arbetstillfällen, utbildning, kvällsliv och andra urbana kvaliteter, kan fler invånare få tillgång till dessa utbud i sitt närområde. De regionala stadskärnorna ger även bättre möjligheter att skapa resurs- och energieffektiva lösningar såsom fjärrvärme och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

### **Kommuner behöver samverka med andra aktörer**

De kommuner som har yttre regionala stadskärnor – kärnkommunerna – har ett huvudansvar för att utveckla de regionala stadskärnorna. För att konkretisera och genomföra åtagandet behöver även andra aktörer än kommunerna bidra till utvecklingen, utifrån respektive verksamhetsinriktning och roll. Aktörerna behöver samverka i utvecklingen och åtagandet utifrån varje stadskärnas unika förutsättningar. Det är viktigt att Stockholms läns landstings olika verksamhetsområden deltar aktivt i utvecklingsarbetet. Det är också viktigt att länsstyrelsen och andra statliga myndigheter stödjer utvecklingen av de regionala stadskärnorna och en hållbar flerkärnig regional struktur.

Erfarenheter visar att det är ett stort och långsiktigt åtagande att utveckla en stadskärna. Ett flertal olika intressenter och aktörer behöver samverka i sak och över tid för att kärnan ska utvecklas enligt intentionerna i RUFS 2010. Denna krets av aktörer inbegriper även den privata sektorn med mark- och fastighetsägare, företag som bedriver verksamhet etc.

Samverkan kan se olika ut beroende på syftet. Förbättrad tillgänglighet förutsätter samverkan i huvudsak med offentliga aktörer. För att öka intresset för etablering av nya verksamheter, fler bostäder och service krävs andra samarbetsformer.

## Varför handlingsprogram?

Handlingsprogrammet utgår från åtagandet ”Utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen” i RUFSS 2010. Syftet är att

- stärka och tillföra handlingskraft till åtagandet enligt RUFSS 2010,
- skapa bättre förutsättningar genom att samla regionens aktörer till ett gemensamt arbete med erfarenhetsutbyten, konkretisering och genomförande av åtagandet, samt
- stödja processer som främjar genomförande av hela systemet med flerkärnighet i Stockholmsregionen.

Åtagandet är en viktig del i RUFSS-strategin ”Vidareutveckla en flerkärnig och tät region”, där det finns åtaganden om transportsystem, kvällsekonomi och attraktiv stadsmiljö som gäller de regionala stadskärnorna. Det finns även åtaganden i andra RUFSS-strategier som bidrar till att stärka utvecklingen av regionala stadskärnor, såsom att stärka sammanhållningen och utveckla mötesplatser.

### Arbetet hittills - kunskapsupbyggnad och uppföljning

Sedan Regionplanenämndens inriktningsbeslut i mars 2010 har arbetet inom TMR främst gällt erfarenhetsutbyte mellan kärnkommunerna, kunskapsutveckling och bilaterala insatser i olika regionala stadskärnor. Under 2011 följdes arbetet med utveckling av regionala stadskärnor upp. TMR vände sig till länets kommuner och landstingets trafikförvaltning (f.d. SL). Representanter för kommunerna intervjuades och besvarade en webbenkät. Intervjuer gjordes även med representanter för landstingets trafikförvaltning. Slutsatserna redovisades som en del i 2011 års uppföljning av RUFSS, inom ramen för strategin ”Flerkärnig och tät region”. I samtliga kärnor är arbetet på gång. Regionens utveckling har dock i flera avseenden inte gått i rätt riktning under 2000-talet.

Nätverksmöten med de tretton närmast berörda kommunerna har hållits cirka fyra gånger per år och det senaste året har även landstingets trafikförvaltning och länsstyrelsen varit representerat vid mötena. Även Trafikverket bjuds in. En studieresa till London i Storbritannien och Randstad i Nederländerna genomfördes tillsammans med kommunrepresentanter och företrädare för landstingets trafikförvaltning under hösten 2011. Vidare har två större RUFSS-uppföljningskonferenser hållits, 2011 respektive 2012, liksom ett internationellt seminarium på Färgfabriken i januari 2013.

