



**Utredningen för att samordna  
större samlade exploateringar  
med hållbart byggande (N2016:G)**

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet

## **Delredovisning av Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande**

Vid regeringssammanträdet den 17 november 2016 beslutade regeringen att uppdra åt en samordnare att identifiera en eller flera kommuner där det finns framtagna planer på samlade exploateringar för en större mängd bostäder, men där planerna av något skäl inte kan genomföras. I samordnarens uppdrag ingår också att identifiera områden som inte finns med i befintliga planer, men där det på längre sikt finns möjlighet till helt nya större bostadsexploateringar (N2016/07177/PBB).

Regeringen bemyndigade samtidigt bostads- och digitaliseringsministern att utse samordnare. Till samordnare utsågs den 17 november 2016 Johan Edstav. Näringsdepartementet anställde Christina Leideman som ämnessakkunnig i utredningen fr.o.m. den 11 januari 2017.

Enligt regeringsbeslut den 22 juni 2017 har uppdraget förlängts och utvidgats (N2017/04380/PBB). Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 31 december 2017. En delredovisning av identifierade områden för exploatering ska lämnas senast den 31 augusti 2017. Redovisningen ska även innehålla tidplan, budget och organisation för genomförandet. Härmed lämnas denna delredovisning.

Johan Edstav

Christina Leideman

Samordnare

Ämnessakkunnig



## Innehållsförteckning

Uppdraget är avgränsat till nya stadsdelar och städer.....	5
Identifierade områden visar på möjligheter .....	5
Resultat av fördjupade analyser av identifierade områden.....	6
Nio områden i sex kommuner presenteras i denna rapport.....	6
Fler områden kan komma att presenteras.....	6
Exploateringarna uppfyller kraven.....	6
Fokus på storstädernas arbetsmarknadsregioner .....	6
Områden med komplexa förutsättningar behöver särskilt stöd .....	7
Nya metoder behöver prövas – en samordningsfunktion föreslås .....	8
Kommunernas beredskap för att exploatera .....	10
Aspekter som försvårar eller hindrar större samlade exploateringar.....	11
Markföreningar .....	11
Kompetensbrist .....	12
Tidplan .....	13
Organisation för genomförandet.....	13
Områdena kan bli testbäddar för innovation .....	15
Delad risk för att pröva nya lösningar .....	16
Pågående satsningar stärks .....	17
Nätverk för nya stadsdelar och städer .....	17
Erfarenheter av nätverk i tidigare statlig satsning .....	17
Organisation för nätverket för nya stadsdelar och städer.....	18
De nya områdena blir basen i en serie bomässor.....	18
De nya områdena blir referenser för export av produkter och kunnande	19
Uppskattning av statliga kostnader .....	19
Statliga kostnader för infrastruktur och andra insatser kopplade till de identifierade områdena .....	19
Medel till samordningsfunktion för att ge stöd i komplexa processer.....	20
Nio identifierade områden för större samlade exploateringar i sex kommuner .....	20

Landvetter södra i Härryda kommun .....	21
Segersång i Nynäshamns kommun .....	25
Hemfosa i Haninge kommun .....	27
Fem exploateringar i Knivsta och Uppsala.....	29
Nydal och Alsike i Knivsta kommun.....	29
Bergsbrunna med omgivningar och Södra staden i Uppsala kommun.....	31
”Nysala” i Uppsala och Knivsta kommuner .....	33
Näringen i Gävle kommun.....	36

## Delredovisning av identifierade områden för större samlade exploateringar med hållbart byggande

### **Uppdraget är avgränsat till nya stadsdelar och städer**

Utredningen är avgränsad till nya stadsdelar, tätorter och städer<sup>1</sup>. Uppdraget avser att verka för att en betydande mängd bostäder kommer till stånd, koncentrerat i tid och till plats. Utgångspunkten för uppdraget är bostadsbristen i storstadsregionerna, men byggandet av nya stadsdelar och städer ger unika möjligheter att även bidra till att lösa andra samhällsutmaningar.

Utredningen bedömer att arbetet med de nya områden som presenteras i denna delrapport kan bli en viktig del i omställningen för att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria länder och fortsatt ha en ledande roll internationellt inom hållbar stadsutveckling. Några ledord i arbetet med de nya områdena är helhetssyn, attraktivitet, långsiktig hållbarhet, innovation och socialt ansvarstagande. De nya områdena innebär också möjligheter för svenska företag genom att områdena kan visas upp nationellt och internationellt.

### **Identifierade områden visar på möjligheter**

Utredningen har tagit del av ett 40-tal kommuners planer för större samlade exploateringar. Ett 40-tal möten har också hållits med företrädare för regioner, länsstyrelser, företag och organisationer med kunskap om och intressen i planerade bostadsexploateringar.

Utredningen har identifierat ett antal kommuner med planer för större samlad bostadsbebyggelse, men där planerna inte kommer igång. Beslut om statlig infrastruktur bedöms i flera fall vara avgörande för exploateringens omfattning. I andra fall hindras exploateringen av olika former av svårigheter i planeringsprocessen.

Vidare har utredningen tagit del av idéer kring områden som inte finns med i befintliga planer, men där det på längre sikt finns möjligheter till helt nya

---

<sup>1</sup> Uppdraget är en av punkterna i regeringens 22-punktsprogram för ökat bostadsbyggande som presenterades i juni 2016. Se <http://www.regeringen.se/contentassets/d63bada461384f02b2d55f9bea90c55c/sammanfattning-av-regeringens-forslag-22-steg-for-fler-bostader.pdf>

större bostadsexploateringar. I vissa fall är statlig infrastruktur avgörande för att exploateringarna ska komma till stånd.

Fördjupade analyser av de identifierade exploateringarnas genomförbarhet och långsiktiga hållbarhet har genomförts.

### **Resultat av fördjupade analyser av identifierade områden**

Nio områden i sex kommuner presenteras i denna rapport

Utredningen har i uppdrag att presentera områden för regeringen där större samlade exploateringar kan möjliggöras genom att staten avhjälpel hinder för exploateringen. I denna delredovisning presenteras nio områden.

Fler områden kan komma att presenteras

Regeringsbeslutet den 22 juni 2017 innebär bland annat en förlängning av grunduppdraget. Detta möjliggör att fler områden för större samlade exploateringar med hållbart byggande där staten kan bidra till ett igångsättande kan komma att identifieras och presenteras i utredningens slutrapport som lämnas senast den 31 december 2017.

Exploateringarna uppfyller kraven

Utredningen uppfattar att de identifierade exploateringarna, i enlighet med uppdragsbeskrivningen, bland annat bidrar till att berörda kommuner på ett tydligt sätt:

- når utvecklings- och bostadsförsörjningsmål,
- är lämpliga ur ett regionalt perspektiv,
- bidrar till nationella, bostadspolitiska och transportpolitiska mål samt
- bidrar till relevanta miljökvalitetsmål.

Analys av exploateringarnas lämplighet och långsiktiga hållbarhet ur ett regionalt perspektiv redovisas i anslutning till respektive identifierat område och i bilaga.

Fokus på storstädernas arbetsmarknadsregioner

Enligt bakgrunden till uppdraget att samordna större samlade exploateringar, vilket framgår av regeringsbeslutet från den 17 november 2016, är det ”sannolikt inom storstädernas arbetsmarknadsregioner” som exploateringarna är

aktuella. Huvuddelen av de identifierade områdena som redovisas i denna delredovisning ligger i Stockholms- och Göteborgsregionen.

Utredningen har tagit del av flertalet planer för större samlade exploateringar i Malmöregionen. Flera kommuner i regionen bedöms ha potential för bostadsexploateringar i centrala lägen med god tillgång till kollektivtrafik. Kommunernas planer är väl i linje med de regionala planerna.

De hinder som har presenterats för utredningen är dock av sådan karaktär att de inte har kunnat hanteras inom denna utredning. Komplexa planeringsförutsättningar försvårar, fördröjer eller förhindrar större samlade exploateringar. Utredningen har därför i delrapporten den 17 mars 2017 föreslagit en samordningsfunktion med uppgiften att erbjuda en arena för dialog om områden med komplexa planeringsförutsättningar, samt erbjuda process- och kunskapsstöd i syfte att underlätta för parter att mötas i en möjlig lösning. Samordningsfunktionen beskrivs nedan.

### **Områden med komplexa förutsättningar behöver särskilt stöd**

Nya stadsdelar byggs allt oftare i tidigare industri- eller hamnområden. Förorenad mark och andra förhållanden försvårar exploateringen. Valet av plats för den nya samlade bebyggelsen görs för att undvika exploatering på högklassig jordbruksmark, vilket oftast är alternativet, och för att möjliggöra bostäder i centrala lägen nära kollektivtrafik och service. Allt fler planeringsprocesser är därför komplexa.

Detta förhållande gäller för flera av de områden i Skåne som utredningen tagit del av information om. Exploateringarna hindras således av svårigheter i planeringsprocessen som i första hand inte rör avsaknad av statlig infrastruktur eller brist på lämplig kompetens<sup>2</sup>.

I några kommuner har arbete pågått under flera år utan att processen gått nämnvärt framåt. Berörda representanter för stat och kommun har olika syn på den fortsatta processen och vad som är möjligt att uppnå. Parterna upprepar det egna uppdraget och synsättet istället för att söka lösningar.

---

<sup>2</sup> I uppdragsbeskrivningen nämns brist på "relevant statlig infrastruktur eller lämplig kompetens" som exempel på hinder för genomförande av planer och exploateringar.

I några fall bedöms förutsättningarna vara så komplexa att områdena troligen inte kommer att kunna presenteras som förslag i slutredovisningen den 31 december, då utredningstiden är för kort för att det ska vara möjligt att finna lösningar som avhjälpel hindren.

