

SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2013 -01- 16	
Dnr	Rnr

21
T(4)
KS203020

2013-01-11
Tjänsteskrivelse

Kontor
SBK

Handläggare
Bengt Andersson
08-52303104
Bengt.andersson@sodertalje.se

Stadsbyggnadsnämnden
Kommunstyrelsen

Yttrande över SLL/TMR:s remiss "Förslag till Handlingsprogram Regionala stadskärnor"

Dnr SBN 2012-01461, KS 12/438

Sammanfattning av ärendet

Stockholms Läns Landsting (SLL), Tillväxt, Miljö & Regionplanering (TMR) har skickat förslaget till Handlingsprogram Regionala stadskärnor på remiss under perioden 1 november 2012 till 31 januari 2013. Handlingsprogrammet är en del av att konkretisera genomförandet av Regional Utvecklingsplan för Stockholms län (RUFS) 2010. En av de nio regionala stadskärnorna i RUFS 2010 och i förslaget till handlingsprogram finns i Södertälje kommun.

Södertälje kommuns bedömning är att förslaget till handlingsprogram inte har den allra mest relevanta strukturen. Istället för en indelning av handlingsområden i en huvudsakligen tematisk struktur bör istället en huvudsakligen rumslig indelning övervägas.

Vi saknar i handlingsprogrammet den i våra ögon viktigaste aktören nämligen Stockholm stad, huvudaktör för den viktigaste regionala stadskärnan.

Vi anser vidare att handlingsprogrammet bl.a. måste tydliggöras avseende kostnader och finansiering.

Kommunförvaltningens förslag till Stadsbyggnadsnämnden är att tillstyrka kommunförvaltningens förslag till remissyttrande över SLL/TMR förslag till handlingsprogram för de regionala stadskärnorna.

Kommunförvaltningens förslag till Kommunstyrelsen är att godkänna förslag till remissyttrande över SLL/TMR förslag till handlingsprogram för de regionala stadskärnorna.

Beslutsunderlag

Förslaget till handlingsprogram finns liksom missiv på SLL/TMR webbsida:
<http://www.tmr.sll.se/Regionala-stadskarnor/Om-handlingsprogrammet/Remiss-/>

Ärendet

Stockholms Läns Landsting (SLL), Tillväxt, Miljö & Regionplanering (TMR) har skickat förslaget till Handlingsprogram Regionala stadskärnor på remiss under perioden 1 november 2012 till 31 januari 2013. Handlingsprogrammet är en del av att konkretisera genomförandet av Regional Utvecklingsplan för Stockholms län (RUFS) 2010. I förslaget till handlingsprogram redovisas fyra handlingsområden som kräver kraftsamling och samverkan av regionens aktörer för 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

SLL / TMR har särskilt önskat att följande frågor hanteras i remissvaret:

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?

Södertälje kommun har valt att i sitt remissvar utgå ifrån de tre frågeställningarna. Utöver svar på dessa har även förslaget till remissvar kompletterats med några andra allmänna synpunkter. I förslaget till remissvar redovisas inledningsvis de insatser som Södertälje kommun har gjort och gör för att utveckla den regionala stadskärnan i Södertälje.

Södertälje kommuns bedömning är att förslaget till handlingsprogram inte har den allra mest relevanta strukturen. De regionala stadskärnornas karaktär skiljer sig i hög grad åt. De bör därför utvecklas utifrån sina respektive förutsättningar. Vår bedömning är därför att handlingsprogrammet skulle vinna mycket på att istället för den nu föreslagna tematiska indelningen istället ha en rumslig indelning utifrån respektive regional stadskärna. Denna

rumsliga indelning kan kompletteras med ett fåtal gemensamma tematiska handlingsområden.

Vi saknar i handlingsprogrammet den i våra ögon viktigaste aktören nämligen Stockholm stad, huvudaktör för den viktigaste regionala stadskärnan. Vi anser att det finns flera motiv till att de ska ingå i arbetet med handlingsprogrammet för att utveckla de regionala stadskärnorna. Det handlar både om ökad kunskapsdelning men också diskussion om förutsättningar att på sikt kunna avlasta den centrala stadskärnan.

