



Samordning för bostadsbyggande
Fi N 2017:08

Regeringskansliet
Finansdepartementet

Johan Edstav
Särskild utredare

Christina Leideman
Huvudsekreterare

Slutredovisning från Samordning för bostadsbyggande

Utredningens uppdrag

En särskild utredare har tillsatts för att under perioden 2018-2020 underlätta samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggnadsprocessen i kommuner med särskilt komplexa planeringsförutsättningar. Syftet med uppdraget är att underlätta planeringsprocesser för att få till stånd ett ökat och hållbart bostadsbyggande.

Utredaren ska bl.a.

- erbjuda en arena för dialog mellan berörda parter,
- stödja kommuner i planeringen av bostadsexploateringar där förutsättningarna är särskilt komplexa,
- bilda och driva ett nätverk för kommuner som bygger nya stadsdelar och städer,
- underlätta för kommuner i arbetet med innovationer för hållbar stadsutveckling,
- verka för metodutveckling för särskilt komplexa planeringsförutsättningar,
- fortsätta arbetet med uppdraget att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande,
- fortsätta arbetet med uppdraget om bostadsbyggande på statens fastigheter,
- analysera för- och nackdelar med ett införande av kommunala transportplaner.

Kommittédirektiv (dir. 2017:126) beslutades den 13 december 2017.
Tilläggsdirektiv (dir. 2018:107) beslutades den 18 oktober 2018 om

förlängning av utredningstiden för deluppdraget att analysera för- och nackdelar med krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder.

I tilläggsdirektiv (dir. 2020:15) från den 13 februari 2020 beslutades att utredningen ska se över delar av plan- och bygglagen ”för att genom ändringar i regelverket stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter samt utveckla möjligheterna att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer. Syftet med uppdraget är att skapa förutsättningar för en samhällsplanering som främjar hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. I uppdraget ingår att lämna nödvändiga författningsförslag.” Uppdraget skulle redovisas senast den 31 december 2020. Vid regeringssammanträdet den 26 november 2020 beslutades (dir. 2020:121) om förlängd utredningstid för uppdraget enligt tilläggsdirektiven till den 31 mars 2021.

Redovisning av uppdraget

Utredningen har delredovisat uppdraget den 14 december 2018 (Komm2018/00356/98) och den 13 december 2019 (Komm2018/00356/269).

Betänkandet *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling* (SOU 2019:17) lämnades den 29 mars 2019.

Uppdraget ska enligt regeringens direktiv slutredovisas senast den 31 december 2020. Denna redogörelse avser utredningens arbete under perioden 2018-2020 och utgör utredningens slutredovisning.

Tilläggsuppdraget från den 13 februari 2020 redovisas i separat betänkande senast den 31 mars 2021.

Innehåll

Utredningens uppdrag	1
Redovisning av uppdraget	2
Utredningens sammanfattande reflektioner	5
Verksamheten inom utredningens olika deluppdrag	5
Erbjuda en arena för dialog mellan berörda parter	6
Bakgrund	6
Deluppdraget	6
Verksamhet inom deluppdraget	6
Stödja kommuner i planeringen av bostadsexploateringar	13
Bakgrund	13
Deluppdraget	13
Verksamhet inom deluppdraget	13
Bilda och driva ett nätverk för kommuner som bygger nya stadsdelar	20
Bakgrund	20
Deluppdraget	20
Verksamhet inom deluppdraget	20
Underlätta för kommuner i arbetet med innovationer för hållbar stadsutveckling	33
Bakgrund	33
Deluppdraget	33
Verksamhet inom deluppdraget	33
Verka för metodutveckling	44
Bakgrund	44
Deluppdraget	44
Verksamhet inom deluppdraget	44
Synergier mellan utredningens olika deluppdrag och nätverkets roll som nav	46
Fortsätta arbetet med uppdraget att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande	48
Bakgrund till deluppdraget	48
Deluppdraget	49
Verksamhet inom deluppdraget	49
Fortsätta arbetet med uppdraget om bostadsbyggande på statens fastigheter	60
Bakgrund	60
Deluppdraget	60
Verksamhet inom deluppdraget	60
Analysera för- och nackdelar med att införa möjlighet till krav på transportplaner i detaljplaneringen för nyetablering av bostäder	63
Bakgrund	63

Deluppdraget.....	63
Resultat inom deluppdraget	63
Hur verksamheten har organiserats	65
Utredningens kansli.....	65
Sakkunniga i utredningen	65
Webbplats	65
Seminarier och externa kontakter.....	65
Underlag och rapporter framtagna inom utredningen	67
Underlag som biläggs denna rapport	67
Urval av övriga underlag och rapporter framtagna av eller på uppdrag av utredningen.....	69

Utredningens sammanfattande reflektioner

Genom uppdraget till *Samordning för bostadsbyggande* har en ny metod för att få till stånd ett ökat och hållbart bostadsbyggande prövats. Initiativet har mottagits positivt och varit efterfrågat av kommuner med komplexa planeringsförutsättningar.

Utredningens arbete har bidragit till att fler och mer hållbara bostäder och stadsdelar planeras eller tidigareläggs. Den medlande funktionen som utredningen haft i syfte att underlätta samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggnadsprocessen har bidragit till att flera planeringsprocesser har kunnat komma vidare.