**Nya metoder behöver prövas – en samordningsfunktion föreslås**

### **En neutral arena för dialog**

Behovet av dialog mellan många berörda parter ökar i takt med att de svårare markområdena med mer komplexa planeringsförutsättningar tas i bruk. För att underlätta och påskynda arbetet med exploatering av sådana områden föreslås därför att en samordningsfunktion inrättas. Denna funktion ska bland annat ha i uppgift att erbjuda en arena för dialog om områden med komplexa planeringsförutsättningar och leda samtalet i fall där ett ”låst läge” har uppstått mellan parterna. Den samordnande funktionen ska kunna erbjuda process- och kunskapsstöd i syfte att underlätta för berörda parter att mötas i en möjlig lösning.

Samordningsfunktionens roll föreslås vara att kalla samman, erbjuda stöd och bidra till att hitta lösningar, utan att ta över ansvar eller uppgifter. Som neutral part, men med statens mandat att peka på vikten av ökat bostadsbyggande, kan samordningsfunktionen bidra till att processer kommer vidare. Utfallet av en insats kan även vara att parterna blir överens om att det inte är möjligt att hitta en lösning. Ett sådant klarläggande kan bidra till att kommunala och statliga resurser istället kan riktas mot processer där förutsättningarna att nå resultat är bättre.

Samordningen ska väva samman det lokala, regionala och nationella perspektivet. Expertis som anlitas för process- och kunskapsstöd bör ha god kännedom om förhållandena i den aktuella kommunen.

### **Stöd till processledning och utredning**

Ytterligare en uppgift för samordningsfunktionen föreslås vara att fördela statligt stöd för att driva planeringsprocesser. Mindre kommuner med små resurser för planeringsarbete föreslås kunna söka stöd och få delfinansiering för processledning och utredning som syftar till att ta fram planer i kommunerna. Processledningen kan innebära arbete för att utveckla visioner för det område som ska exploateras och att identifiera samarbetsparter,



möjligheter och hinder. Som ett resultat av stödet kan fler små kommuner bidra till att lösa bostadsbristen i regioner med stort bostadsbehov.

### **Bidra till att underlag kommer fram**

Länsstyrelser och kommuner är ibland oeniga om vilket underlag som behöver redovisas. För komplexa fall kan detaljinformation vara av betydelse även i övergripande skeden. Oenighet mellan kommun och länsstyrelse kan bero på att kommunen inte tillräckligt väl synliggör förhållanden. Frågorna kommer då inte upp till diskussion och läsningar sker kopplat till de statliga intressena. Enligt Länsstyrelsen Stockholms rapport ”Läget i länet” från juni 2017<sup>3</sup>, löses idag många frågor i varje enskild detaljplan när de bör lösas i kommunens översiktliga planering.

Samordningsfunktionen skulle kunna bidra till att fler frågor utreds än vad kommunen har resurser till, men som länsstyrelsen anser ska redovisas för att länsstyrelsen ska kunna bevaka samhällskrav.

### **Stöd för länsstyrelserna**

Länsstyrelserna ska enligt ändring i instruktionen<sup>4</sup> i mars 2017 ”*i sin verksamhet verka för att behovet av bostäder tillgodoses*”. Vissa av de uppgifter som föreslås samordningsfunktionen skulle således kunna utföras av länsstyrelserna. Det är dock inte alltid möjligt för länsstyrelserna att vara den samordnande neutrala parten, då länsstyrelsen samtidigt är tillsynsmyndighet och ansvarig för samordning av de statliga sektorsmyndigheternas intressen.

Samordningsfunktionen föreslås verka för samordning av statliga myndigheter och berörda parter i frågor där en större mängd bostäder står i strid med riksintressen.

### **Samordningen kan bidra till metodutveckling**

I skriften ”Tidig dialog ökar bostadsbyggandet” framtagen av Länsstyrelserna och Sveriges Kommuner och Landsting i juni 2017 redovisas

---

<sup>3</sup> <http://www.lansstyrelsen.se/Stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2017/R2017-15-Laget-i-lanet-bostadmarknaden-i-stockholms-lan.pdf>

<sup>4</sup> [http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2007825-med\\_sfs-2007-825](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2007825-med_sfs-2007-825)

ett utvecklingsarbete om hur tidiga dialoger bidrar till en hållbar samhällsplanering och effektivare bostadsbyggande.<sup>5</sup>

Samordningsfunktionen kan komma att bidra ytterligare till metodutveckling. I takt med att länsstyrelser, kommuner, Trafikverket med flera myndigheter deltar i processer där komplexa planer processas och lösningar löses upp kan tillvägagångssättet bli en modell för hur parterna kan arbeta framöver. Erfarenheterna bör leda till att man efterhand undviker att hamna i låsta lägen.

### **Samordningens hemvist**

Samordningsfunktionen ska vara budbärare av regeringens vilja att underlätta för att större exploateringar ska komma till stånd. Funktionen bör därför ha sin hemvist inom Regeringskansliet.

### **Kommunernas beredskap för att exploatera**

Utredningens uppfattning är att det i många kommuner finns en vilja och beredskap att bygga områden med höga ambitioner för miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet som kan komma att utgöra förebilder för hållbar stadsutveckling. I några fall är målet att bygga ”i världsklass”. Bland de svårigheter som ofta lyfts är tillvägagångssätt för att möjliggöra en rimlig andel hyresrätter med hyresnivåer som kan efterfrågas av fler i de nya områdena.

Utredningen uppfattar att det i de aktuella kommunerna finns samsyn i kommunfullmäktige och en uthållighet att genomföra de större exploateringarna.

Ett mål med utredningen är att bidra till fortsatt planberedskap. Trots den höga byggnadstakten de senaste åren är bostadsbehovet fortsatt stort. Detta gäller särskilt billigare bostäder i storstadsregionerna. Enligt Boverkets prognos från juli 2017 behövs ytterligare 600 000 bostäder till år 2025<sup>6</sup>. I många kommuner har de områden som är lättast att exploatera redan planerats eller bebyggts. De markområden som står på tur har ofta mer

---

<sup>5</sup>

<https://skl.se/download/18.21b4e0115bf09bdc02c41fa/1495053672295/Tidig+dialog+%C3%B6kar+bostadsbyggandet.pdf>

<sup>6</sup> <http://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/nyheter/ny-byggbehovsprognos-fran-boverket/>

komplexa förutsättningar och planeringen av dessa områden riskerar att dra ut på tiden.

Den höga byggnadstakten, allt komplexare planeringsförutsättningar och fortsatt behov av bostäder innebär att det finns risk för brist på planlagd mark. Det är av vikt att kommunerna upprätthåller en hög takt i planprocessen även vid en konjunkturedgång.

### **Aspekter som försvårar eller hindrar större samlade exploateringar**

Kommuner med planer för större samlade exploateringar har för utredningen beskrivit svårigheter och hinder av olika slag i exploateringsprocessen. Bland de problem som lyfts finns frågor som rör buller, strandskydd, marksanering, önskan om åtkomst till statligt ägd mark och brist på personal för handläggning av ärenden.

Andra problem som tagits upp är tröskeleffekter av framtunga investeringar i vatten och avlopp, skolor och annan kommunal service, lånetaket för kommuner och oro för försämrat kreditbetyg. Förslag har framförts om utökad långsiktigt statligt stöd för vissa åtgärder som krävs för större samlade exploateringar. Ett sådant exempel är att staten ska garantera medel för infrastrukturinvesteringar som kommunen har rådighet över.

Flertalet av de svårigheter och hinder som presenterats av kommunerna har nyligen behandlats eller behandlas för närvarande i andra utredningar.<sup>7</sup> Vi har därför inte utvecklat förslag i dessa delar. Två områden som återkommande lyfts av kommunerna, markföroreningar och kompetensbrist, kommenteras ändå här.

### **Markföroreningar**

Ett flertal kommuner har presenterat svårigheter som rör förorenade områden där man vill bygga bostäder. Vidare har det ekonomiska stöd till sanering av förorenad mark som Naturvårdsverket handlägger<sup>8</sup> upplevts begränsat i förhållande till de behov som finns. Utredningen har samlat in

---

<sup>7</sup> T ex Utredningen om förbättrad bostadsfinansiering (N2017:01), Utredningen för bostadsbyggande på statens fastigheter (N2017:03), Kommittén för modernare byggregler (N2017:05). Se vidare: <http://www.sou.gov.se/utredningar/?owner=naringsdepartementet&selection=pagaende>

<sup>8</sup> <http://www.naturvardsverket.se/efterbehandling-infor-bostadsbebyggelse/>

synpunkter och förslag från kommunerna som rör bidraget till sanering och överlämnat dessa till Naturvårdsverket.

## Kompetensbrist

Uppdragsbeskrivningen lyfter fram brist på lämplig kompetens som ett hinder för större samlade exploateringar. Efter samtal med ett 40-tal kommuner om kommunernas planer kan vi bekräfta bilden att tillgången till lämplig kompetens är en försvårande faktor.

Frågan har nyligen utretts. Utredningsrapporten ”Slutsatser och förslag på åtgärder för att säkerställa tillräcklig arbetskraftskapacitet inom byggsektorn” från december 2016 lämnar förslag till åtgärder för att öka tillgången till arkitekter, lantmätare och ingenjörer.<sup>9</sup> De förslag till åtgärder som vi tagit del av som rör kompetensbrist finns upptagna i denna rapport. Förslagen har rört ökat antal utbildningsplatser och vidareutbildning av personer med utbildning inom närliggande områden.

Svårigheten att rekrytera personal till olika tjänster inom planeringsprocessen är en aspekt som alla kommuner har lyft fram. Kommunerna bjuder över och rekryterar från varandra. En strategi för att locka personal som nämnts är att erbjuda intressanta uppgifter i framsynta stadsutvecklingsprojekt och att erbjuda goda villkor. Många vakanta tjänster upprätthålls av konsulter. Det förekommer att mer än hälften av tjänsterna på kommunernas planavdelningar är besatta med konsulter.