Vi ser att vårt fortsatta ansvar kring utveckling av de regionala stadskärnan är tvådelad:

- a) Fortsatta insatser för att utveckla Södertälje stadskärna i enlighet med vår nya översiktsplan och vårt antagna stadskärneprogram
- b) Genom att verka för ökade satsningar på förbättrad tillgänglighet till och mellan de regionala stadskärnorna.

I förslaget redovisas inga uppskattningar av kostnader eller förslag på finansieringslösningar. Det är möjligt att avsikten är att denna typ av frågor ska diskuteras i den årliga verksamhetsplaneringen. Men vi tror att det rent generellt är viktigt i denna typ av processer att tidigt diskutera dessa frågor.

Förverkligandet av de regionala kärnorna hänger mycket ihop med näringslivets inställning. Bygg- och fastighetsföretagen är särskilt viktiga. Detta är ett konstaterande som gjorts i ett antal olika sammanhang, men dessvärre när vi läser förslaget till handlingsprogram för de regionala kärnorna så är näringslivets medverkan nedtonad. Vi tror istället att det behövs mer dialog och samtal direkt med näringslivet, och det i ett tidigt skede.

Förslaget beskriver vilka aktiviteter som genomförts sedan beslutet om att ta fram ett handlingsprogram för de regionala kärnorna i mars 2010. Det har varit ett ambitiöst program där de olika aktörerna medverkat. Tyvärr anser vi dock att själva framtagandeprocessen avseende utformning av förslaget till handlingsprogrammet inte präglats av ett nära samtal och dialog med de närmast berörda aktörerna.

Kommunförvaltningens förslag till stadsbyggnadsnämnden:

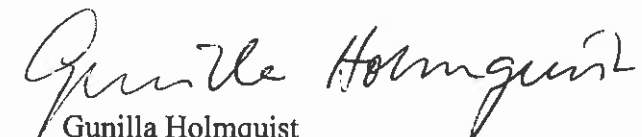
Kommunförvaltningens förslag till Stadsbyggnadsnämnden är att tillstyrka kommunförvaltningens förslag till remissyttrande över SLL/TMR förslag till handlingsprogram för de regionala stadskärnorna.

Kommunförvaltningens förslag till kommunstyrelsen:

Kommunförvaltningens förslag till Kommunstyrelsen är att godkänna förslag till remissyttrande över SLL/TMR förslag till handlingsprogram för de regionala stadskärnorna.



Martin Andrae
Stadsdirektör



Gunilla Holmquist
Samhällsbyggnadsdirektör

*Beslutet expedieras till:
Bengt Andersson SBK*



Datum
2013-01-11

Dnr
2012-01461

Enhet
Samhällsbyggnadskontoret

Handläggare
Bengt Andersson

Stockholms läns landsting
Tillväxt, miljö och regionplanering
Box 22550
104 22 Stockholm

Yttrande över SLL/TMR:s remiss "Förslag till Handlingsprogram Regionala stadskärnor"

Stockholms Läns Landsting (SLL), Tillväxt, Miljö & Regionplanering (TMR) har skickat förslaget till Handlingsprogram Regionala stadskärnor på remiss under perioden 1 november 2012 till 31 januari 2013. Handlingsprogrammet är en del av att konkretisera genomförandet av Regional Utvecklingsplan för Stockholms län (RUFS) 2010.

Södertälje – en av de åtta regionala stadskärnorna

Södertälje är en del av Stockholmsregionen. Södertälje har även en roll i sitt samspel med Sörmland och övriga Mälardalen. Södertälje är sedan RUFS 2001, liksom i RUFS 2010, utpekad som en av Stockholmsregionens åtta regionala stadskärnor. Syftet med de yttre regionala stadskärnorna är att avlasta den centrala stadskärnan, och på så sätt gå ifrån dagens starkt enkärniga struktur till en mer flerkärning struktur.

Det fysiska området för den utpekade regionala stadskärna i Södertälje är långsträckt i nord sydlig inriktning och täcker både in Astraområdet i norra delen av stadskärnan liksom Södertälje Syd i söder. Området täcker dock inte in viktiga utvecklingsområden för Södertälje som exempelvis Östertälje och Södertälje Hamn/Södra. Området täcker heller inte in de fyra större befintliga miljonprogramsområden som finns i Södertälje och som det är av stor vikt att utveckla.