Utredningens uppfattning efter slutfört uppdrag är att denna form av stöd från staten bör permanentas. Strävan att bygga bostäder i centrum- och kollektivtrafiknära lägen och att i första hand bebygga mark som redan är ianspråktagen medför att många planeringsprocesser alltjämt kommer att vara komplexa och inrymma konflikter mellan kommunernas bostadsbyggnadsplaner och statliga intressen. Det finns också en stor potential i att stödja samverkan i tidiga skeden mellan parter med intressen och uppdrag som kan uppfattas som motstående, liksom att främja samplanering mellan bostads- och infrastrukturplanering.

En statlig samordnings- och medlingsfunktion nära regeringen kan bidra till att korta tiden från planering till färdiga bostäder, till att statlig infrastruktur får större samhällsnytta och att samhällets kostnader för hantering av målkonflikter i samhällsbyggandet minskar.

Verksamheten inom utredningens olika deluppdrag

I det följande beskrivs den verksamhet som utredningen *Samordning för bostadsbyggande* bedrivit inom uppdragets olika delar under uppdragsperioden 2018-2020.

Erbjuda en arena för dialog mellan berörda parter

Bakgrund

Av direktivet framgår följande:

I takt med att fler markområden som har särskilt komplexa planeringsförutsättningar kan komma att behöva tas i bruk för bostadsbyggande ökar behovet av dialog mellan olika berörda parter. Det kan till exempel röra sig om markområden klassade som riksintresse eller som berör flera olika myndigheter, områden där ägarförhållandena är komplexa, eller områden där flera olika intressen och organisationer möts med mera.

Deluppdraget

Av direktivet framgår följande:

Uppdraget i denna del innebär att erbjuda en arena för dialog mellan de parter på nationell, regional och lokal nivå som är berörda av sådana särskilt komplexa planeringsförutsättningar. Arenan ska peka på behovet av ökat bostadsbyggande, men samtidigt verka för dialog och konstruktiva lösningar när olika intressen står mot varandra.

Verksamhet inom deluppdraget

Utredningen har inom ramen för detta deluppdrag i huvudsak samarbetat med tre kommuner - Göteborg, Härryda och Trelleborg - som framfört önskemål om stöd i dialogen avseende stadsutvecklingsprojekt med berörda parter på nationell, regional eller lokal nivå. Kommunerna har alla omfattande planer för bostadsbyggande och planerar nya stadsdelar. Utredningen har också kontaktats och fört dialog angående hinder i bostadsbyggandet i Burlöv, Linköping, Kävlinge och Vallentuna kommuner.

Dialog om omvandling av området Högsbo-Frölunda i Göteborg

I Göteborgs stad förbereds utvecklingen av området Högsbo-Frölunda med upp till 40 000 nya bostäder. Kommunen har bland annat ambitionen att omvandla den fyrfiliga motorvägslänkande Dag Hammarskjölds led till en stadsgata. Leden utgör idag en kraftig barriär i staden, men är också en viktig länk inom Göteborgs transportsystem. Den stora förväntade framtida

utökningen av bostäder runt leden och kommunens ambitioner att planera för ett transporteffektivt samhälle där gång, cykel och kollektivtrafik ges prioritet innebär risk för målkonflikter med riksintresset kommunikation på statens övergripande vägnät i södra Göteborg.

Planeringen för området innefattar trafikanalyser, ett flertal åtgärdsvalsstudier och en ny fördjupad översiktsplan, som var på samråd under våren 2019. Underlaget ger bland annat ge upphov till förslag till åtgärder som visar hur ett ökat trafikflöde kan fördelas på olika trafikslag. Åtgärderna avser bland annat förstärkta satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykelvägar samt nya mobilitetstjänster. En central fråga i kommunens arbete med de aktuella områdena är samsyn med Trafikverket om hur trafiken i området kan fungera med den utveckling som kommunen önskar möjliggöra. En breddad dialog mellan kommunen, Trafikverket och andra berörda aktörer har därför efterfrågats av Göteborgs stad.

Samordning för bostadsbyggande har bidragit genom att stödja processen för en sådan dialog. Bland annat har möten genomförts regelbundet där berörda parter deltagit. Utredningen och staden har gemensamt förberett dagordningen för dessa möten. Processen inriktades inledningsvis mot att skapa gemensam förståelse för berörda parter olika uppdrag och perspektiv samt att identifiera avgörande knäckfrågor. Syftet var att om möjligt lösa förutsägbara målkonflikter - innan formella yttranden skulle lämnas av parterna - avseende den fördjupade översiktsplanen för Högsbo-Frölunda och de åtgärdsvalsstudier som skulle tas fram avseende området. Dialog om möjliga framtida åtgärder skedde utifrån förslagen i Göteborgs kommande nya översiktsplan (2021), Västra Götalandsregionens Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille (Målbild Koll2035), Göteborgs stads trafikstrategi samt Trafikverkets fyrstegsprincip¹.

Till arbetet knöts även ett projekt finansierat av Trafikverket, som bland annat hade som mål ”att leverera förslag till Trafikverket till process och metodik för arbete mellan statlig och kommunal nivå”. Projektets medarbetare har medverkat i dialogprocessen för Högsbo-Frölunda genom att till exempel hålla förberedande möten med parterna inför parternas hantering av olika delfrågor i dialogprocessen.