Några kommuner har framfört att lösningen på kompetensbristen inte enbart kan lösas med nyrekryteringar. Oavsett tillgången till kompetens finns gränser för hur mycket organisationerna kan växa. Andra arbetssätt behöver istället prövas.

Kenneth Hagström, VD, Norra Staden Fastighetsutveckling i Norrköping AB, uttrycker det så här: *”Kommunerna själva behöver man bli bättre på att prioritera projekt utifrån samhällsnytta och sannolikhet att de genomförs, men också arbeta med sina arbetssätt så att rätt resurser används i rätt skede i processen. Det är också viktigt att vi ser över hur vi agerar i olika skeden i samhällsbyggnadsprocessen. Idag är det alltför mycket som lämnas över till planprocessen att pröva. Mycket av det som borde avgöras i de tidiga skedena (idé/förstudie) lämnas istället över för prövning i planprocessen. I alltför*

---

<sup>9</sup> (N/2016/05027/PUB)

*stor utsträckning förbrukas resurser på projekt som redan från början är dömda att misslyckas (av marknadsskäl, kommunala krav etc) och detta beroende på att det inte fanns något konkret att hänga upp diskussionerna på förrän frågorna formaliseras i detaljplaner.”*

## **Tidplan**

Syftet med uppdraget är att verka för att långsiktigt hållbara exploateringar kommer till stånd. Exploateringarna ska vara koncentrerade i tid och till plats. Om staten bidrar till att undanröja vissa hinder bedöms de exploateringar som presenteras i denna delredovisning kunna tidigareläggas eller komma till överhuvudtaget.

Enligt regeringsbeslut den 22 juni 2017 har uppdraget till samordnaren utvidgats att även omfatta att ingå överenskommelser med aktuella kommuner där exploatering föreslås<sup>10</sup>. Under hösten 2017 kommer förhandlingar genomföras med de kommuner som planerar de exploateringar som redovisas nedan i syfte att avtal ska kunna ingås.

## **Organisation för genomförandet**

Tilläggsuppdraget den 22 juni 2017 ger som framgår ovan samordnaren mandat att ingå överenskommelser med aktuella kommuner där exploatering föreslås. Överenskommelserna ska redovisas senast i slutredovisningen den 31 december 2017.

Utredningen bedömer att genomförandet av exploateringarna kan säkerställas genom att berörda parter ingår överenskommelser och avtal där parternas åtaganden dokumenteras.

Uppföljning av efterlevnaden av avtalen föreslås göras enligt samma upplägg som används i överenskommelserna mellan Sverigeförhandlingen<sup>11</sup> och berörda parter.

---

<sup>10</sup> Samtliga överenskommelser ska ingås med förbehåll för att de identifierade infrastrukturobjekten finns med i Trafikverkets redovisning av regeringens uppdrag av den 23 mars 2017 (dnr N2017/02312/TIF m.fl.) att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan eller i länsplaneupprättarnas redovisning av regeringens uppdrag av samma datum att ta fram förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional infrastruktur. Överenskommelserna ska också ingås med förbehåll för efterföljande rättsliga prövningar samt regeringens och, i förekommande fall riksdagens, godkännande.

<sup>11</sup> <http://sverigeforhandlingen.se/>

## Aspekter som lyfts i överläggningarna

Utredningen har i kontakten med kommunerna där de identifierade områdena finns bland annat lyft nedanstående aspekter av betydelse för exploateringarnas långsiktiga hållbarhet. Nedan följer exempel på aspekter som kan framhållas eller regleras i överenskommelserna mellan kommunerna ifråga, regionen (länsplaneupprättaren), staten och andra berörda parter.

- **Bostadsbehovet** är utgångspunkten för förhandlingarna. Antalet bostäder och tidsaspekten är avgörande.
- **Helhetsperspektiv.** Målet är attraktiva stadsmiljöer för hög livskvalitet. Bland annat kan medveten arkitektur och design bidra till hållbarhet och inkludering.
- **Social hållbarhet.** Exploateringarna får inte bidra till att ytterligare öka segregeringen. Andelen invånare som har ekonomiska förutsättningar att bosätta sig i de nya områdena ska vara högre än vad som varit vanligt i många av de områden som byggs under senare år. Bostäder i flera prissegment och med olika upplåtelseformer ska tillskapas.
- **Funktionsblandning.** Strävan ska vara att tillgodose behovet av daglig kommersiell och offentlig service i områdets centrala delar och att möjliggöra etablering av arbetsplatser och kulturell verksamhet. Tydlig kommunal styrning med reservatsbildning för verksamheterna är en förutsättning.
- **Mobilitet.** Nya fossiloberoende lösningar för kollektivtrafik och individuellt resande ska eftersträvas i syfte att minimera utsläpp och behov av ny offentligt finansierad infrastruktur. Genom att planera för funktionsblandning och underlätta för nya konsumtionsmönster (till följd av ändrade värderingar, ökad e-handel, delnings- och cirkulär ekonomi, etc) kan en del av invånarnas dagliga behov av mobilitet minskas.
- **Innovation.** Hög grad av innovation, synergier och transformativa lösningar<sup>12</sup> ska eftersträvas. Risk kan delas mellan kommun, stat, näringslivsaktörer med flera.

---

<sup>12</sup> Transformativa lösningar definieras enligt Miljöstyrningsrådets rapport 2014:9 som "en lösning som ger en 5-faldig resursförbättring, exempelvis en hållbar lösning som har 80 % lägre klimatutsläpp eller rent av har en positiv påverkan jämfört med en lösning som bara förändrar marginellt."

- **Social innovation** kopplat till fysiska investeringar i områdena.<sup>13</sup> Investeringar som planeras utifrån nya behov och lösningar kan bland annat innebära samutnyttjande av byggnader och infrastruktur.
- **Föredömlighet.** Områdena ska kunna utgöra modellområden för hållbar stadsbyggnad avseende sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter. Detta kan bland annat innebära att områdena kan bebos av människor med olika socioekonomisk bakgrund, att nya ekonomiska modeller prövas och att områdena bidrar i omställningen till ett av världens första fossilfria länder. Strävan bör också vara att vara modell för lösningar för anpassning för ett ändrat klimat.

Bostadsbristen innebär att nya stadsdelar och städer kan komma att byggas i snabb takt, vilket kan medföra risker. Kunskap krävs för att skapa ett bostadsbyggande som håller över tid. Erfarenheter från bland annat miljonprogrammet kan bidra till att minska risken för att nya misstag. Områdena måste vidare planeras för att klara konjunktursvängningar.

Utredningen understryker också att kommunerna bör undvika att bygga på värdefull jordbruksmark<sup>14</sup>.

### Områdena kan bli testbäddar för innovation

Av uppdragsbeskrivningen framgår att regeringen med utredningsuppdraget vill medverka till att ”*väl genomtänkta och långsiktigt hållbara stadsdelar och städer som påtagligt bidrar till ett ökat bostadsbyggande kommer till stånd. Innovativa lösningar som kan bidra till goda livsmiljöer och såväl minskad klimatpåverkan som anpassning till ett förändrat klimat är av särskilt intresse*”<sup>15</sup>

Innovativa lösningar väntas bidra till att de identifierade områdena blir långsiktigt hållbara och kan fungera som förebilder. Innovationerna kan ha

---

<sup>13</sup> Med social innovation avses den definition som används av Mötesplats Social Innovation: innovativa tjänster, produkter, processer, samarbeten och metoder som strävar efter att möta samhällets utmaningar. Se <http://socialinnovation.se/social-innovation/vad-ar-social-innovation/>

<sup>14</sup> Brukningsvärd jordbruksmark får enligt miljöbalkens 3 kap 4 § tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs ”för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”.

<sup>15</sup> Se regeringsbeslut 2017-06-22: <http://www.regeringen.se/49f428/contentassets/114df75e8d384d2b89a7d3f0a83c6488/rb-iii-6-n2017-04380-pbb-andring-av-uppdrag.pdf>

olika karaktär och inriktning. Förutom innovativa produkter bör social och ekonomisk innovation<sup>16</sup> tillämpas i områdena.

De nya områdena innebär en unik möjlighet för kommunerna ifråga att erbjuda testbäddar i verkliga miljöer. Nya lösningar för morgondagens behov av bostäder, arbetsplatser, offentlig och kommersiell service samt infrastruktur kan utvecklas och prövas.

### Delad risk för att pröva nya lösningar

Det utvidgade utredningsuppdraget innebär att överenskommelser ska ingås med berörda parter. *”Det blir i praktiken en förhandling mellan staten, aktuell kommun och markägaren om fördelning av ansvar för åtgärder förknippade med överenskommelsen, dels kostnader och intäkter”.*

Innan innovationer har etablerats på marknaden kan kostnaderna vara högre jämfört med konventionella lösningar. De kommuner som nu planerar nya stadsdelar och städer ska samtidigt finansiera stora investeringar i offentlig service och infrastruktur.

För att stötta de aktuella kommunerna i strävan att använda innovativa lösningar i de nya områdena kan en del av överenskommelserna komma att avse fördelning av risk kopplat till innovationer. Stimulansmedel kan vara avgörande för att kommunerna ska våga ta den risk och det arbete det kan innebära att i full skala använda nya eller obeprövade lösningar. Statens bidrag kan bli att finansiera en del av merkostnaden relativt etablerade lösningar.

Behovet av stöd blir en del av de förhandlingar som ska genomföras under hösten 2017. Budgetbehovet bör relatera till graden av innovation och risk samt antalet bostäder i de identifierade områdena.

Utredningen bedömer att ett generellt långsiktigt statligt innovationsstöd till nya stadsdelar och städer kan bidra till omställningen till ett långsiktigt hållbart Sverige och stärka svensk industri och export. De identifierade områdena bör ges prioritet för att kunna fungera som modellområden. Innovationsstöd till de aktuella områdena bedöms behövas från år 2020.