Det aktiva arbetet med den regionala stadskärnan pågår i Södertälje!, även om det kanske inte alltid har skett och sker under begreppet "Regionala stadskärnan". Södertälje fokuserar i sitt arbete på att utveckla de allra mest centrala delarna av Södertäljes regionala stadskärna. Det sker med hjälp av ett politiskt förankrat program för stadskärnan Södertälje. Här pågår arbete med att förtäta med bostäder, förbättra för nya verksamhet, utveckla ett regionalt resecentrum, ombyggnad av en ny sluss och farled som i sin tur leder till möjligheter att utveckla park- och kanalområdet. Utöver det fysiska arbetet sker ett stort samarbete med aktörerna och näringslivet i Södertälje centrum. Ett viktigt samarbete för Södertälje är det som finns med polisen för att bla. minska den grovt kriminella brottsligheten.

Vi har tillsammans med SL, Nobina, Scania utvecklat och introducerat ett nytt busslinjenät i Södertälje from 9/12 2012 som bla innebär en ny skyttelbuss som kommer att trafikera Södertälje Syd och Södertälje Centrum via de stora arbetsplatsområdena Scania och Astra. Denna busslinje kommer att på ett bättre sätt koppla ihop den nationella/regionala kollektivtrafiken med den lokala trafiken och därmed också den regionala stadskärnan i Södertälje enligt RUFSS definition. För den nationella/regionala trafiken kan stora förbättringar ske from år 2017 då Södertälje syd kommer att kunna trafikeras i ännu högre grad än idag. Det är vår tro och förhoppning att den förbättrade tillgängligheten bereder väg för investeringar omkring Södertälje Syd och att det därmed sker insatser inom hela Södertäljes regionala stadskärna.

I det pågående arbete som sker med en ny översiktsplan för Södertälje så kommer begreppet ”regionala stadskärnan” att hanteras mer omfattande i kommande utställningsversionen än i samrådsversionen. Vi kommer även i kommande utställningsversionen att begära ett nytt uppdrag kring att utveckla den ”regionala stadskärnan”, ett sådant uppdrag skulle både vara en del i att inte bara förverkliga RUFSS utan också vår ÖP. Vi kommer i den kommande ÖP-utställningsversionen även att begära andra uppdrag för att utveckla Södertälje stad.

Svar på SLL/TMR:s särskilda frågor

SLL / TMR har särskilt önskat att följande frågor hanteras i remissvaret:

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?

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

Vår bedömning är att handlingsprogrammet föreslagna handlingsområden inte är den allra mest relevanta strukturen. De regionala stadskärnornas karaktär skiljer sig i hög grad åt. De bör därför utvecklas utifrån sina respektive förutsättningar. Vår bedömning är att handlingsprogrammet därför skulle vinna mycket på att istället för den nu föreslagna tematiska indelningen istället ha en rumslig indelning utifrån respektive regional stadskärna samt kompletterat med några få gemensamma tematiska handlingsområden.

Vi bedömer att det viktigaste handlingsområdet som finns med i förslaget är det om ökad tillgänglighet. Kommer inte tillgängligheten i form av främst förbättrad kollektivtrafik men även infrastrukturförbättringar så kommer inte heller marknadsförutsättningarna öka för

investeringar från näringslivet i form av stadsutveckling och utveckling av det mer kunskapsintensiva näringslivet.

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

Vi saknar den i våra ögon viktigaste aktören nämligen Stockholm stad - huvudaktör för den viktigaste regionala stadskärnan. I förslaget till handlingsprogram anges att "Den centrala regionkärnan ingår inte i handlingsprogrammet, eftersom den förväntas att utvecklas snabbt tack vare mycket god tillgänglighet och mycket goda marknadsförutsättningar". Vi anser dock att det finns flera motiv till att de ska ingå i handlingsprogrammet bl.a. ökad kunskapsdelning med övriga regionala stadskärnor och därmed ökade förutsättningar att på sikt avlasta den centrala stadskärnan med vissa funktioner.

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

Vi ser att vårt ansvar kring utveckling av de regionala stadskärnorna är tvådelad:

a) Insatser i enlighet med vår nya översiktsplan och vårt tidigare antagna stadskärneprogram samt enligt de intentioner som redovisats inledningsvis i detta remissvar.

b) Genom att verka för ökade satsningar på förbättrad tillgänglighet till och mellan de regionala stadskärnorna.