¹ Se <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

Under åren 2019 och 2020 genomfördes tio större dialogmöten i Göteborg med mellan 20 till 25 deltagare från stadens berörda förvaltningar (Fastighetskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Park- och naturförvaltningen), Trafikverket Region Väst, Länsstyrelsen Västra Götaland, Region Västra Götaland, Västtrafik, IVL och utredningen. Arbetet har också skett löpande i mindre arbetsgrupper. Mötena under perioden mars till december 2020 genomfördes i huvudsak digitalt.

Dialogen slutfördes i december 2020 genom att parterna undertecknade en avsiktsförklaring som beskriver de gemensamma intentionerna avseende området Högsbo-Frölundas framtida bebyggelse- och transportinfrastrukturutveckling. Syftet med avsiktsförklaringen, som bifogas denna rapport, är att:

- utgöra ett hos alla parter förankrat dokument med höga hållbarhetsambitioner för området Högsbo-Frölunda.
- ett transporteffektivt samhälle blir norm för planeringen, det vill säga att resor inom, genom och till eller från området Högsbo-Frölunda huvudsakligen sker med gång, cykel och kollektivtrafik samt att godstransporter sker energieffektivt, samordnat och trafiksäkert.
- komplettera redan pågående planeringsprocesser och således underlätta framtida formella beslut i sammanhanget.

Den förväntade nyttan med avsiktsförklaringen är att den ska:

- åskådliggöra en gemensam och förankrad utvecklingsinriktning som överbryggat parternas olika uppdrag och som har ett holistiskt angreppssätt
- vägleda parterna i det fortsatta arbetet för att undvika långdragna planeringsprocesser, konflikter, domstolsprövningar, suboptimeringar och därmed även kostnader
- utgöra ett stöd för det institutionella minnet som håller över tid.

Avsiktsförklaringen innefattar 15 konkreta åtgärder inom fyra insatsområden:

- Finansiering för hållbara transportlösningar
- Effektivisera och styra trafikflödena
- Skapa planeringstrygghet genom samsyn i analysarbetet

- Förstärka regional samverkan

Dialogen och implementeringen av de insatser som ingår i avsiktsförklaringen väntas således bidra till att harmonisera planarbeten på olika styrnivåer, att målkonflikter och knäckfrågor kan lösas innan parterna lämnar yttranden och att bostadsexploateringarna därigenom kan komma till stånd tidigare och på ett mer hållbart sätt. Samverkan kring insatsområdena väntas också att underlätta avtalsparternas egna besluts- och genomförandeprocesser.

Erfarenheterna från den metod som använts i denna dialogprocess bör kunna användas i liknande situationer i andra komplexa stadsutvecklingsprojekt.

Dialog om stationsläge i Landvetter Södra i Härryda

Härryda kommun förbereder genom det kommunala bolaget Landvetter Södra Utveckling AB, en ny stad, Landvetter Södra, med i storleksordningen 10 000 bostäder. Den nya järnvägen som planeras på sträckan Borås - Göteborg passerar Landvetter Södra. En av kommunen önskad station i området skulle öka möjligheten till hållbar mobilitet för de framtida boende.

Utredningen har medverkat till att informationsutbyte har kommit till stånd mellan kommunen och Trafikverket om hur ett möjligt stationsläge i Landvetter Södra kan utredas. I möten som utredningen tagit initiativ till har även representanter för Region Västra Götaland och Länsstyrelsen Västra Götaland deltagit.

Frågan om möjliga nya stationslägen mellan Borås och Göteborg, utöver de som avtal ingåtts om inom ramen för Sverigeförhandlingen, och finansiering av dessa tas om hand inom ramen för den lokaliseringsutredning för järnvägssträckningen som genomförs under åren 2019-2021.

Dialogen mellan parterna har bidragit till en bättre ömsesidig förståelse för respektive parts åtaganden och arbete kopplat till järnvägsutbyggnaden och exploateringen.

Se även avsnittet *Fortsätta arbetet med uppdraget att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande* nedan.

Dialog om tillfart till nytt hamnläge i Trelleborg

I Trelleborg pågår en flytt av hamnen till nytt läge. Den nya hamnen ska tas i drift år 2025. I det gamla centrum- och stationsnära hamnområdet planerar kommunen för en ny stadsdel, Kuststad 2025. Befintlig tillfart till den nya hamnen, klassad som europaväg med riksintresset kommunikation, kommer att utgöra en barriär mellan nya stadsdelen och centrum. Kommunen har på eget initiativ planerat för en ringväg runt staden som ny tillfart till det nya hamnläget. Hamntrafiken skulle därigenom kunna ledas bort från området mellan nya stadsdelen och centrum. I detta sammanhang har kommunen önskat större delaktighet i planeringen från Trafikverket.

Trafikverket Region Syd har dock konstaterat att en ny tillfart till hamnen inte är motiverad utifrån statens intressen. Funktionen för godstransporter till och från Trelleborgs nya hamn kan efter trimningsåtgärder tillgodose med nuvarande sträckning. Tillfart till hamnen via en ringled runt staden skulle bland annat innebära förlängd vägsträcka för den långväga trafiken och försämrad trafiksäkerhet på grund av fler korsningspunkter. Därtill kommer att högklassig jordbruksmark tas i anspråk. Underlag som utredningen låtit ta fram visar att ringleden också skulle bli kostsam.