TMR har tagit initiativ till fördjupade analyser och studier inom olika områden som är av gemensamt intresse för kommunerna. Flera av de frågor som gäller utveckling av de regionala stadskärnorna har behandlats:

- Kvällsekonomi i de regionala stadskärnorna, rapport 1:2011.
- Stadsutbredning och regionala stadskärnor, rapport 3:2011.
- Tätare regionala stadskärnor, rapport 4:2011 samt workshops i respektive regional stadskärna.
- Värdering av stadskvaliteter, broschyr 2011.
- Pendling och omland 1990, 1998 och 2008, TMR arbets-PM.
- Gröntypologi, rapport 4:2012.
- Förtätning och stadsutglesning i Stockholmsregionen 1940–2005, TMR arbets-PM.
- Regionala stadskärnor i Stockholmsregionen – uppföljning av utvecklingen i de yttre regionala stadskärnorna 2012, [www.tmr.sll.se](http://www.tmr.sll.se).
- Stockholmsregionens regionala stadskärnor – en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur, rapport 3:2013.

Arbete pågår med studien "Näringslivet i de regionala stadskärnorna" som ska öka kunskapen kring näringslivets lokaliseringpreferenser och hur man i de regionala stadskärnorna kan arbeta för att attrahera företag. Dessutom fortsätter projektet "Värdering av stadskvaliteter", där den tidigare studien av kvaliteter hos bostadsrätter nu kompletteras med bedömningar av betalningsvilja även för kontor och småhus. En summering av samtliga studier görs och publiceras under 2013.

Handlingsprogrammet ska bidra till att kraftsamla, samordna och fördjupa det fortsatta utvecklingsarbetet, som i vissa delar redan pågår i regionen. För flera av de regionala stadskärnorna finns visioner eller målbilder för kärnan och flera har även en särskild utvecklings- eller genomförandeorganisation för kärnans olika aktörer. I några kärnkommuner behandlas strategiska frågor för stadskärnans utveckling i arbetet med kommunens översiktsplanarbete.

I handlingsprogrammet anges insatser för vilka regional samverkan och kraftsamling bedöms vara särskilt angeläget. Några handlingsområden är grundläggande och är naturliga insatser för TMR. Andra handlingsområden är starkt beroende av samverkan med andra regionala aktörer. Efter remisshantering hos regionens centrala aktörer har handlingsprogrammet preciserats.

### **Avgränsning**

Handlingsprogrammet avser de åtta yttre regionala stadskärnorna. Dessa kärnors roll i sina omland och i sin regiondel är grundläggande och ska beaktas, liksom relationerna till centrala regionkärnan. För flera av de regionala stadskärnorna kan det vara relevant att beakta kopplingen även till omlandet utanför länet.

## **TMR:s fortsatta arbete med att utveckla en flerkärnig region**

Landstinget avser att verka för en flerkärnig regionstruktur genom att i första hand arbeta med följande områden utöver de prioriterade aktörsgemensamma handlingsområdena.

- Kommunicera handlingsprogrammet och nyttan av regionala stadskärnor.
- Utveckla den regionala processen och involvera fler aktörer.
- Uppföljning och lärande i arbetet med att utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen.
- Förtydliga samspelet mellan den centrala regionkärnan och de yttre regionala stadskärnorna.

### **Kommunicera handlingsprogrammet och nyttan av regionala stadskärnor**

TMR ska fortsätta kommunicera och öka förståelsen för begreppen flerkärnighet och regional stadskärna. En uppgift är att tydliggöra stadskärnornas olika regionala funktioner, vad som bör utmärka en sådan kärna, hur den kan avgränsas och hur en dialog/process kan föras om detta.