Övriga synpunkter på utkast till RUFHS HP regionala stadskärnor

Kostnader och finansieringen av handlingsprogrammet måste tydliggöras

I förslaget redovisas inga uppskattningar av kostnader eller förslag på finansieringslösningar. Det är möjligt att avsikten är att denna typ av frågor ska diskuteras i den årliga verksamhetsplaneringen. Men vi tror att det rent generellt är viktigt i denna typ av processer att tidigt diskutera dessa finansieringsfrågor.

Ansvarsfördelningen mellan det privata och det offentliga, de privata aktörerna måste lyftas fram på ett ännu tydligare sätt i handlingsprogrammet

Samhälls- och stadsbyggandet är ett samspel mellan den offentliga och den privata sektorn. Förverkligandet av de regionala kärnorna hänger mycket ihop med näringslivets inställning. Bygg- och fastighetsföretagen är särskilt viktiga. Detta är ett konstaterande som gjorts i ett antal olika sammanhang, men dessvärre när vi läser förslaget till handlingsprogram för de regionala kärnorna så är näringslivets medverkan nedtonad. Vi tror istället att det behövs mer dialog och samtal direkt med näringslivet, och det i ett tidigt skede.

Framtagandet av själva handlingsprogrammet borde ha involverat mer samtal och diskussion med de närmast berörda aktörerna

Förslaget beskriver vilka aktiviteter som genomförts sedan beslutet om att ta fram ett handlingsprogram för de regionala kärnorna i mars 2010. Det har varit ett ambitiöst program där framförallt de olika offentliga aktörerna medverkat. Tyvärr anser vi dock att själva framtagandeprocessen avseende utformning av förslaget till handlingsprogrammet inte präglats av ett nära samtal och dialog med de närmast berörda aktörerna.

Boel Godner
Kommunstyrelsens ordförande

Kopia till: Akten, Samhällsbyggnadskontoret

Till remissinstanserna enligt sändlista

Remiss av förslag till Handlingsprogram Regionala stadskärnor

Ärendebeskrivning

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet beslutade den 2 oktober 2012 att utan eget ställningstagande skicka förslaget till Handlingsprogram Regionala stadskärnor på remiss under perioden 1 november 2012 till 31 januari 2013.

Stockholms län har de senaste åren vuxit med 30 000 – 40 000 invånare per år. Alla prognoser tyder på en fortsatt kraftig befolkningstillväxt och år 2030 förväntas länet ha drygt 2,6 miljoner invånare. För att åstadkomma en långsiktigt hållbar utveckling behöver Stockholmsregionen, som idag är starkt enkärnig, bli mer flerkärnig. Avsikten är att koncentrera utvecklingen utanför den centrala regionkärnan till de yttre regionala stadskärnorna och motverka utspridningen av verksamheter och bebyggelse. En fortsatt utspridning av bebyggelsen leder till växande transportbehov och ett ökat bilberoende. Utvecklingen av yttre regionala stadskärnorna främjar även tjänsteutbyte, möten, stadskvaliteter och stadsliv.

Den regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2010, redovisar 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.

I förslaget till handlingsprogram redovisas fyra handlingsområden som kräver kraftsamling och samverkan av regionens aktörer för 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

Remissperiodens syfte

Handlingsprogrammet Regionala stadskärnor är en del av genomförandet av RUFSS 2010. Arbetet med förslag till handlingsprogram och handlingsområden har skett i samråd med berörda kärnkommuner och Storstockholms lokaltrafik. Det är kommunerna som ansvarar för utvecklingen av de regionala stadskärnorna men det krävs ett aktivt deltagande av flera regionala aktörer.

Remissperiodens syfte är:

- Att ge regionens aktörer en möjlighet att ta ställning till förslaget till handlingsprogram
- Att få besked från regionens aktörer om de är beredda att bidra till genomförandet

SLL Tillväxt, miljö och regionplanering önskar särskilt att ni beaktar nedanstående frågor i remissvaret:

- 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?