På förfrågan från kommunen har *Samordning för bostadsbyggande* fört dialog med Trafikverket avseende tillfarten till den nya hamnen. Utredningen har också låtit ta fram kostnads kalkyler för ringled och ny hamninfart med uppställningsplatser. Syftet var att tillhandahålla nytt underlag som kunde bidra till överblick över kostnader inför diskussionen med parterna om möjliga lösningar för anslutning till nya hamnen. Utredningen har vidare fört samman parterna till möten för dialog om möjliga lösningar.

Som ett resultat av dialogen och med stöd från utredningen undertecknade Trelleborgs kommun och Trafikverket Region Syd i april 2020 en överenskommelse, *Avsiktsförklaring avseende samverkan kring åtgärder med anledning av flytt av Trelleborgs hamn*.

Av avsiktsförklaringen framgår bland annat att parterna är överens om att den befintliga västliga tillfarten ska utvecklas för att fungera som tillfart för Trelleborgs nya hamn. Överenskommelsen reglerar åtgärder för att ”i tid säkra tillfarten till hamnen” och ”så långt det är möjligt och rimligt minska den barriär som hamntrafiken innebär för den nya stadsdel som ska byggas i det nuvarande hamnområdet”. Trelleborgs kommun och Trafikverket har

enats om former för en löpande dialog om lösningar som är positiva för stadsutvecklingen.

Överenskommelsen innebär att en flerårig konflikt om hamntillfartens lokalisering på medellång sikt, som i sin tur påverkar planerna för bostadsbyggandet i den anslutande nya stadsdelen, har kunnat lösas. Trafikverket och kommunen är också överens om att gemensamt göra en förnyad bedömning om andra behov föreligger i framtiden.

Dialog för att lösa målkonflikter mellan riksintressen och bostadsbyggande

Utredningen har på förfrågan från *Burlövs kommun* medverkat i dialog mellan kommunen och Länsstyrelsen Skåne om hur riksintresset kulturmiljö kan tillgodoses i planeringen av kommunens stadsutvecklingsprojekt Kronetorpsstaden. Exploateringen påverkar Kronetorps gård från 1700-talet och det omkringliggande odlingslandskapet. Enligt länsstyrelsen finns risk att riksintresset förlorar sitt värde. Genom de möten som utredningen initierat har parterna funnit vägar för hur kulturarvets kärnmiljö kan bevaras. Den tillkommande bebyggelsen anpassas till gårdens fysiska struktur, siktlinjer skapas och sambanden med det traditionella odlingslandskapet förstärks.

Utredningen har också kontaktats av *Kävlinge kommun* angående en målkonflikt mellan riksintresse för energiproduktion och -distribution vid Barsebäcksområdet vid Kävlinges kust och kommunens planer för 3 000 nya bostäder på området. Energimyndighetens beslut i april 2019 att aktualisera och förtydliga riksintresset energi för Barsebäckområdet innebär att bostadsbyggandet inte kan genomföras enligt kommunens planer. Utredningen fann att kommunen inte hade inkluderats i den process som föregick beslutet och kunde i detta fall endast bistå med att peka på brister i samrådsprocessen. Länsstyrelsen ska framöver samordna dialogen mellan kommunen, Energimyndigheten och Svenska Kraftnät om den fortsatta utvecklingen av området. Bostadsbyggande på området bedöms dock inte möjligt under överskådlig tid.

I *Linköping* planeras bostadsområdet Malmslätt med 1 000 bostäder och en ny pendeltågsstation kopplad till Ostlänken i ett område som angränsar till den militära flygplatsen Malmen. Utredningen har medverkat i dialog mellan kommunen och Försvarmakten med anledning av målkonflikter i samband med den pågående processen för nytt miljötillstånd för flygplatsen och

kommunens arbete med en fördjupad översiktsplan för området Malmslätt. Flygbuller och flygplatsrörelser som medför förbud för höga objekt försvårar kommunens planer på tät stadsbebyggelse med högre byggnader.

Den planerade bebyggelsen ligger utanför kurvan för FBN 55 dbA (flygbullernivå), men till stora delar inom nivån 80 dbA. Av Boverkets allmänna råd 2009:1 framgår att nya bostäder inte ska tillåtas innanför FBN 55 dbA. För att undvika begränsningar vid framtida tillståndsprövning hävdar Försvarmakten att störningskänslig bebyggelse inte ska tillåtas inom det område som avgränsas av maxbullernivån 80 dbA.

Utredningen har i dialogen signalerat bostadsbyggandets värde i förhållande till flygplatsens utveckling och behovet av att parterna samverkar för att hitta lösningar i de kommande planerings- och tillståndprocesserna.

Även *Vallentuna kommun* har kontaktat utredningen avseende förestående förnyelse, precisering och utvidgning av riksintresset för Arlanda flygplats. I riksintressepreciseringen föreslås ett nytt restriktionsområde för lågfartsflyg. Inom lågfartsområdet tillåts inte befintliga tätorter växa och inga nya tätorter kan tillkomma. Förslaget till nytt riksintresse är under samråd hösten 2020.