---

<sup>16</sup> Med ekonomisk innovation avser utredningen lösningar som möjliggör att ett beredare segment av invånare med olika ekonomiska förutsättningar har möjlighet att flytta in i de nya bostäderna



## Pågående satsningar stärks

Ett antal satsningar pågår för att främja innovation och möjliggöra att nya lösningar kan testas i olika miljöer. Till exempel har Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att etablera en nationell samordnande funktion för att stärka test- och demonstrationsverksamhet i Sverige som en del av Testbädd Sverige.<sup>17</sup> Arbetet med innovationer i de nya områdena bör kunna kopplas till och förstärka pågående satsningar, inte minst regeringens strategiska samverkansprogram Smarta städer<sup>18</sup>.

Plattformen för hållbara städer<sup>19</sup> kan vara en lämplig hemvist för hantering av ekonomiskt stöd till innovationer i de nya områdena. Genom plattformen finns ett etablerat samarbete med flera myndigheter<sup>20</sup> som kan bidra i bedömningen av innovationer inom samhällsbyggnadsområdet. Boverket har etablerade rutiner och system för hantering och uppföljning av ekonomiskt stöd.

## Nätverk för nya stadsdelar och städer

Utredningen föreslår att ett nätverk etableras för kommuner som bygger nya stadsdelar och städer. Syftet med nätverket är att underlätta för kommunerna att dela erfarenheter och stärka varandras arbete. Genom att samarbeta och till exempel genomföra gemensamma innovationsupphandlingar kan olika aktörers intresse för att erbjuda intressanta lösningar stärkas.

## Erfarenheter av nätverk i tidigare statlig satsning

Erfarenheter från kommuner som fick ekonomiskt stöd från Delegationen för hållbara städer<sup>21</sup> pekar på att det statliga stödet skapade nätverk och bidrog till lärande organisationer. ”Projektens slutrapporter lyfter fram att hållbara städer-stödet har främjat samarbete. Redan själva ansökningsprocessen skapade möjlighet för kreativt arbete och samverkan mellan olika aktörer. Denna aktörssamverkan har sedan utvecklats vidare under genomförandefasen. Det har också varit viktigt och positivt för projekten att det har funnits en regelbunden kontakt med de övriga investeringsprojekten som fick stöd från delegationen. Boverket anordnade

---

<sup>17</sup> [http://www2.vinnova.se/upload/dokument/Regeringsuppdrag/2017-02778\\_upp.pdf](http://www2.vinnova.se/upload/dokument/Regeringsuppdrag/2017-02778_upp.pdf)

<sup>18</sup> <http://www.regeringen.se/artiklar/2017/04/smarta-stader-satter-manniskan-i-centrum/>

<sup>19</sup> <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/plattform-for-hallbar-stadsutveckling/>

<sup>20</sup> Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikverket och Tillväxtverket.

<sup>21</sup> <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/delegationen-for-hallbara-stader/>

*uppföljningsträffar där projekten kunde mötas och berikas av varandras erfarenheter. För dessa aktörer som ligger i framkant kan det annars vara svårt att hitta inspiration och kunskap.”<sup>22</sup>*

En annan erfarenhet är att stödet skapade en känsla av utvaldhet som ger extra energi. *”De projekt som fick stöd från Delegationen för hållbara städer sätter hela stadsdelar och områden på kartan och har därmed genererat mervärden i form av uppmärksamhet och attraktivitet för dessa områden.”*

### **Organisation för nätverket för nya stadsdelar och städer**

Deltagare i nätverket är städer som förbereder eller genomför större samlade exploateringar. Nätverket föreslås ha ett arbetssätt som inspireras av Sweden Green Building Councils projekt Citylab<sup>23</sup>.

Regelbundna möten genomförs där kommunerna arbetar med aktuella frågor i de egna projekten. Experter inom olika sakfrågor deltar i träffarna. Kommunerna redovisar utkast till planer, program och upphandlingar. Peergruppsarbete genomförs kring utvalda teman. Mellan träffarna arbetar kommunerna med att ta fram underlag om svårigheter i den egna planerings- och genomförandeprocessen, som sedan diskuteras vid de kommande träffarna.

Lämplig hemvist för att driva nätverket bör inledningsvis vara den föreslagna samordningsfunktionen. Möjligheter till samarbete med Sweden Green Building Council bör undersökas.

### **De nya områdena blir basen i en serie bomässor**

Av uppdragsbeskrivningen framgår att *”de nya exploateringarna ska kunna utgöra förebilder för hållbar stadsutveckling”*. Utredningen bedömer att de kommuner där de nya stadsdelarna och städerna ska byggas har ambitionen och potentialen att utveckla innovativa modellområden som är miljömässigt, ekonomiskt och socialt föredömliga.

De i nätverket ingående områdena kan utgöra basen i en serie bomässor, som genomförs vid olika tidpunkter under en längre tidsperiod. De första

---

<sup>22</sup>”Erfarenheter av stödet till Hållbara städer” PM, januari 2016. Boverket

<sup>23</sup> Se <https://www.sgbc.se/var-verksamhet/citylab>

områdena kan vara aktuella att visas upp om 7-10 år, medan de områden som exploateras senare kan bli uppvisningsområden om 20-25 år. Genom att erfarenheter förmedlas mellan kommunerna i nätverket genereras en successiv lärandeprocess. Dessa erfarenheter kan bli del av den information som förmedlas vid mässorna.

### **De nya områdena blir referenser för export av produkter och kunnande**

Sverige är ledande internationellt inom hållbar stadsutveckling. De nya stadsdelarna och städerna kan bli viktiga referenser för svensk industri och svenskt stadsbyggnadskunnande och arbetet inom bland annat export-investeringsplattformen Smart City Sweden.<sup>24</sup>

Potentialen är stor. Till år 2030 beräknas till exempel ytterligare 350 miljoner kineser att flytta in till städerna.<sup>25</sup> Det innebär att bara i Kina skulle det krävas 5 000 städer av Strängnäs storlek om hälften av dessa skulle flytta till nya städer under denna period.

Internationella besökare av svenska stadsutvecklingsområden är ofta lika intresserade av planerings- och genomförandeprocessen, som de faktiska områdena och produkterna. Genom olika insatser kan staten stötta kommunerna att bli modellområden även vad gäller processer genom processutveckling och dokumentation av processer. Vid mässorna kan till exempel integrerade helhetslösningar, spets teknik samt sociala och ekonomiska aspekter lyftas fram. Bomässorna kan bidra till att fler internationella aktörer anlitar svensk planeringskompetens och köper svenska lösningar för att bygga mer hållbart.

### **Uppskattning av statliga kostnader**

#### **Statliga kostnader för infrastruktur och andra insatser kopplade till de identifierade områdena**

Utredningen bedömer att staten genom investeringar i viss infrastruktur kan bidra till att ett eller flera områden med större samlad exploatering av bostäder med hållbart byggande kan komma till stånd, tidigareläggas eller ges

---

<sup>24</sup> <http://smartcitysweden.com/>

<sup>25</sup> <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2012/08/14/building-sustainable-transport-systems-in-chinese-cities>

högre exploateringsgrad och höjd ambitionsnivå vad gäller hållbarhetslösningar och helhetstänkande.

Bedömningen är att huvuddelen av kostnaderna för dessa infrastruktursatsningar belastar statsbudgeten tidigast från år 2019. De statliga kostnaderna förknippade med exploateringarna redovisas i anslutning till beskrivningarna av respektive område.

#### **Medel till samordningsfunktion för att ge stöd i komplexa processer**

Den ovan beskrivna samordningsfunktionen ska erbjuda process- och kunskapsstöd som kan bidra till att möjliggöra eller påskynda planeringsprocesser i de fall där dessa är komplexa eller där ett ”låst läge” har uppstått mellan berörda parter. Samordningen ska också underlätta och påskynda samordningen av statliga intressen avseende möjliga exploateringsområden där det finns målkonflikter. Vidare föreslås ett process- och utredningsstöd till mindre kommuner i regioner med stort bostadsbehov kunna fördelas via samordningsfunktionen med stöd av Boverket.

Utredningen uppskattar kostnaden för samordningen och processtödet till 15 Mkr per år.

#### **Nio identifierade områden för större samlade exploateringar i sex kommuner**

Utredningen redovisar i denna delrapport nio områden med större samlad exploatering av bostäder med hållbart byggande som kan komma till stånd, tidigareläggas eller ges högre exploateringsgrad och höjd ambitionsnivå vad gäller hållbarhetslösningar och helhetstänkande genom att staten bidrar med investeringar i viss infrastruktur och andra åtgärder. Områdena finns i sex olika kommuner.

Det förlängda uppdraget enligt regeringsbeslutet den 22 juni 2017 möjliggör att fler områden kan komma att presenteras i slutrapporten som ska lämnas till regeringen senast den 31 december 2017.

Nedan redovisas, i geografisk ordning från söder till norr, de områden som hittills identifierats som lämpliga för större samlade exploateringar.

## Landvetter södra i Härryda kommun

### **Kort beskrivning av området**

En ny stad för minst 25 000 invånare med 10 000 bostäder och ett större antal arbetsplatser planeras att byggas i ett helt obebyggt område i Härryda kommun. Området ligger strategiskt mitt emellan Göteborg och Borås, nära Landvetter flygplats och riksväg 40. Stråket är ett av landets snabbast växande.

Härryda kommun äger sedan år 2014 huvuddelen av marken i området. Översiktsplanen antogs år 2012 och den fördjupade översiktsplanen för området beräknas vara klar år 2018.

Landvetter södra planeras utifrån en framtida spårbunden förbindelse till Göteborg och Landvetter flygplats. Inom en radie av 700 meter från den tänkta järnvägsstationen planeras för centrumbebyggelse och tät flerbostadsbebyggelse med stadsmässig karaktär. I området mellan 700 och 1500 meter från stationen planeras för lägre hus. Huvuddelen av transporter inom ska kunna ske med till exempel självkörande minielbussar eller andra hållbara och moderna färdssätt.