Remissperiod

Remissen skickas ut till samtliga remissinstanser per post den 1 november. Skriftliga svar ska ha inkommit till Stockholms läns landsting senast den 31 januari 2013. Svaren skickas till:

Registrator.lsf@sll.se

Samt

Stockholms läns landsting
Tillväxt, miljö och regionplanering
Box 22550
104 22 Stockholm

Mer information

Kontakta gärna:
Gunilla Rosenqvist
070-737 44 95
gunilla.rosenqvist@tmr.sll.se

Stockholm 1 november 2012

Peter Haglund
Direktör Tillväxt, miljö och regionplanering
Stockholms läns landsting

FÖRSLAG TILL HANDLINGSPROGRAM FÖR REGIONALA STADSKÄRNOR

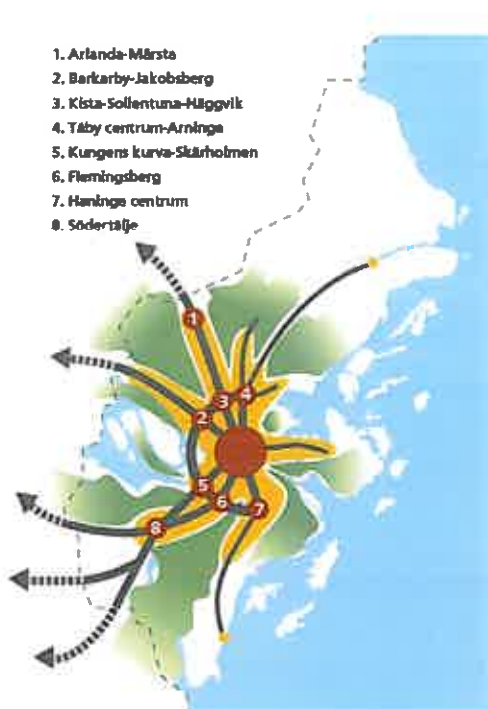
Remissversion 1/11 2012 – 31/1 2013

Förslag till handlingsprogram Regionala stadskärnor

Detta handlingsprogram för regionala stadskärnor i Stockholmsregionen avser år 2013 och de närmaste åren därefter. Programmet ska bidra till genomförande av åtagandet "Utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen" i den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2010.

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 främsta skälet är att utnyttja dessa goda lägen för att ytterligare öka tillgängligheten.

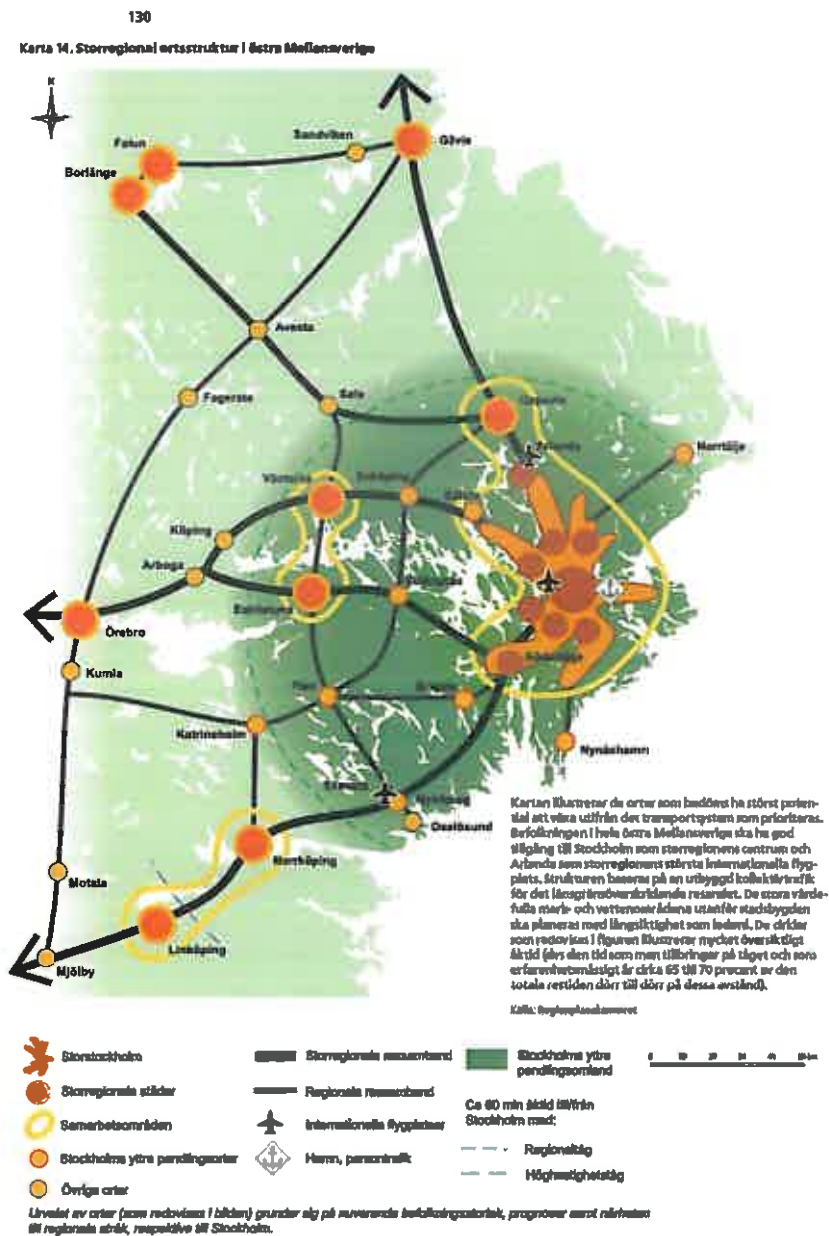
Den regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2010, redovisar önskvärd utveckling av åtta yttre regionala stadskärnor, utöver den centrala regionkärnan. De yttre kärnorna är Arlanda – Märsta, Barkarby – Jakobsberg, Kista – Sollentuna – Häggvik, Täby centrum – Arninge, Kungens kurva – Skärholmen, Flemingsberg,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