Det är många aktörer som är centrala för att utveckla en flerkärnig region, bland annat landstinget, Länsstyrelsen, kommunerna och trafikhuvudmännen. Utöver dessa är fastighetsägare, fastighetsutvecklare, byggherrar och övrigt näringsliv viktiga som aktörer i utveckling och genomförande. Förståelsen för



varför och hur regionen bör utvecklas mot flerkärnighet är olika hos aktörerna, liksom incitamenten för olika aktörer att bidra. Det finns behov att på ett bredare sätt än hittills etablera de regionala stadskärnorna som begrepp och företeelse. Det gäller särskilt viktiga grupper som inte varit involverade hittills. Att öka medvetenheten om vilka nyttor som utvecklade regionala stadskärnor bidrar till kan ge olika grupper referenser till den regionala kärnstrukturen i sitt arbete.

De regionala stadskärnornas roll i samspel med sitt omland är grundläggande för deras funktion i en flerkärnig region och den nytta de kan få i samspelet med olika omland – lokalt, delregionalt, regionalt och storregionalt. Nyttan måste preciseras och kommuniceras i ett omlandsperspektiv.

### **Utveckla den regionala processen och involvera fler aktörer**

En process för ökad flerkärnighet är det nätverksarbete som pågår sedan några år tillbaka och som i första hand vänder sig till de kommuner som har en regional stadskärna samt trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen. Detta nätverk är en bra bas för fortsatt arbete, men bör vidgas till fler aktörer, till exempel representanter för den centrala regionkärnan, Trafikverket och fler delar av landstinget.

Nätverksarbetet ska vara långsiktigt, mot bakgrund av den tid det tar att utveckla en regional stadskärna. Ett viktigt syfte med nätverket är utbyte av kunskap och erfarenhet, uppbyggnad av personliga kontakter och informella diskussioner. För att skapa en kreativ och givande process bör form och innehåll för att träffas variera.

Ytterligare aktörer bör särskilt involveras från landstinget och staten.

#### *Landstingets medverkan i utvecklingsarbetet*

Landstinget är regionplaneorgan och har antagit RUFSS 2010 genom fullmäktigebeslut. Det är därför viktigt att landstingets egen verksamhet bidrar till att utveckla de regionala stadskärnorna, enligt åtagandet i RUFSS 2010. Viktiga delar av landstingets verksamhet är kollektivtrafiken och lokalisering av funktioner inom hälso- och sjukvårdssystemet i den växande regionen. Förutom trafikförvaltningen samt hälso- och sjukvårdsförvaltningen bör även representanter för Locum och kulturförvaltningen delta i arbetet med att utveckla de regionala stadskärnorna.

#### *Den statliga nivåns medverkan i utvecklingsarbetet*

RUFSS 2010 är även regionalt utvecklingsprogram (RUP) enligt förordningen om regionalt tillväxtarbete, vilket Länsstyrelsen ansvarar för. Detta innebär bland annat att RUFSS/RUP ska ligga till grund för strukturfondsprogram samt bidra till samordning för att uppnå både regionala och nationella mål. Flerkärnighetens betydelse för regionens ekonomiska tillväxt i dessa sammanhang bör belysas och utvecklas. Länsstyrelsen har till uppgift att följa upp och analysera utvecklingen i länet. Länsstyrelsen ansvarar också för att ta fram länsplanen för transportinfrastruktur i Stockholms län. Länsstyrelsens roll är också att samordna statliga myndigheter när det gäller kunskapsunderlag och ärenden som rör fysisk planering och hushållning med naturresurser, mellankommunala intressen, hälso- och säkerhetsaspekter med mera. Det är viktigt att Länsstyrelsen i sina olika roller enligt ovan arbetar för utveckling av de regionala stadskärnorna och ett samordnat statligt agerande.