Riksintresseanspråket påverkar Vallentunas bostadsbyggnadsplaner och får även konsekvenser för samhällsutvecklingen i kommunen. Kommunen kan inte fullfölja sitt bostadsåtagande enligt storstadsavtalet inom Sverigeförhandlingen. Det föreslagna lågfartsområdet skulle omöjliggöra avtalade 1 250 nya bostäder och därmed en del av möjligheten till finansiering av utbyggnaden av Roslagsbanan till Stockholm City. Sammanlagt kan 5 150 planerade bostäder i Vallentuna påverkas.

Utredningen har fört dialog med Trafikverket i frågan och uppfattar att denna dialog har bidragit till att ytterligare en studie om lågfartsområdet tagits fram. Som ett resultat har restriktionsområdet minskats, dock i andra kommuner än i Vallentuna.

Stödja kommuner i planeringen av bostadsexploateringar

Bakgrund

Av direktivet framgår följande:

Mindre kommuner med små resurser för planeringsarbete kan ha svårt att driva planeringsprocesser och att få till stånd de utredningar som krävs för att komma vidare i de särskilt komplexa processerna. Det kan också handla om att det saknas möjligheter att utveckla visioner för det område som ska exploateras.

Deluppdraget

Av direktivet framgår följande:

Utredaren har till uppgift att stödja mindre kommuner i planeringen av bostadsexploateringar genom att erbjuda kompetens och konkret hjälp i form av process- och utredningsstöd i en särskilt komplex planeringsprocess. Detta kan ske genom kansliets egna resurser eller upphandlad kompetens.

Verksamhet inom deluppdraget

Efterfrågat stöd

Utredningen har under utredningsperioden fört dialog med ett antal mindre kommuner med planer på större bostadsexploateringar och stadsutvecklingsprojekt där förutsättningarna är komplexa. Några av dessa kommuner har små resurser för att ta sig an processerna och har framfört önskemål om process- och utredningsstöd för att komma vidare.

Efterfrågat stöd har vanligen rört organisations- och processfrågor, trafik- och mobilitetsplaner, riksintressen, ekonomiska analyser i samband med stora exploateringar, samt vägledning i kvalitets- och hållbarhetsarbetet och särskilda kommunikationsinsatser avseende de aktuella exploateringarna.

Vidare har behov av stöd framförts avseende dialog med regionala och nationella myndigheter om aktuella frågor i de kommunala planeringsprocesserna i syfte att skapa bättre samspel mellan olika beslutsnivåer och över kommungränser.

Kriterier för stöd till mindre kommuner

Utredningen har kommunicerat följande kriterier för att en kommun ska kunna stödjas:

- Kommunen är en mindre kommun som planerar för en större samlad exploatering
- Det finns en långsiktig efterfrågan på bostäder i kommunen
- Kommunen har små resurser för planeringsarbete och kan inte lösa problemen på egen hand

Vidare ska gälla att:

- Kommunen har behov av process- eller utredningsstöd för att utveckla visioner för det område som ska exploateras *och/eller*
- Kommunen har behov av process- eller utredningsstöd i en särskilt komplex planeringsprocess

De kommuner som uppfyllt kriterierna har erbjudits stöd genom resurser från utredningens kansli eller genom upphandlad kompetens. Stöd har inte getts till arbete med utredningar och analyser som ingår i ordinarie planarbete och inte föranses av komplexitet.

Stöd till mindre kommuner

Utredningen har på förfrågan gett Bjuv, Burlöv, Knivsta och Ystad stöd i planeringen av bostadsexploateringar i kommunerna ifråga. Kommunernas behov kopplat till bostadsexploateringarna och utredningens insatser beskrivs kort nedan.

- *Bjuvs kommun.* I takt med att tågtrafiken byggs ut i Skåne blir Bjuvs läge 15 minuter från Helsingborg allt mer attraktivt för allt fler. Efter många år med begränsad tillväxt ökar nu efterfrågan på bostäder i kommunen. Kommunens köp år 2019 av området Selleberga, där företaget Findus tidigare låg, möjliggör en helt ny centrum- och stationsnära stadsdel i Bjuv.

Kommunen har getts stöd i framtagandet av ett kvalitetsprogram för stadsutvecklingsområdet Selleberga. Upp till 1 500 bostäder planeras att uppföras i området i en första etapp under de kommande 20 åren. På sikt kan området ge plats åt tusentals ytterligare bostäder. Programmet ger

vägledning för att utveckla en hållbar, modern förtätad trädgårdsstad, nära odlingslandskap, vattenmiljöer och Söderåsens nationalpark.

Utredningen har också gett kommunen stöd för att genomföra analyser avseende exploateringskostnader och intäkter kopplade till utvecklingsområdet Selleberga.

Vidare har utredningen medfinansierat och bidragit i ett projekt som Region Skåne initierat för att stödja Bjuvs kommun i genomförandet av exploateringen i Selleberga. En handbok har tagits fram inom ramen för detta projekt, *Hållbar småstad – handbok för planering av levande kvarter*. Syftet med handboken är att ge kommunen stöd i gestaltungsfrågor där både god ekonomi och hög kvalitet eftersträvas, samt bidra till att förstärka kommunens beställarkompetens. Handboken kan användas av andra mindre kommuner med motsvarande behov och bifogas denna rapport.