Området har höga miljö-, natur- och kulturmiljövärden som måste beaktas i planeringsprocessen. Läget nära skog och sjöar ger en attraktiv boendemiljö och närhet till arbetstillfällen i bland annat Göteborg, Mölnlycke, Landvetter Airport City och Borås. Kommunen planerar för att människor från alla socioekonomiska grupper ska kunna bosätta sig i Landvetter södra.

År 2014 beslutade kommunfullmäktige om fyra styrande inriktningsmål för Landvetter södra:

- **Den mänskliga staden.** Landvetter södra är ett samhälle för alla, en demokratisk, jämlik, inkluderande och uthållig stad, där kroppslig och själslig hälsa står i centrum. Staden erbjuder attraktiva omgivningar genom att bevara och förädla områdets unika miljö och karaktär. Likaså erbjuds ett brett utbud av idrott, kultur och upplevelser i en stad, där det alltid händer något.

- **Den moderna staden.** Landvetter södra är en blandstad med en vågad arkitektur, som byggs med hög täthet, funktionsblandning och med en levande och attraktiv stadskärna med mötesplatser för alla. Staden har unika byggnader, verksamheter, etableringar och aktiviteter, med höga uppmärksamhetsvärden och är en förebild för hur ett modernt stationsområde ska se ut.
- **Den internationella staden.** Landvetter stad har stor betydelse och väcker intresse, såväl i ett lokalt som regionalt, nationellt och internationellt perspektiv, där staden är funktionellt integrerad med Landvetter Airport City med dess utbud av handel, service och arbetsplatser och med Landvetter flygplats. Staden har en tydlig internationell karaktär.
- **Den innovativa staden.** Landvetter stad erbjuder en flexibel och innovativ miljö, präglad av entreprenörskap. Under såväl planeringsfas, byggnation och som färdigställt samhälle utnyttjas de senaste rönen inom social och teknisk forskning samt används spjutspetsteknik inom alla samhällsbyggnadsområden, däribland energi, miljö, transport, trafik och IT.

Kommunen har under år 2017 genomfört en framtidsspaning kring inriktningsmålen med elever i årskurs 9 och gymnasiet. Elever i grundskolan har byggt Landvetter södra i datorspelet Minecraft. Idéerna härifrån arbetas nu in i fördjupningen av översiktsplanen. Vidare har en utställning kring Landvetter södra genomförts och fler dialoger med kommuninvånarna planeras.

#### **Hinder för genomförandet av exploateringen**

Utredningen bedömer att exploateringen kommer att genomföras. Staten kan genom planering för vissa infrastrukturåtgärder bidra till att den nya staden får högre exploateringstal, att fler bostäder byggs på kortare tid och ett minskat behov av bilanvändning för dagliga transporter för stadens invånare och till arbetsplatser i området.

#### **Behov av statliga insatser**

En spårbunden anslutning till Göteborg, Landvetter flygplats och Borås från Landvetter södra skulle ge de bästa förutsättningarna för att staden ska kunna planeras för en tät stadsbebyggelse med moderna transportsystem och

minimerad traditionell bilanvändning. Med rätt planering kan en centralt placerad järnvägsstation attrahera företagsetableringar och kommersiell handel.

Om en spårbunden lösning drar ut på tiden krävs en temporär lösning. Planeringen av staden måste utgå från det tänkta stationsläget. Exempelvis kan en BRT-liknande<sup>26</sup> lösning användas i det framtida tågspåret.

### **Statliga kostnader förknippade med exploateringen**

Kostnaderna för en spårbunden lösning till Landvetter södra har inte kunnat beräknas då ett omtag i planeringen av spårbunden trafik på sträckan Göteborg -Landvetter-Borås har gjorts. Diskussioner om sträckningen för regional- respektive höghastighetsbana och fördelning av kostnader pågår.<sup>27</sup>

Av Trafikverkets åtgärdsplanering i ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029”<sup>28</sup> framgår att sträckan Göteborg -Landvetter-Borås pekas ut som en brist, d v s ska utredas vidare. Bristen utgörs av kapacitetsproblem och långa restider. I fotnot framgår att ”*Eventuella lösningar på kort sikt förhandlas av regeringens samordnare för större samlade exploateringar.*”

Av Trafikverkets åtgärdsplanering framgår vidare att objektet ”*Mölnlycke–Bollebygd/Göteborg–Borås utgår på grund av ett stort omtag. Ingår i den utpekade bristen Göteborg–Landvetter–Borås i grundförslaget. Det förutsätts att överenskommelse tecknas med kommunerna och region om bostadsutveckling och medfinansiering. En delfinansiering har avsatts bland de investeringar som övervägts motsvarande en ökning av medel för namngivna investeringar med 10 procent. Sträckan har också hög aktualitet för den nationella bostadssamordnaren för större samlade exploateringar.*”

För den fortsatta dialogen bör förutsättningarna för temporära lösningar från Landvetter södra till Göteborg eller Landvetter flygplats undersökas. Som ett underlag till dialogen har Trafikverket översiktligt utrett förutsättningar, åtgärder och kostnader för att trafikförsörja Landvetter södra med BRT till Göteborg. En BRT-lösning mellan Landvetter södra och Göteborg bedöms

---

<sup>26</sup> Kollektivtrafikkonceptet Bus Rapid Transit, BRT, kännetecknas bl a av egna körbanor i direkt anslutning till befintlig väginfrastruktur, tydliga linjesträckningar, hög framkomlighet och signalprioritering, hög turtäthet etc. Se BRT i Stockholmsregionen, Per Kågesson, juni 2015 och Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2013. Remissutgåva, mars 2016.

<sup>27</sup> <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalandslan/GoteborgBoras/Nyheter/2017/201705/aktuellt-projektlage-for-goteborgboras/>

<sup>28</sup> Trafikverket (2017) Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Ärendenummer TRV 2017/32405.

kosta mellan 500 och 800 Mkr. Även om kostnaderna för en sådan förhållandevis dyr temporär lösning bör kunna fördelas på fler nyttor, skulle lösningen medföra en omprioritering av planer och resurser i regionen.

### **Övriga konsekvenser av exploateringen**

En studie genomförd av Hammar Locum Metior AB i januari 2017 på uppdrag av Härryda kommun visar att projektet Landvetter södra är ”*robust lönsamt både för den som är byggherre och kommunen själv*” och att ”*det finns gott stöd för att bedöma att projektet är kommunalekonomiskt och marknadsmässigt genomförbart i tidsperspektivet 30 år*”. Bedömningen utgår från att annan part än kommunen ”*tillhandahåller spår och stationer för pendeltåg/regiontåg och att någon operatör finner lämpligt att trafikera banan med tillräcklig frekvens*”.

### **Exploaterings lämplighet utifrån ett regionalt perspektiv**

Utredningen har låtit analysera exploateringen Landvetter södras lämplighet utifrån ett regionalt perspektiv. Av den analys som genomförts av Sweco Society AB framgår följande.

*”Landvetter södra har goda möjligheter att bidra till regionala utvecklingsmål. I vilken grad detta sker beror till stor del på hur väl tillgängligheten med kollektivtrafik till Göteborg respektive Borås utvecklas. Ytterligare en framgångsfaktor är att området utformas med en blandning av olika boende- och upplåtelseformer. Ingen direkt målkonflikt har identifierats.*

*Landvetter södra är ursprungligen utvecklat för ett scenario med en ny tågstation som lokaliserar på den planerade höghastighetsbanan. Ett sådant scenario skulle ge mycket god uppkoppling till såväl Göteborgs som Borås arbetsmarknad och övriga målpunkter i form av bland annat offentlig och privat service. Restiderna till Göteborg C skulle bli cirka 15 minuter med storregionala snabbtåg och ännu kortare till Borås.<sup>29</sup> I skrivande stund arbetar inte Sverigeförhandlingen för att stationen realiseras, däremot planeras för en station vid Landvetter flygplats.<sup>30</sup> ”*

---

<sup>29</sup> Trafikverket, 2016, Kompletterande trafikutredning Stråket Göteborg – Borås Delrapport Alternativ 1

<sup>30</sup> Sverigeförhandlingen, 2017-05-10, Pressmeddelande: Ny möjlig utformning av järnväg Göteborg – Borås



I bilaga redovisas hur exploateringen i Landvetter södra förhåller sig till de enskilda målen i den regionala planen<sup>31</sup>.

## Segersäng i Nynäshamns kommun

### **Kort beskrivning av området**

Området Segersäng ligger i direkt anslutning till befintlig pendeltågstation på Nynäsbanan och riksväg 73. Av- och påfart till riksvägen finns. Restiden till Stockholms central är med nuvarande tidtabell 49 minuter. En framtida utbyggnad av dubbelspår på Nynäsbanan förkortar restiden avsevärt. Med bil är avståndet till centrala Stockholm 44 km.

Inom en radie av en till två km från Segersäng station planeras bostäder, kommunal service, handel och verksamheter. Området pekas ut som en utvecklingsort i kommunens översiktsplan från år 2012. Idag finns det cirka 250 fastigheter och 760 invånare i Segersäng by, som byggdes upp på den östra sidan av järnvägen i början av 2000-talet.

I anslutning till Nynäshamns stadskärna finns endast begränsad mark att exploatera. Nynäshamns kommun köpte därför år 2013 den så kallade Stockholmsmarken, som totalt omfattar cirka 2400 hektar, varav Segersäng utgör en del av detta. Som en jämförelse är Segersäng fem gånger så stort som Södermalm i Stockholm. Kommunen kan skapa förutsättningar för att det byggs 7 000-10 000 nya bostäder i Segersäng fram till år 2035.

Kommunen har under senare tid sett en ökad efterfrågan på bostäder delvis till följd av den näringslivsutveckling som följer av Stockholm Norvik hamn som nu byggs i Norvik nära Nynäshamn stad. Hamnen bedöms få en betydande roll för varuförsörjningen i hela Stockholmsregionen efter år 2020. Efterfrågan finns nu även på företagsetableringar i närheten av hamnen.