Karta: Regionala stadskärnor enligt RUFSS 2010

Den centrala regionkärnan ingår inte i handlingsprogrammet, eftersom den förväntas fortsätta att utvecklas snabbt tack vare mycket god tillgänglighet och mycket goda marknadsförutsättningar.

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.



Karta: Målbild för östra Mellansverige 2030

TMR:s roll

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

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

Förslag om 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 sen 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 sysselsatta i de yttre regionala stadskärnorna ökade under 2000-talet med 10 procent, medan ökningen i centrala regionkärnan var 13 procent och länet i övrigt var 12 procent. Det 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 ska öka från dagens 6 procent till 10 procent år 2030.
- De yttre regionala stadskärnornas andel av länets sysselsättning ska öka från dagens 13 procent till 25 procent år 2030.
- 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.

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 ineffektivt 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. Flerkärnighet 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 förstärks i områden som har eller kan få hög tillgänglighet i transportsystemet, samtidigt som trängseln i och kring centrala regionkärnan kan hållas tillbaka.
- Utvecklingen bidrar till att begränsa energiförbrukningen och därmed även utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Utspridning av bebyggelsen motverkar vilket gagnar en effektiv hushållning med mark och naturresurser.

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, förutom 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
- resurseffektivera 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 lokaliseringalternativ

De yttre regionala stadskärnorna kan 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.

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 och hälso- och sjukvård. För stora delar av näringslivet i regionen är en 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, till exempel med spårtrafik. De yttre regionala stadskärnorna föreslås bli knutpunkter för kollektiva tvärförbindelse och stombussar. 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, bland annat med kollektivtrafik, 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 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 och andra 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 fler attraktiva stadskärnor med arbetstillfällen, utbildning, kvällsliv och andra urbana kvaliteter, kan en större del av invånarna få tillgång till dessa utbud. De regionala stadskärnorna ger även bättre möjligheter att skapa resurseffektiva 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 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 RUFSS 2010. Denna krets av aktörer inbegriper även den privata sektorn med mark- och fastighetsägare, företag som bedriver verksamhet etc.

Kommunerna har i princip två olika typer av uppgifter när det gäller samverkan. Dels samverkan med mest offentliga organ om att förbättra tillgängligheten (Storstockholms lokaltrafik SL, Trafikverket, Tillväxt, miljö och regionplanering med flera) och andra offentliga satsningar. Den andra uppgiften är att dra till sig funktioner och investeringar till kärnan så att den får ett intressantare innehåll och närmar sig den vision man har om identitet och profil för verksamheterna. Förbättrad tillgänglighet och trovärdig marknadsföring är här viktiga faktorer.

Varför handlingsprogram?