Utredningens insatser har enligt kommunen bidragit till beslutet att starta projektet. De möten mellan utredningen och kommunen som hölls i samband med arbetet med kvalitetsprogrammet och de ekonomiska kalkylerna bidrog till bred samsyn bland förtroendevalda och tjänstepersoner om det långsiktiga värdet av projektet. En gemensam presentation av kvalitetsprogrammet för media ledde till ökat intresse hos byggaktörer i regionen.

Kvalitetsprogrammet har använts som vägledande underlag för det planprogram som togs fram år 2020. Arbetet med systemhandlingar för bland annat nya gator och parker liksom de första detaljplanerna kunde därigenom påbörjas tidigare. Sammantaget har utredningens insatser bidragit till tidigarelagd byggstart av de första bostäderna i Selleberga.

- *Burlövs kommun*. Järnvägsstationen i Burlöv byggs för närvarande om och anpassas för täta förbindelser till hela Öresundsregionen. Från år 2023 kommer det att finnas 10-minuterstrafik från Malmö och Lund till Burlöv. I det kommunikationsnära området runt stationen planeras nya stadsdelar med upp till 5 000 nya bostäder och kommunal service.

Utredningen har gett kommunen stöd i arbetet med exploateringskalkyler kopplade till hur exploateringarna påverkar kommunens ekonomi i övrigt. Burlövs specifika förutsättningar har använts som exempel i

utvecklingen av kalkylverktyget. Verktöget har utformats för att även kunna användas av andra kommuner med motsvarande behov.

Utredningens insatser har lett till att Burlövs kommun nu aktivt använder kalkylverktyget i sina beräkningar av kostnader och intäkter kopplade till de nya stadsdelarna. Resultatet av beräkningarna används som beslutsunderlag. Processen med att ta fram underlag för beräkningarna har lett till ökad dialog mellan olika avdelningar och mellan olika beslutsnivåer i kommunen. En sidoeffekt av att kommunen börjat arbeta med kalkylmodellen är att det varit lättare att rekrytera kompetent personal. Stödet från utredningen har enligt kommunen också bidragit till ökat fokus på och vikt vid stadsutvecklingsprojektets roll i kommunens utveckling.

Som framgår ovan under avsnittet *Erbjuda en arena för dialog mellan berörda parter* har utredningen även bidragit i dialog mellan kommunen och Länsstyrelsen Skåne om hur riksintresset kulturmiljö kan tillgodoses i planeringen av stadsutvecklingsprojektet.

- *Knivsta kommun.* Knivstas läge, tio minuter från Uppsala och 30 minuter från Stockholm, innebär stor potential i en region med stor efterfrågan på bostäder. Knivsta har idag 19 000 invånare. Ytterligare en station i kommunen, i Alsike, och utbyggd tågkapacitet omkring år 2035 möjliggör en tredubbling av befolkningen fram till år 2057. Totalt planeras 15 000 nya bostäder i två stadsdelar.

Den stora expansionen innebär ett omfattande planeringsarbete. För en kommun i Knivstas storlek krävs särskilda insatser.

Kommunen har bland annat getts stöd i arbetet med att ta fram en *Transportplan för hållbar mobilitet*. En arbetsgrupp bestående av representanter för kommunens berörda förvaltningar, Alsike Fastighets AB, Region Uppsala, Trafikverket Region Öst och *Samordning för bostadsbyggande* har bidragit i arbetet med transport- och mobilitetsplanen. Planen har till del inspirerats av betänkandet *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling* (SOU 2019:17), som utredningen överlämnade i mars 2019. Transport- och mobilitetsplanen samt erfarenheter av arbetet med planen har spridits till *Nätverket för nya stadsdelar* (se avsnittet *Bilda och driva ett nätverk för kommuner som bygger nya stadsdelar* nedan). Även andra

kommuner, till exempel Tierp, har tagit Knivstas arbete med transportplanen som utgångspunkt för en liknande samverkans- och arbetsprocess för att ta fram en plan för hållbar mobilitet.

Utredningen har också gett kommunen stöd i arbetet med att utveckla strategier för integrering av energi- och klimataspekter i stadsplaneringen. I rapporten *Förslag till rumslig energi- och klimatstrategi för Knivsta kommun* redovisas bland annat två alternativa framtidsbilder för Knivstas utveckling kring energi, klimatpåverkan och kretslopp. Framtidsbilderna representerar stora och centrala respektive små och decentraliserade system. Genom att båda konceptuella scenarierna renodlas tydliggörs vilka vägvalen är. Förslag lämnas till fortsatt utrednings- och utvecklingsarbete avseende energi- och klimataspekter i stadsplaneringen.

De nya stadsdelarna i Knivsta planeras för ”blandstad” med bostäder, kommersiell och offentlig service samt arbetsplatser. Utredningen har gett kommunen stöd i arbetet med att integrera näringslivsrelaterade aspekter i bebyggelseplaneringen av de nya stadsdelarna. En PM, *Näringslivsutveckling och planering för nya stadsdelar i Knivsta*, har tagits fram.