Kommunens ambition är att skapa ett samhälle i samklang med de natur- och kulturhistoriska förutsättningarna och som genomsyras av hållbarhet. Segersäng är ett havsnära kulturlandskap med fornlämningar från

---

<sup>31</sup> Västra Götaland 2020. Strategi för tillväxt och utveckling i Västra Götaland 2014-2020 (RUP), Västra Götalandsregionen

jägarstenåldern. I kommunens översiktliga naturinventering har fem områden runt Segersäng pekats ut som ekologiskt värdefulla. Segersäng ligger cirka tre kilometer från havet, som kan nås via befintliga cykelstigar.

### **Hinder för genomförandet av exploateringen**

Utbyggnaden av Segersäng är en utmaning för en kommun av Nynäshamns storlek. Befolkningen i kommunen är idag 27 000, varav 5400 bor på landsbygden. Exploateringen innebär framtunga investeringar i bland annat infrastruktur och offentlig service.

En förutsättning för ökad exploatering i Segersäng är enligt kommunen att det anläggs en ny väg som binder ihop riksväg 73 med området väster om järnvägen. Men ökad befolkning i Segersäng krävs även en planskild korsning mellan vägen och Nynäsbanan. För att minska barriäreffekten av väg och järnväg föreslår kommunen en bredare bro, en så kallad ekodukt<sup>32</sup>. Ekodukten kan rymma både vägen och naturmark över järnvägen och på så sätt binda ihop grönstrukturen i området.

### **Behov av statliga insatser**

En ny regional väg förbi området och planskild korsning behövs för att exploateringen i Segersäng ska komma till stånd.

På sikt krävs en utbyggnad av Nynäsbanan.

### **Statliga kostnader förknippade med exploateringen**

I en åtgärdsvalsstudie genomförd av kommunen år 2017 har kostnaderna översiktligt beräknats till 49 Mkr för en ny väg, planskild passage mellan väg och järnväg, planskild passage över järnväg för oskyddade trafikanter samt nya gång- och cykelbanor.

### **Exploaterings lämplighet utifrån ett regionalt perspektiv**

Utredningen har låtit analysera exploateringen Segersängs lämplighet utifrån ett regionalt perspektiv. Av den analys som genomförts av Sweco Society AB framgår följande.

*”Segersäng ligger ca 50 minuter från centrala Stockholm med kollektivtrafik. Det är i den övre gräns som normalt kan accepteras som pendlingsavstånd. Behövs ett byte för att*

---

<sup>32</sup> <https://sv.wikipedia.org/wiki/Ekodukt>

*nå sin arbetsplats så är restidsgränsen passerad. Det innebär i praktiken att möjliga arbetsplatser till stor del begränsas till Söderort. Målet i RUFSS att nå 55% av Stockholms arbetsplatser på en restid av max 45 minuter nås inte. Detta är dock det enda regionala utvecklingsmålet där Segersäng bidrar till sämre måluppfyllelse. Segersäng ger däremot positiva bidrag till ett stort antal andra målsättningar som exempelvis exploatering i kollektivtrafiken nära läge och tillgång till grönska.*

*En viktig aspekt är att restiderna till Stockholm håller nere bostadspriserna, trots kvalitét som bland annat närhet till skog och natur. Är målet att få in fler människor på bostadsmarknaden så måste det också finnas bostäder som människor har råd att bo i. Segersäng kan möjliggöra bostäder för en bredare socioekonomisk grupp än andra områden närmare Stockholm.”*

I bilaga redovisas hur exploateringen Segersäng förhåller sig till de enskilda målen i den regionala planen<sup>33</sup>.

### **Övriga konsekvenser av exploateringen**

Utredningen har låtit genomföra en studie av de samhällsekonomiska konsekvenserna av en exploatering i Segersäng. Studien, som utförts av Sweco Society AB, redovisas i bilaga.

## **Hemfosa i Haninge kommun**

### **Kort beskrivning av området**

Hemfosa ligger längst söderut i Haninge kommun och består idag av skog, ängsmark, hästgårdar och mindre sommarstugeområden. Hemfosa har en pendeltågsstation som idag är underutnyttjad. Idag kliver cirka 200 personer dagligen på eller av i Hemfosa.

Restiden med pendeltåg till Stockholms central är 37-48 minuter. Den kortare restiden är med så kallat skip stop-tåg. Till Haninge centrum är restiden 21 minuter. Vägavståndet från Hemfosa till centrala Stockholm är 36 kilometer och till väg 73 är det 2,2 kilometer.

---

<sup>33</sup> Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFSS 2050. Europas mest attraktiva storstadsregion. Samrådsförslag 8 April-30 september 2016, Stockholms läns landsting

Haninge kommun är en av tre stora fastighetsägare i Hemfosa. Tillsammans äger de 1 665 hektar mark. I Hemfosa finns goda möjligheter att utveckla en modern, hållbar och naturnära stadsbebyggelse med boendekostnader som ger en blandad befolkning. Inom 500 meter från stationen Hemfosa kan det rymmas 6 000 bostäder och inom en radie av drygt 1000 meter kan sammanlagt 12 000 bostäder komma att rymmas. Nordöst om området finns redan ett företagsområde utpekade i Haninge kommuns översiktsplan.

Hemfosa saknar idag i princip bebyggelse och gatunät. Det möjliggör en hållbar stadsutveckling där kollektivtrafikens tillgänglighet får forma staden. För att kunna bygga tätt och utnyttja lägen i närhet till pendeltåget planerar kommunen för företräde för fossilfri kollektivtrafik och cykel, men med bilen integrerad utifrån dagens och morgondagens lösningar och behov.

#### **Hinder för genomförandet av planen**

För att möjliggöra exploatering i Hemfosa finns enligt Haninge kommun behov av ett antal större investeringar, som kommunen inte har egen kapacitet att stå för. Dessa är bland annat ny vägförbindelse och anslutning till väg 73. Vidare lyfter kommunen behovet av ombyggnad av pendeltågsstationen för ökad kapacitet och övergång över järnväg utan att passera spårområdet. Sociodukter<sup>34</sup> över eller under järnvägen för ökad rörlighet mellan södra och norra delen av Hemfosa lyfts också. För att möjliggöra 15-minuterstrafik krävs vändspår.

#### **Behov av statliga insatser**

En ny vägförbindelse till väg 73 och planskild korsning behövs för att exploateringen i Hemfosa ska komma till stånd.

På sikt krävs en utbyggnad av Nynäsbanan.

#### **Statliga kostnader förknippade med exploateringen**

En anslutning till väg 73 ska utredas i en åtgärdsvalsstudie. Därefter bör investeringen tas med i länsplanen för regional transportinfrastruktur.

---

<sup>34</sup> <https://sv.wikipedia.org/wiki/Sociodukt>

### **Exploaterings lämplighet utifrån ett regionalt perspektiv**

En analys av lämpligheten utifrån ett regionalt perspektiv av en exploatering i Segersäng i Nynäshamns kommun har genomförts (se ovan). Hemfosa ligger en pendeltågsstation från Segersäng i riktning mot Stockholm. Förhållandena för de två områdena bör vara relativt likartade, varför slutsatserna av analysen för Segersäng i stort kan anses gälla även för Hemfosa.

### **Övriga konsekvenser av exploateringen**

Den studie av de samhällsekonomiska konsekvenserna av en exploatering i närliggande Segersäng (se ovan) kan i stort anses gälla för Hemfosa. En skillnad är att Hemfosa har ett starkare läge då det sedan december 2016 finns dubbelspår utbyggt till Hemfosa. Mellan Hemfosa och Nynäshamn är det fortfarande enkelspår (med mötesstation vid Segersäng).

### **Fem exploateringar i Knivsta och Uppsala**

Fyra lokaliseringar som hör samman med kapaciteten på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala har identifierats. Planeringen för byggstart i områdena bedöms kunna starta så snart beslut om en spårutbyggnad har fattats.

På längre sikt kan även området ”Nysala” på kommungränsen mellan Knivsta och Uppsala, vara lämpligt för en större samlad exploatering.

### **Hinder för genomförandet av exploateringarna**

Ostkustbanan har i dag kapacitetsbrister. Arbetspendlingen mellan Uppsala och Stockholm är stor och förväntas öka ytterligare när arbetsmarknaden förstoras.

### **Nydal och Alsike i Knivsta kommun**

#### **Kort beskrivning av områdena**

Sedan Knivsta kommun bildades år 2003 har befolkningen ökat med 35 procent, till 17 000 invånare år 2016. Ytterligare utbyggd infrastruktur skapar möjligheter för kommunen att växa för att inom kort utgöra en ny småstad i mälardalsregionen. Knivsta nås från Stockholm på 30 minuter och från Uppsala på 10 minuter.

Enligt Knivstas Vision 2025, fastställd av kommunfullmäktige år 2013, ska kommunen växa till uppemot 25 000 invånare år 2025. En ökande andel av befolkningen ska arbeta i Knivsta. Som en röd tråd i visionen löper det hållbara samhället och målet är att utveckla Knivsta till en föregångskommun vad gäller ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter. Ambitionen är bilanvändningen ska minskas och att mer hållbara transportmedel ska bli en naturlig del av vardagen.

Knivsta kommun och kommunens bolag äger en stor del av den mark som ska bebyggas vilket ger kommunen rådighet och i viss mån finansiella förutsättningar att skapa ett ”framtidssäkert och attraktivt samhälle”. Kommunen ser möjligheten att skapa förutsättningar för ytterligare cirka 22 000 bostäder under de kommande 20 åren. En ny översiktsplan beräknas antas under slutet av år 2017.

Knivstas huvudsakliga utveckling planeras till två platser där nya stadsdelar ska växa fram, Nydal vid Knivsta tätort och tätorten Alsike.