Länsstyrelsen utarbetar i bred samverkan med andra regionala organ förslag till program för Europeiska regionala utvecklingsfonden i länet för åren 2014-2020, samt underlag för en regional plan för Europeiska socialfonden för samma period. Ambitionen är att åstadkomma största möjliga samordning av de olika fondernas resurser och regional medfinansiering samt en ännu bättre fokusering av strukturfondsmedlen, i syfte att åstadkomma märkbara och strukturella resultat. Exempelvis kan man inom ett geografiskt avgränsat område försöka maximera horisontell och vertikal samverkan av resurser. Även med en sådan utgångspunkt är ett regionalt perspektiv nödvändigt och de regionala stadskärnorna kan med fördel användas som sådana fokusområden. Möjligheten att använda Europeiska socialfonden för exempelvis stadsutveckling kan vara till stor nytta för att genomföra åtaganden i RUFSS 2010 om att stärka sammanhållningen och utveckla mötesplatser.

En annan aktuell frågeställning är hur överdäckning av större vägar och spår kan lösas så att även regionala stadskärnor med stora barriärer kan integreras till en god stadsmiljö, något som är nödvändigt men svårt att genomföra på grund av gällande regelsystem för säkerhet.

### **Uppföljning och lärande i arbetet med att utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen**

Att förflytta sig från nuläge till ett önskat framtida läge kräver regelbunden uppföljning av genomförande och resultat. Uppföljningen syftar till att skapa en effektivare styrning och ett ökat lärande för alla aktörer som arbetar med att förverkliga åtagandet ”utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen”. Utgångspunkten är att kunna besvara några återkommande frågor:

- Vad gör regionens aktörer för att förverkliga regionala stadskärnor och en flerkärnig region?
- Hur går det för de regionala stadskärnorna?
- Hur går det för den flerkärniga strukturen i regionen?

Uppföljningen ska göras vartannat år. En första uppföljning är gjord och redovisas på [www.tmr.sll.se](http://www.tmr.sll.se). Uppföljningens form och innehåll, till exempel valet av indikatorer, kan utvecklas och förändras över tiden. En utveckling av uppföljningsarbetet med de regionala stadskärnorna kommer att påbörjas tillsammans med några av kärnkommunerna under 2013.

### **Förtydliga samspelet mellan den centrala regionkärnan och de yttre regionala stadskärnorna**

Den centrala regionkärnan är viktig för hela regionens utveckling, det är därför viktigt att förtydliga samspelet mellan den centrala regionkärnan och de yttre regionkärnorna. Den utveckling och tillväxt som sker i den centrala kärnan påverkar utvecklingen i hela regionen. TMR avser att fördjupa kunskapen om och beskriva dessa relationer speciellt när det gäller tillväxt, näringsliv samt infrastruktur och transporter.

## Samverkan för en flerkärnig Stockholmsregion

Det finns många handlingsområden att kraftsamla kring i utvecklingen av en flerkärnig Stockholmsregion. Några är grundläggande insatser och samarbetsformer som behöver utvecklas kontinuerligt för ett framgångsrikt arbete på regional nivå. Andra är handlingsområden där prioriteringar bedöms vara nödvändiga för att tillföra handlingskraft till åtagandet och skapa bra förutsättningar för kraftsamling och framgång i regionens samverkan. Allt kan inte göras samtidigt och en samstämmighet om vad som bör prioriteras under olika år är eftersträvansvärd.

### Handlingsprogrammets genomförande

Det gäller att finna lämpliga former för ett regionalt samarbete som samtidigt beaktar de yttre regionala stadskärnornas olika förutsättningar samt de skillnader i angreppssätt som kärnkommunerna väljer för planering och genomförande.

Förutom det regionala samarbetet är det av största vikt att det finns samsarbetsorgan för var och en av de yttre regionala stadskärnorna. Olika intressenter och aktörer behöver samverka för att ta tillvara och utveckla respektive kärnas unika förutsättningar och utvecklingspotential. Även mer formella planeringsverktyg bör tas fram. Det är därför lämpligt att kommunen antar en fördjupad översiktsplan för sin kärna.