PM:an redovisar och diskuterar bland annat resultat från en workshop där representanter för näringsliv och planering diskuterade hur näringslivet kan integreras i kommunens stadsbyggnadsprocess. PM:an redovisar även knäckfrågor för kommunen att ta ställning till i det fortsatta arbetet med stadsplaneringen kopplat till näringslivsutveckling. Frågor som diskuterades på workshopen var bland annat:

- Vilket näringsliv är intressant att attrahera?
- Vilket typ av näringsliv passar in i blandstaden?
- Var kan olika verksamheter lokaliseras?
- Hur kan ett framtida kvarter med ytor för näringslivet utformas?

Utredningen har också bistått kommunen i arbetet med att påbörja en intäkts- och kostnadsanalys enligt den kalkylmodell som nämns ovan.

Vidare har utredningen under år 2020 bidragit till att omfattande underlag avseende alternativa avloppslösningar för de nya stadsdelarna i Knivsta har tagits fram. I detta sammanhang har även avloppslösningar för Uppsalas framtida behov undersökts, i syfte att utreda om samverkan

mellan kommunerna kring avloppslösningar kan ge synergier. Tillsammans planerar Knivsta och Uppsala för att bygga nya stadsdelar med sammanlagt cirka 50 000 bostäder under de kommande decennierna. Båda kommunerna står därvid inför avgörande vägval avseende val av avloppssystem för de nya stadsdelarna. I Knivstas fall måste avloppsförsörjningen lösas inom de närmaste åren för att säkerställa den planerade bostadsexpansionen då kommunens reningsverk närmar sig kapacitetstaket och behöver ett förnyat tillstånd för att kunna ansluta fler fastigheter. I Uppsalas fall har kommunens beslut om de nya stadsdelarna aktualiserat frågan att undersöka alternativa lösningar för delar av staden.

Arbetet genomfördes i samarbete med kommunerna ifråga, Roslagsvatten och Uppsala Vatten och Avfall AB. Kommunernas och bolagens ledningar deltog i en hearing som genomfördes i syfte att finna samsyn under arbetets gång. Resultatet presenteras i två rapporter och utgör beslutsstöd för båda kommunerna i det fortsatta arbete med avloppsfrågorna. Den ena rapporten, *Förstudie avseende avloppslösningar för nya stadsdelar i Knivsta och Uppsala*, bifogas denna rapport då de fyra alternativa avloppslösningarna som presenteras även kan vara relevanta för andra kommuner. Den andra rapporten, *Fördjupad förstudie avseende avloppslösningar för nya stadsdelar i Knivsta och Uppsala*, är en fördjupning av två av lösningarna och redovisar specifika slutsatser och rekommendationer riktade till de berörda kommunerna. Vissa delar av rapporten kan dock vara av intresse för en bredare krets.

Utredningens stöd till Knivsta har enligt kommunen förstärkt arbetet med planeringen för de nya stadsdelarna. Det underlag som har tagits fram används i det löpande planeringsarbetet. Vidare har kontakterna med andra kommuner i *Nätverket för nya stadsdelar* bidragit positivt i kommunens planeringsarbete.

Ystads kommun. I det centrum- och kollektivtrafiknära området Hamnstaden i Ystad planeras 2 000 bostäder att uppföras. Exploateringen i det gamla hamnområdet möjliggörs när hamnen flyttas till ett nytt läge. Kommunen har getts stöd i arbetet med en intäkts- och kostnadsanalys för exploateringen. Bland annat utreddes marknadsdjupet för nya hyres- och bostadsrätter. Analysen ger bland annat information om hur valet av boendeform påverkar de ekonomiska förutsättningarna för kommunen och byggaktörerna och hur utbyggnadstakten kan

anpassas till Ystads bostadsmarknad. Annan information som tydliggjordes i analysen är vilka kostnader, till exempelvis omfattande klimatanpassningsåtgärder, som utgör exploaterings- respektive investeringskostnader.

Resultatet av analyserna har utgjort underlag inför kommunfullmäktiges beslut i september 2019 att anta ett planprogram för Hamnstaden.

Utredningen har också genomfört en workshop med representanter för Ystad och ytterligare sju skånska kommuner samt Region Skåne om organisations- och finansieringsaspekter kopplade till nya stadsdelar, där Ystads förutsättningar användes som utgångspunkt.

Kommunen har även getts stöd i arbetet med kommunikationsinsatser kopplade till den nya stadsdelen.

Bilda och driva ett nätverk för kommuner som bygger nya stadsdelar

Bakgrund

Av direktivet framgår följande:

Kommuner som bygger nya stadsdelar har behov av att dela erfarenheter och hjälpa och stärka varandra i processerna. Ett nätverk ska därför bildas för kommuner som förbereder eller genomför större samlade exploateringar.

Deluppdraget

Av direktivet framgår följande:

Uppdraget innebär att bilda och driva ett nätverk för kommuner som förbereder eller genomför större samlade exploateringar. Syftet är att underlätta för kommunerna att dela erfarenheter och hjälpa och stärka varandra i processerna. Även regionalt utvecklingsansvarig aktör i aktuella län bjuds in att delta i nätverket.

Utredaren ska arrangera regelbundna möten kring olika teman i stadsbyggnadsprocessen där erfarenhetsutbyte är relevant.

Verksamhet inom deluppdraget

Ett nätverk har bildats

Nätverket för nya stadsdelar etablerades under våren 2018. Deltagare i nätverket är kommuner som förbereder eller bygger nya stadsdelar eller större samlade bostadsexploateringar. Utredningen har kommunicerat följande kriterier för deltagande i nätverket.