Knivsta tätort kommer fortsätta sin omvandling från ett mindre stationssamhälle till en småstad. Bebyggelsen i området Nydal, nära järnvägsstationen, kommer att byggas med en ökad täthet för att ta betydligt mindre ytor i anspråk än tidigare bebyggelse.

Alsike tätort är det andra området där samlad nybebyggelse kommer att ske. Alsike har idag en större andel småhus än flerbostadshus. Den relationen kommer att jämnas ut. Alsike kommer förbli den ort där utvecklingen är mer småskalig.

Knivsta planerar för en diversifierad tillväxt genom byggnation i olika skalor och byggnadstyper i de två tätorterna. Kommunen lockar idag huvudsakligen unga barnfamiljer, men i takt med ett breddat utbud ökar möjligheten till en mer heterogen befolkning.

#### **Behov av statliga insatser och statliga kostnader förknippade med exploateringen i Nydal och Alsike**

Exploateringarna förutsätter enligt kommunen en kapacitetshöjning på Ostkustbanan, tågstation i Alsike, samt på- och avfart till E4:an. Vidare behövs planskilda korsningar för gång och cykel.

Enligt Trafikverket ger en spårutbyggnad på Ostkustbanan möjligheten att hantera pendeltågstrafik och fjärrtrafik åtskilt och därmed möjliggörs stopp på fler lokala platser med stora exploateringar längs sträckan.

Spårutbyggnaden till fyra spår mellan Stockholm och Uppsala finns med som namngiven investering i Trafikverkets ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029<sup>35</sup> med förbehållet att ”*överenskommelser tecknas med berörda kommuner om bostadsåtaganden som möjliggörs av åtgärden*” och att detta förhandlas ”*av regeringens samordnare för större samlade exploateringar*”.<sup>36</sup>

Utbyggnaden till fyra spår har av Trafikverket beräknats till totalt 6 833 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden 2018-2029 uppgår till 2 366 miljoner kronor.

Ansvarsfördelning vid ny- och ombyggnader av stationer och hur processen kan se ut när nya stationer planeras eller befintliga utvecklas beskrivs i skriften ”Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer”<sup>37</sup>.

## Bergsbrunna med omgivning och Södra staden i Uppsala kommun

### Kort beskrivning av områdena

I Uppsala kommun finns två nya områden för bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling, Bergsbrunna och Södra staden. Områdena bedöms sammanlagt kunna rymma 33 000 bostäder och 10 000 – 20 000 arbetsplatser. Översiktsplanen antogs i början av år 2017 och en fördjupad översiktsplan beräknas klar under år 2019. Marken ägs i huvudsak av kommunen och staten.

Områdena ska enligt kommunen:

---

<sup>35</sup> Trafikverket (2017) Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Ärendenummer TRV 2017/32405.

<sup>36</sup> Sammanlagt är bedömningen att objektet har potential att möjliggöra byggande av cirka 50 000-100 000 bostäder i de berörda kommunerna. En förutsättning för att objektet ska genomföras är att en överenskommelse nås mellan kommunerna och regeringens samordnare för större samlade exploateringar. För att trafiken från de nya bostadsområdena ska kunna hanteras kommer det också krävas följdinvesteringar i både väg och järnvägsnätet. Det gäller exempelvis nya stationer och eventuell ny anslutning till E4. Utformning och fördelning av kostnader för dessa behöver utredas vidare.” Namngivna investeringar. Underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. (2017:158)

<sup>37</sup> Dokumentbeteckning: 2017:069. Se <https://trafikverket.ineko.se/se/trafikverkets-ansvar-vid-planering-och-utveckling-av-stationer>

- fungera som modellområden för hållbart stadsbyggande och utgöra testbäddar för byggsektorn
- understödja hållbart resande lokalt och regionalt
- bebyggas med stora volymer på ny mark
- utvecklas med helt nya stadsdelar med fokus på innovativa lösningar
- ingå socialt och fysiskt i sammanhängande stadsbygd
- kvalitetssäkras och följas upp från idé till genomförande.

Ambitionen är att skapa socialt blandade stadsdelar och att bygga bostäder till överkomliga priser. Sedan flera år tillbaka tillämpas "Uppsalamodellen" för markanvisning. Modellen innebär att kommunen i samband med markanvisningstävlingar portionerar ut små och stora markområden utifrån önskade stadskvaliteter. Syftet är att öka bostadsbyggandet, säkra önskade kvaliteter, få en prisvariation på bostäder, skapa hållbara och variationsrika miljöer samt stimulera nytänkande.

Kommunens målsättning är att utvecklingen inom de föreslagna områdena också ska skapa mervärden i intilliggande, befintliga stadsdelar. Det handlar bland annat om Gottsunda, som idag domineras av hyresrättslägenheter och få arbetsplatser. Här arbetar Uppsala kommun sedan många år med förebyggande socialt arbete. Nyligen pekades Gottsunda ut som ett av Sveriges 23 särskilt utsatta områden. För att bryta polariseringen och öka sammanhållningen arbetar kommunen för att skapa socialt blandade boende- och vistelsemiljöer. Fler arbetsplatser och målpunkter av regional karaktär inom socialt utsatta stadsdelar är en åtgärd. Genom att koppla samman befintliga stadsdelar inom och vid Södra staden och Bergsbrunna skapas förutsättningar för nya bostäder och arbetsplatser och ett mer sammanlänkat och integrerat Uppsala. Här fyller Ultunalänken en viktig funktion.

#### **Behov av statliga insatser och statliga kostnader förknippade med exploateringen i Bergsbrunna och Södra staden**

Exploateringarna förutsätter enligt kommunen en kapacitetshöjning på Ostkustbanan, tågstation vid Bergsbrunna som kan avlasta Uppsala resecentrum och en länk för kapacitetsstark kollektivtrafik över ån till Södra staden. Det behövs också en ny trafikplats vid E4:an för att den nya tågstationen vid Bergsbrunna ska bli en regional omstigningspunkt.



Enligt Trafikverket ger en spårutbyggnad på Ostkustbanan möjligheten att hantera pendeltågstrafik och fjärrtrafik åtskilt och därmed möjliggörs stopp på fler lokala platser med stora exploateringar längs sträckan.

Spårutbyggnaden till fyra spår mellan Stockholm och Uppsala finns med som namngiven investering i Trafikverkets ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029<sup>38</sup> med förbehållet att ”*överenskommelser tecknas med berörda kommuner om bostadsåtaganden som möjliggörs av åtgärden*” och att detta förhandlas ”*av regeringens samordnare för större samlade exploateringar*”.<sup>39</sup>

Utbyggnaden till fyra spår har av Trafikverket beräknats till totalt 6 833 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden 2018-2029 uppgår till 2 366 miljoner kronor.

Ansvarsfördelning vid ny- och ombyggnader av stationer och hur processen kan se ut när nya stationer planeras eller befintliga utvecklas beskrivs i skriften ”Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer”<sup>40</sup>.

### ”Nysala” i Uppsala och Knivsta kommuner

En möjlig lokalisering för större samlad exploatering på längre sikt är ett område med arbetsnamnet ”Nysala” på gränsen mellan Uppsala och Knivsta. Stockholms handelskammare föreslår i skriften ”Fyra spår ger 100 000 bostäder” i en första etapp en stadsbildning på 75-100 hektar, med 8000 flerbostadshus och 12 000 småhus<sup>41</sup>.

---

<sup>38</sup> Trafikverket (2017) Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Ärendenummer TRV 2017/32405.

<sup>39</sup> Sammanlagt är bedömningen att objektet har potential att möjliggöra byggande av cirka 50 000-100 000 bostäder i de berörda kommunerna. En förutsättning för att objektet ska genomföras är att en överenskommelse nås mellan kommunerna och regeringens samordnare för större samlade exploateringar. För att trafiken från de nya bostadsområdena ska kunna hanteras kommer det också krävas följdinvesteringar i både väg och järnvägsnätet. Det gäller exempelvis nya stationer och eventuell ny anslutning till E4. Utformning och fördelning av kostnader för dessa behöver utredas vidare.” Namngivna investeringar. Underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. (2017:158)

<sup>40</sup> Dokumentbeteckning: 2017:069. Se <https://trafikverket.ineko.se/se/trafikverkets-ansvar-vid-planering-och-utveckling-av-stationer>

<sup>41</sup> Fyra spår ger 100 000 bostäder. Bygg ut järnvägen Stockholm – Uppsala. Analys 2015:4. Sid 11. Stockholms Handelskammare

### **Behov av statliga insatser och statliga kostnader förknippade med exploateringen i "Nysala"**

Ett stationssamhälle i området ifråga förutsätter ett stationsläge på järnvägen mellan Uppsala och Stockholm. Ytterligare ett stationsläge på denna sträcka skulle förlänga restiden mellan de stationer som flest resenärer reser, d v s mellan Stockholm C och Uppsala C. Med ett relativt kort avstånd till de tänkta stationerna i Bergsbrunna och Alsike bör även alternativa lösningar undersökas, exempelvis modern kollektivtrafik som trafikerar sträckan Alsike-Nysala-Bergsbrunna.

Underlag saknas för att kostnaderna ska kunna beräknas.

### **Exploateringarnas lämplighet utifrån ett regionalt perspektiv**

Utredningen har låtit analysera exploateringarna i Knivsta och Uppsala kommuners lämplighet utifrån ett regionalt perspektiv. Av den analys som genomförts av Sweco Society AB framgår följande.