Fyra handlingsområden är prioriterade för de närmaste årens regionala arbete med att utveckla en flerkärnig region. Syftet med handlingsområdena är att ta fram och sprida generell kunskap som kan användas av alla de åtta yttre regionala stadskärnorna. Förhoppningen är att denna kunskap i nästa steg kan anpassas för respektive kärnas unika förutsättningar och användas i utvecklingsarbetet. För varje handlingsområde är en ansvarig aktör utsedd. Den ansvariga aktören ska tillsammans med övriga deltagare i arbetsgruppen utarbeta ett arbetsprogram med konkreta åtgärdsförslag, tidplan och budget under 2013.

Arbetsprogrammet, delresultat och slutresultat presenteras löpande i nätverket för regionala stadskärnor. Alla handlingsområden har en koppling till varandra och det är därför viktigt att en kontinuerlig dialog sker mellan de olika handlingsområdena. Hela arbetet avrapporteras 2015 för att kunna vara ett underlag i arbetet med en ny regional utvecklingsplan. TMR har ett samordningsansvar och avser att delta i alla fyra arbetsgrupper. Genomförandet av handlingsprogrammet samt utvecklingen i de regionala stadskärnorna kommer att vara en del av den årliga uppföljningen av RUF 2010.

### Handlingsområden

Följande fyra handlingsområden utgör handlingsprogrammet Regionala stadskärnor:

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

Hög tillgänglighet är en given förutsättning för utveckling av de regionala stadskärnorna. Flera nya studier visar att hög tillgänglighet med kollektivtrafik

är en av de viktigaste faktorerna när det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet väljer lokalisering. Hög tillgänglighet med kollektivtrafik är också en nödvändig förutsättning för lokalisering av nya bostäder, studentbostäder med mera. För att utveckla tillgängligheten till och från kärnorna måste kärnornas roll som knutpunkter i det regionala trafiksystemet stärkas och utvecklas. Stockholmsöverenskommelsen, RUFSS 2010 och länsplanen för transportinfrastruktur i Stockholms län har en inriktning som stödjer utvecklingen av en flerkärnig region. För att förbättra tillgängligheten inom kärnorna måste gång- och cykelvägnätet utvecklas. Cykel kan vara ett kraftfullt och effektivt komplement till kollektivtrafiken. Finns det bra regionala cykelstråk kan cykel ersätta både bil och kollektivtrafik i vissa pendlingsrelationer.

Följande är exempel på frågor som bör belysas och konkretiseras:

- Främja och motivera långsiktiga statliga och regionala satsningar på utvecklingen av en flerkärnig region. Bättre och mer utvecklade tvärförbindelser mellan de regionala stadskärnorna är en förutsättning för deras utveckling.
- Tydliggör samspel och synergier mellan regional tillgänglighet och stadsutveckling.
- Utveckla ett förhållningssätt till osäkerheter och bibehållen strategisk beredskap för utveckling av framtida kollektivtrafik, till exempel flexibilitet i planer.
- Utveckla bytespunkter mellan olika färdmedel.

Ansvarig aktör: Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting.

Förslag till medverkande aktörer: TMR, Trafikverket, Länsstyrelsen, Stockholms stad och övriga kommuner.

## **2. Synergier mellan investeringar i de regionala stadskärnorna**

Utvecklingen av regionala stadskärnor förutsätter stora investeringar och det är angeläget att synergier mellan olika typer av investeringar tas tillvara. Det behövs bland annat investeringar för att öka tillgängligheten till, mellan och inom de regionala stadskärnorna. Bebyggelsen måste bli tätare och mer stadslig. Det behövs ett bredare och mer diversifierat serviceutbud, så att kärnorna blir mer attraktiva och kan locka till sig företag, boende och besökare. En del av de investeringar som görs för att utveckla stadskärnorna är offentliga investeringar, medan andra är privata. Det är viktigt att förstå vilket mervärde olika slags offentliga investeringar kan ge, så att man genom det kan understödja andra (privata) investeringar. På så sätt kan den samlade investeringsvolymen och nyttan bli högre än den annars skulle bli. Just nu pågår ett arbete initierat av TMR där det analyseras vilka synergier ett antal genomförda investeringar har gett. Det undersöks också hur synergier mellan framtida investeringar kan tas tillvara. Ambitionen är att undersöka vad olika investeringar ger för mervärde för såväl regionen som respektive regional stadskärna.