Handlingsprogrammet utgår från åtagandet i RUFSS 2010 "Utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen". Enligt beslut i mars 2010 i landstingets dåvarande Regionplane- och trafiknämnd ska ett handlingsprogram för utveckling av regionala stadskärnor tas fram och syfta till att

- stärka och tillföra handlingskraft till åtagandet enligt RUFSS 2010,
- skapa bättre förutsättningar genom att samla regionens aktörer till ett gemensamt arbete med 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 - uppföljning och kunskapsuppbyggnad

Sedan nämndens inriktningsbeslut i mars 2010 har arbetet inom Tillväxt, Miljö och Regionplanering (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 SL. Representanter för kommunerna intervjuades och besvarade en webbenkät. Intervjuer gjordes även med representanter för SL. Slutsatserna redovisades som en del i 2011 års uppföljning av RUFSS, inom ramen för strategin "Flerkärnig och tät region".

Nätverksmöten med de tretton närmast berörda kommunerna har hållits cirka fyra gånger per år och det senaste året har även SL 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 SL under hösten 2011.

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, www.tmr.sll.se/
- Pendling och omland 1990, 1998 och 2008, TMR arbets-PM.
- Gröntypologi, tmr.sll.se/Regionala-stadskarnor/Projekt/Grontypologi/, rapport X:2012.
- Förtätning och stadsutglesning i Stockholmsregionen 1940 – 2005, TMR arbets-PM.

Arbete pågår med studien "Näringslivet i de regionala stadskärnorna" som ska öka kunskapen kring näringslivets lokaliseringspreferenser och hur man i de regionala stadskärnorna kan arbeta för att attrahera företag. Dessutom fortsätter projektet "Värdering av stadskvalitet", där den tidigare inriktningen på kvaliteter hos bostadsrätter nu breddas till marknadsbedömningar av betalningsvilja även för kontor och småhus. Dessa studier genomförs under 2012.

Handlingsprogrammet ska kraftsamla, samordna och ge struktur till det fortsatta utvecklingsarbetet, som i vissa delar redan pågår i regionen.

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 områden föreslås med olika grad av prioritering och är starkt beroende av samverkan med andra regionala aktörer. Genom remiss av förslaget till handlingsprogram under hösten 2012 är avsikten att involvera fler aktörer och prioritera gemensamma insatser.

Samtidigt som ett handlingsprogram för det framtida arbetet håller på att utvecklas pågår arbetet med att ta fram två nya rapporter, utöver de ovan angivna. De beskriver dels de erfarenheter och kunskaper som ligger till grund för strategin om en flerkärnig region, dels det pågående arbetet som redan sker i flera av kärnorna. Rapporterna finns att hämta på www.tmr.sll.se/

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 stads-

kärnorna kan det vara relevant att beakta kopplingen även till omlandet utanför länet.

Diskussionen om avgränsning och inriktning för handlingsområden (se nedan) bör fortsätta medan programmet remitteras och antas.

TMR:s fortsatta arbete med att utveckla en flerkärnig region

Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) inom Stockholms läns landsting avser att verka för en flerkärnig regionstruktur genom att i första hand arbeta med följande områden utöver de prioriterade aktörsgemensamma handlingsområdena.

- Kommuniera handlingsprogrammet och nyttan av regionala stadskärnor
- Utveckla den regionala processen
- Uppföljning och lärande i arbetet med att utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen

Kommunicera handlingsprogrammet och nyttan av regionala stadskärnor

Det är angeläget att handlingsprogrammet utarbetas i nära dialog med berörda, framförallt de verksamheter inom landstinget och staten som berörs, och kärnkommunerna. Den dialog och det samarbete med kommunerna som har etablerats, bland annat genom nätverksmöten, fortsätter på liknande sätt som hittills. En kommunikationsplan och en mer preciserad projekttidplan kommer att tas fram för de prioriterade handlingsområdena.

Tillväxt, miljö och regionplanering har viktiga uppgifter att 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

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 Storstockholms lokaltrafik (SL). Detta nätverk är en bra bas för fortsatt arbete, men bör vidgas till fler aktörer och utvecklas utifrån de resultat som kommer fram.

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.