*"De utpekade områdena Nydal, Alsike, "Nysala" och Bergsbrunna ligger i linje med vad RUS:en beskriver. Det gäller speciellt för Nydal i Knivsta, där kollektivtrafik redan finns och går att utveckla tämligen omgående. För Alsike, "Nysala" och Bergsbrunna krävs ny infrastruktur. Alla fyra områden har bra eller mycket bra möjlighet att tillgodose behovet av bostäder. Områdena ligger väl i linje med vad den regionala utvecklingsstrategin efterfrågar. Det är framför allt socioekonomiska faktorer kopplat till befolkningen som utgör en risk med exploateringarna. Områdena har höga kvalitéer, av vilka de viktigaste är den regionala tillgängligheten med korta restider samt möjligheten att skapa goda boendemiljöer. Dessa egenskaper gör dock att områdena riskerar att bli dyra att bo och verka i och därmed exkluderande för en stor del av befolkningen.*

*Det finns en betydande risk med exploateringarna om behovet av pendeltågsstationer inte tillgodoses. Byggs inte järnvägen och områdena blir utan pendelstationer så kan flera av målen i den regionala planen inte nås. Exploateringarna riskerar då att ge betydande negativ påverkan på de regionala utvecklingsmålen med fler bilar och ökad trängsel. Inte heller kommer den regionala tillgängligheten att bli lika stor, vilket är den sannolikt viktigaste kvalitén."*

I bilaga redovisas hur exploateringarna i Knivsta och Uppsala kommuner förhåller sig till de enskilda målen i den regionala planen<sup>42</sup>.

Likartade förhållanden råder i de två områdena i Uppsala kommun, Bergsbrunna och Södra staden. Någon separat analys av Södra staden har därför inte gjorts.

### **Övriga konsekvenser av exploateringarna i Knivsta och Uppsala kommuner**

Den storregionala systemanalysen ”En bättre sats”<sup>43</sup> från september 2016 beskriver gemensamma prioriteringar för transportinfrastrukturen i sju län i Stockholm-Mälardalenregionen, Östergötland och Gotland<sup>44</sup>. Analysen lyfter fram två nya spår mellan Skavstaby och Uppsala som ett prioriterat behov. De prioriterade behoven är *”kopplade till tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm och till/från Stockholms regionala kärnor samt en effektiv godshantering och varuförsörjning”*.

Av Trafikverkets åtgärdsvalsstudie ”ABC-stråket Uppsala, Sigtuna och Knivsta kommun. Uppsala och Stockholms län”<sup>45</sup> från april 2017 framgår att stråket mellan Uppsala och Stockholm är en betydelsefull tillväxtmotor i Sverige. Kopplingen till Arlanda ger nationell och internationell tillgänglighet. En av de rekommenderade åtgärderna i studien är två nya spår mellan Uppsala och Knivsta/Myrbacken.

Den samlade effektbedömning som gjorts för utbyggnad till fyra spår med nya stationslägen i Bergsbrunna och Alsike visar på samhällsekonomiskt positivt resultat. Förutsättningar för nya stationer behöver enligt åtgärdsvalsstudien klargöras avseende nyttor och kostnader. Vidare framgår att *”åtgärden bidrar positivt till de transportpolitiska målen framförallt genom en förbättring av tillgängligheten och ökad personkapacitet. Negativa effekter uppstår i form av intrång och påverkan på landskapet.”*

---

<sup>42</sup> Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län – Ett gott liv i en nyskapande kunskapsregion med internationell lyskraft, Region Uppsala

<sup>43</sup> <http://www.malardalsradet.se/en-battre-sits/>

<sup>44</sup> Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland

<sup>45</sup>

[http://www.trafikverket.se/contentassets/4b6206dd8f294f25a3b31183f06020d3/rapport\\_atgardsvsstudie\\_abc\\_.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/4b6206dd8f294f25a3b31183f06020d3/rapport_atgardsvsstudie_abc_.pdf)

Kostnader för och nyttoeffekter av en utbyggnad av två nya spår mellan Stockholm och Uppsala redovisas översiktligt i Stockholms Handelskammars skrift ”Fyra spår ger 100 000 bostäder”<sup>46</sup>. Av skriften framgår att beräkningar genomförda av konsultföretaget WSP på Handelskammarens uppdrag visar att *”en utbyggnad av fyra spår med nya stationer på sträckan Uppsala-Märsta kan rymmas inom en kostnadsram i storleksordningen tio miljarder”*. Nyttoeffekter har beräknats av en utbyggnad av två ytterligare spår mellan Uppsala, Arlanda och Stockholm (således delvis en annan sträckning). Slutsatsen är att *”de totala sammanlagda nyttorna av en sådan järnvägsutbyggnad kan summeras till 22 miljarder”*. Handelskammarens slutsats är att en satsning på två nya spår i ytläge mellan Uppsala och Märsta kan vara *”sambällsekonomiskt lönsam redan på egna meriter”*.

## Näringen i Gävle kommun

### **Kort beskrivning av området**

En utbyggnad av Ostkustbanan norr om Gävle får många positiva effekter för Gävle och hela regionen. Bland annat möjliggörs en större samlad exploatering med 4 000 – 6 000 bostäder i området Näringen i centrala Gävle. Näringen är attraktivt beläget i direkt anslutning till innerstaden, vackra naturområden och har korta avstånd till service och kommunikationer.

Utbyggnaden av Ostkustbanan möjliggör en ny sträckning av banan i Gävle. Befintlig rangerbangård kan flyttas och befintliga barriärer brytas upp och knyta samman Näringen med Gävles centrum. Näringen är nu ett industriområde och har således goda förutsättningar att bli en funktionsblandad ny hållbar stadsdel. Gävle kommun och staten äger huvuddelen av marken i området.

En järnväg till hamnen och en trafikled med tung trafik passerar genom Näringen. Området ligger också intill kommunens vattentäkt. Planering och plangenomförande kommer därför att kräva innovativa lösningar för att minimera miljöpåverkan och för att åstadkomma god tillgänglighet.

---

<sup>46</sup> Fyra spår ger 100 000 bostäder. Bygg ut järnvägen Stockholm – Uppsala. Analys 2015:4. Sid 9. Stockholms Handelskammare

Gävle kommun har höga ambitioner inom hållbarhetsområdet, såväl miljömässigt som socialt. Ett miljöstrategiskt program antogs år 2013 och ett särskilt program för social hållbarhet är under framtagande. I den nya översiktsplanen ställs krav på social hållbarhet i utvecklingen av staden. Detta förtydligas i strategier som ”*det goda livet för alla*” och ”*ta vara på platsens värde*”.

### **Hinder för genomförandet av planen**

Det centralt belägna området Näringen är idag ett industriområde. Mark behöver frigöras för att verksamheterna i området ska kunna flyttas. Flytten av godsbangården är förenad med höga kostnader.

### **Behov av statliga insatser**

Genom utbyggnaden av en första etapp av Ostkustbanan norr om Gävle kan den del av banan som går genom Gävle få en annan sträckning. Olika omdisponeringar medför att området Näringen kan frigöras för bostadsexploatering.

### **Statliga kostnader förknippade med exploateringen**

Utbyggnaden av första etappen av Ostkustbanans dubbelspår finns med i Trafikverkets åtgärdsplan i verkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Objektet benämns Gävle – Kringlan.

*Av planen framgår att ”Regeringens samordnare för större samlade exploateringar har för avsikt att förhandla med Gävle kommun om hur man i kommande stadsbyggnadsprojekt kan använda innovativa lösningar för att bidra till goda livsmiljöer och minskad klimatpåverkan, i syfte att stärka effekten av infrastrukturåtgärden så att den bidrar till fler bostäder och hållbar stadsutveckling.”*

### **Exploaterings lämplighet utifrån ett regionalt perspektiv**

Utredningen har låtit analysera exploateringen Näringens lämplighet utifrån ett regionalt perspektiv. Av den analys som genomförts av Sweco Society AB framgår följande.

*”Området Näringen är ett centralt omvandlingsområde i Gävle med plats för ca 4000-6000 bostäder. För att Näringen ska bli det omvandlingsområde som beskrivs förutsätts att Nya Ostkustbanan byggs, vilket bland annat innebär att en ny järnvägsanslutning till Gävle etableras. Analysen av Näringens måluppfyllelse till de regionala målen utgår*

*därför från att Nya ostkustbanan byggs och att den omfattande järnvägstrafiken sker via banan. Delar av Näringen kan dock omvandlas utan att Nya Ostkustbanan byggs.*

*Området Näringen har ca 45 min restid till Uppsala med snabbtåg och ca 1,5 h restid till Stockholm. Det gör det möjligt att pendla till en storstadsregion samtidigt som Gävles egen storlek betyder att en stor del av sysselsättningen kan tillgodoses lokalt.*

*Exploateringen förutsätter alltså inte att boende måste pendla, men möjligheten finns.*

*Området Näringen kommer endast i liten utsträckning bidra till att bostadssituationen i Stockholm förbättras och då kopplat främst till Uppsala. Pendlingsavståndet är sannolikt allt för långt utom för en mindre del av arbetskraften. Näringen kan dock stärka Gävles regionala tillväxt och leda till att pendlingsutbytet med Uppsala ökar. Näringens stora pendlingsomland kommer att leda till att matchningen på arbetsmarknaden förbättras tillsammans med agglomerations fördelar för näringslivet, vilket ökar produktiviteten och därmed lönerna i regionen.”*

I bilaga redovisas hur exploateringen i Näringen förhåller sig till de enskilda målen i den regionala planen<sup>47</sup>.

### **Övriga konsekvenser av exploateringen**

Exploateringen i Näringen är ett led i en kedja av åtgärder som möjliggörs genom beslut om byggstart av den första delen av nya Ostkustbanan norr om Gävle. Utbyggnaden får många positiva effekter för Gävle och hela regionen.

Bland annat medför en ny sträckning av banan genom Gävle att en ny station kan byggas vid Gävles sjukhus. Den nya stationen öppnar för väsentligt förbättrad tillgång till kollektivtrafik.

Bilaga:

PM - Utvärdering av exploaterings lämplighet i ett regionalt perspektiv.  
Sweco Society AB, 2017

---

<sup>47</sup> Nya möjligheter Regional utvecklingsstrategi för Gävleborg 2013-2020, Region Gävleborg, och Infrastruktur program med systemanalys, Region Gävleborg