Ansvarig aktör: TMR

Förslag till medverkande aktörer: Länsstyrelsen, näringslivsorganisationer, länets kommuner, trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting, Locum.

### 3. Stadsutveckling

De regionala stadskärnorna har många gemensamma funktioner i regionen, men väldigt olika förutsättningar. Olikheterna gäller innehåll, struktur och markanvändning, liksom markägoförhållanden och läge i regionen. Det finns behov av en fördjupad diskussion kring vad som utmärker en regional stadskärna. Gemensamt för de regionala stadskärnorna är att de förväntas attrahera kontaktintensiva och specialiserade verksamheter och funktioner som är mer regionala än lokala, det vill säga de ska uppfylla behov som har ett omland som är större än ett lokalt centrum. I de regionala stadskärnorna behöver också värden utvecklas som förknippas med levande stadsmiljöer.

I flera kärnor pågår ett arbete med att utkristallisera vilka frågor som är viktiga att driva för att stimulera en sådan utveckling, exempelvis genom att ta fram fördjupade översiktsplaner och utvecklingsprogram. Handlingsområdet ska utgå ifrån ett regionalt perspektiv och inriktas på frågor som är centrala för alla regionala stadskärnor och hur de samspelar.

För att de regionala stadskärnorna ska bli attraktiva stadsmiljöer, behövs förtätning och en blandning av olika funktioner. Det finns också stora behov av ett varierat utbud av bostäder, exempelvis för unga och studenter i regionen. Studier visar att marknadsförutsättningarna för både bostäder och för kontorsetableringar stiger i mycket goda kollektivtrafiklägen och där det finns en täthet som skapar förutsättningar för urbana verksamheter. En ökad funktionsblandning och förbättrade kollektivtrafiknoder är därför viktigt både för att skapa stadsliv och för att få fram fler bostäder, något som samspelar med behoven av utveckling i de regionala stadskärnorna.

Det är en utmaning att initiera en sådan utveckling när marknadsförutsättningarna inte alltid finns från början. Detta handlingsområde bör därför drivas i nära samarbete med de andra handlingsområdena, speciellt vad gäller investeringar och marknadskrafter.

Gemensamma frågeställningar för arbetet med stadsutveckling bör vara att:

- Klarlägga vilka funktioner som behövs för att en regional stadskärna ska uppstå, såsom bostäder (inklusive studentbostäder), arbetsplatser, urbana verksamheter, kollektivtrafiknod/tillgänglighet, utbildning, offentliga verksamheter och service, mötesplatser och det offentliga rummet med torg, parker och omgivande grönområden, kultur, idrott etc. Klarlägga innebörden av mångfunktionalitet och variation.
- Kommunicera vikten av att bygga tätt och med hög stadskvalitet. Utgå från både ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter i planeringen. Tydliggöra hur stadskärnorna kan förtätas och samtidigt bli attraktiva med goda livsmiljöer. Vad behövs för att ett levande stadsliv ska uppstå, hur kan man gestalta staden både funktionellt och estetiskt och på ett sätt som ger identitet och historisk förankring åt platsen? Målet bör vara att skapa täta stadskärnor med god utemiljö och som är prioriterade för gående och cyklister. Preciserar hur kultur, service och kreativa näringar kan bidra till attraktiva, levande stadsmiljöer. Tillgänglighet-

en till kärnan ska prioriteras och bytespunkter mellan olika trafikslag ska väl integreras i stadsrummet. Verka för att olika typer av barriärefekter minskar.