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. För närvarande pågår en första uppföljning som ska redovisas i samband med att handlingsprogrammet går ut på remiss. Uppföljningens form och innehåll, till exempel valet av indikatorer kan utvecklas och förändras över tiden.

TMR avser också att tillsammans med övriga delar av landstinget och länsstyrelsen förtydliga och förstärka landstingets och den statliga nivåns medverkan i utvecklingsarbetet.

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 SL och Hälso- och sjukvårdsförvaltningen bör även representanter för Locum och kulturförvaltningen delta i nätverket.

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 m.m. Det är viktigt att länsstyrelsen i sina olika roller enligt ovan arbetar för utveckling av de regionala stadskärnorna och ett samordnat statligt agerande.

Ett exempel på en fråga är hur länsstyrelsen arbetar för att strukturfundsmedel ska kunna användas för utveckling av en flerkärnig region. 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.

Hur ska vi samverka för en flerkärnig Stockholmsregion? - Förslag till handlingsområden

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.

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.

Nedan föreslås handlingsområden för de närmaste årens regionala arbete för utveckling av en flerkärnig Stockholmsregion. Förslag till viktiga aktörer för respektive område pekas ut. För de prioriterade handlingsområdena ska konkreta handlingsplaner med åtgärdsförslag tas fram gemensamt av de deltagande aktörerna.

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 studentbostäder. 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, till exempel för kollektivtrafikutbyggnad.
- Utveckla ett förhållningssätt till osäkerheter och bibehållen strategisk beredskap för utveckling av framtida kollektivtrafik, till exempel flexibilitet i planer.

Förslag till ansvarig aktör: Trafikförvaltningen inom landstinget och SL

Förslag till medverkande aktörer: Trafikverket, Länsstyrelsen, kärnkommuner, TMR.

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 bl.a. 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.

Förslag till ansvarig aktör: TMR

Förslag till medverkande aktörer: Länsstyrelsen, näringslivsorganisationer, kärnkommuner

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 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. Just nu pågår i flera av kärnorna ett arbete med att utkristallisera vilka frågor som är viktiga att driva för att stimulera en sådan utveckling.

För att de regionala stadskärnorna ska bli attraktiva stadsmiljöer, behövs förtätning och en blandning av olika funktioner. Det finns också stora behov av bostäder för kanske framför allt 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 svåra är att initiera en sådan utveckling eftersom inte marknadsförutsättningarna alltid finns från början.

Gemensamma frågeställningar för arbetet med stadsutveckling kan vara att:

- Klarlägga vilka funktioner som behövs för att en regional stadskärna ska uppstå, t ex bostäder (inklusive studentbostäder), arbetsplatser, urbana verksamheter, kollektivtrafiknod/tillgänglighet, utbildning, offentliga verksamheter, mötesplatser, urbana värden, upplevelser etc. Klarlägg inbörden av mångfunktionalitet, hur en regional stadskärna ska se ut, samt hur marknadsförutsättningar spelar in för att driva på stadsutveckling.
- Tydliggöra hur stadskärnorna kan förtätas och samtidigt bli attraktiva och goda livsmiljöer. Vad behövs för att ett levande stadsliv ska uppstå, t ex parker och torg, urbana verksamheter och andra faktorer.
- Klarlägga hur stadsutveckling och ökad täthet kan bidra till social mångfald och trygghet. Många storskaliga, och delvis funktionsseparerade, bostadsområden ligger i anslutning till regionala kärnor, föreslå hur dessa kan kopplas samman med kärnan och skapa ökade möjligheter till möten och integration.
- Verka för förbättrad kollektivtrafik så att noder skapas i de regionala stadskärnorna, vilket gynnar marknadsförutsättningarna för både bostadsbyggande och kontorsetableringar och i förlängningen potential för urbana verksamheter.
- Koppla ihop funktioner och skapa stadskärnor som är prioriterade för gående och cyklister.

Förslag till ansvarig aktör: En Kärnkommun

Förslag till medverkande aktörer fastighetsägare, företagare, byggherrar, Trafikverket, länets kommuner, TMR, SL, och övriga delar av landstinget

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: En kärnkommun

Förslag till medverkande aktörer: länets kommuner, TMR, SL, och övriga delar av landstinget, Trafikverket, näringslivsorganisationer, fastighetsägare, byggherrar, centrumägare, Stockholms Akademiska Forum (StAF), SSCO