- Klarlägga hur stadsutveckling och ökad täthet kan bidra till social mångfald och trygghet. Bidra till ett varierat utbud av bostäder. Många storskaliga, och delvis funktionsseparerade, bostadsområden ligger i anslutning till regionala kärnor och bör bättre kopplas samman med kärnan och skapa ökade möjligheter till möten och social sammanhållning.
- Verka för en energieffektiv samhällsplanering som minskar klimatpåverkan. Det kan handla om goda bussförbindelser till spårstationer, bra cykelvägar och cykelparkeringar vid spårstationer, klimatanpassning av ny bebyggelse och energieffektivisering av äldre bebyggelse, VA-frågor vid förtätning, omhändertagande av dagvatten, energiförsörjning som fjärrvärme eller småskalig uppvärmning i verksamhetsområden om inte fjärrvärme finns utbyggt etc. Regionala stadskärnor bör vara föredömen ur klimatsynpunkt.
- Preciserat och stimulera hur olika aktörer kan bidra, enskilt eller i samverkan, för att driva på och genomföra olika insatser. Särskild vikt bör läggas på att utveckla samverkan mellan privata och offentliga aktörer, klargöra hur marknadsförutsättningar spelar in för att driva på stadsutveckling och hur investeringsvilja skapas för att bidra till långsiktigt hållbara marknadsvärden. Olika former för samverkan, finansiering, kunskapsutveckling och förvaltning bör preciseras. Möjligheten till att involvera medborgarna bör/ska beaktas.

Ansvarig aktör: Haninge kommun, i nära samverkan med Järfälla kommun.

Förslag till medverkande aktörer: fastighetsägare, företagare, byggherrar, Trafikverket, Stockholms stad och länets övriga kommuner, TMR, landstingets trafikförvaltning, Länsstyrelsen, Tillväxtverket, KSL, Boverket, representanter för kultursektorn, universitet och högskolor samt Polisen.

#### **4. Utveckla det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet**

Stockholmsregionen präglas av ett alltmer kunskapsintensivt näringsliv. Den statistiska bilden av dagens regionala stadskärnor visar att de sinsemellan är komplementära, när det kommer till branschfokus. De olika regionala kärnorna är också olika starka i sin nuvarande branschprofil. Det är en utmaning för kommunerna att bygga vidare på och utveckla befintliga styrkor samtidigt som ett mer tjänste- och kunskapsintensivt näringsliv med hög täthet eftersträvas på platsen. Hur olika branscher attraheras till en regional stadskärna behöver tydliggöras. Ett ökat samarbete mellan kommun, fastighetsägare och större företag måste eftersträvas, särskilt där kommunerna inte äger marken.

De regionala stadskärnorna har redan idag ett visst serviceutbud, så kallade urbana verksamheter, men också det skiftar i styrka och omfattning. För att vara en attraktiv plats för anställda och därmed få till ett tjänsteintensivt näringsliv genom att attrahera nya verksamhetsutövare, behöver det finnas ett brett serviceutbud. Likaså ett lokalutbud med variation både i storlek och i

pris. Förutsättningar att etablera både service och lokaltillgång behöver tänkas in i kommunernas näringslivsutveckling och samhällsplanering. Vidare är en effektiv kollektivtrafik en av de absolut mest grundläggande förutsättningarna för att etablera ett näringsliv som präglas av hög täthet och av kunskapsutbyte.

Att kunna erbjuda högre utbildning i de regionala stadskärnorna ökar stadskärnornas attraktivitet för näringslivet och höjer utbildningsnivån. Gymnasial och eftergymnasial yrkesutbildning bör lokaliseras utifrån arbetsmarknadens behov och de inomregionala förutsättningarna. De regionala kärnorna utgör lämpliga platser för etablering av eftergymnasial utbildning.

Ansvarig aktör: Täby kommun.

Förslag till medverkande aktörer: TMR, Stockholms stad, länets övriga kommuner, landstingets trafikförvaltning samt övriga delar av landstinget, Trafikverket, näringslivsorganisationer, fastighetsägare, byggherrar, centrumägare, Tillväxtverket, universitet och högskolor, Stockholms Akademiska Forum (StAF), Stockholms studenters centralorganisation (SSCO).