Kommunen ska

- ha ett långsiktigt stort bostadsbehov (där storleken ska ses i förhållande till kommunens storlek), eller
- genom stadsdelen ifråga bidra till ett större regionalt bostadstillskott, och
- ha uttalade hållbarhetsambitioner inom stadsutveckling.

Med kommun avses även kommunala exploateringsbolag och andra offentliga aktörer som verkar i kommunens intresse i syfte att få fram fler hållbara och innovativa bostadsexploateringar och stadsdelar.

Kommuner som önskat ingå i nätverket har anmält intresse genom att fylla i en blankett med bland annat uppgifter om den nya stadsdel kommunen deltar i nätverket med, vilka de främsta utmaningarna är i stadsutvecklingsprojektet och kommunens önskemål om frågor som nätverket ska behandla.

Utredningen har även i andra sammanhang inhämtat information från nätverkskommunerna om behov och önskemål om teman och fördjupningar i nätverksarbetet. Denna information har legat till grund för planeringen av nätverksträffar och andra aktiviteter.

Efter genomförda aktiviteter har uppföljningar gjorts där deltagarna ombetts att anonymt lämna omdömen om aktiviteternas kvalitet och relevans på en femgradig skala. Det genomsnittliga omdömet om program, upplägg, föreläsare och kommunikation har genomgående varit mellan fyra och fem.

Förutom utredningens inledande informationsinsatser har nya kommuner efterhand anslutit sig till nätverket, utan att aktiv marknadsföring har behövts.

Kommuner och stadsdelar i nätverket

I december 2020 ingick totalt 31 kommuner eller kommunala exploateringsbolag i nätverket. *Sveriges Kommuner och Regioner*, SKR, har varit adjungerad medlem i nätverket sedan våren 2019. I nätverksaktiviteterna har också representanter för några regioner deltagit.

Sammantaget planeras och byggs i storleksordningen minst 220 000 bostäder i de nya stadsdelarna i nätverkskommunerna under de kommande decennierna. Kommuner och stadsdelar i nätverket framgår av nedanstående sammanställning och beskrivs närmare i bifogad folder *Nätverket för nya stadsdelar* från augusti 2020.

Kommun	Stadsutvecklingsområde	Minsta antal bostäder	Genomförandetid
Alvesta	Aringsås	3 000	2023-
Bjuv	Selleberga	1 200	2022-2055
Borlänge	Jakobsdalen	1 200	2019-2029
Burlöv	Burlövs C och Kronetorpsstaden	5 000	ej beslutat
Eskilstuna	Fröslunda, Lagersberg och Råbergstorp	3 000	2021-
Gävle	Näringen	6 000	2024-2050
Göteborg (Älvstranden Utv. AB)	Älvstaden mm	25 000	2013-2050
Haninge	Hemfosa	12 000	ej beslutat
Helsingborg	Östra Ramlösa	3 000	2019-
Härryda (Landvetter Södra Utv. AB)	Landvetter Södra	10 000	2023-
Järfälla	Barkarbystaden	14 000	2014 -2032
Jönköping (Södra Munksjöns Utv. AB)	Södra Munksjön	12 000	2018-2050
Karlshamn	Stärnö Sjöstad mm	2 000	2022-
Knivsta	Västra Knivsta och Alsike	15 000	2027-2057
Lilla Edet	Lödöse	2 000	2020-2040
Malmö	Nyhamnen	9 000	2023-2050
Norrköping	Inre hamnen	3 000	2019-2030
Nynäshamn	Ösmo	700	2023-2033
Sollentuna	Väsjön	4 400	2010-
Stockholm	Norra Djurgårdsstaden	12 000	2011-
Sundsvall	Katrinehill	1 500	2020-2030
Trelleborg	Kuststad 2025	8 000	2020-2040
Trollhättan	Värvik och Hjulksvarvelund	1 600	2020-2030
Täby	Arninge-Ullna	7 700	2019-2050
Umeå	Norra Ön	2 500	2021-2035
Uppsala	Bergsbrunna och Södra staden	33 000	2023-2050
Varberg	Västerport	2 500	2020-
Västerås	Mälarporten och Västerås resecentrum	7 000	2020-2045
Växjö	Tofta Sjöstad	2 400	2025-
Ystad	Hamnstaden	1 500	2022-2040
Örebro	Pappersbruket, Aspholmen, CV-området	9 000	2023-2043

Sammanställning över kommuner och stadsdelar i *Nätverket för nya stadsdelar* (december 2020), med antal bostäder och planerad tid för byggnation.

Utredningens reflektioner kring nätverkets funktion

Utredningsdirektivets avgränsning mot större samlade exploateringar har enligt utredningen bidragit till att nätverket på kort tid har blivit ett väl fungerande nav och en mötesplats för tjänstepersoner och politiker i kommuner som arbetar med likartade frågeställningar och utmaningar i nya stadsutvecklingsprojekt. Utredningen noterar även att nätverket har uppfattats som relevant oavsett kommunstorlek. Flera av landets mindre kommuner, många mellanstora och de fyra största kommunerna har deltagit aktivt i nätverksaktiviteterna.

Nätverket är en etablerad plattform som främjar att kunskap och stöd tillförs i kommuners processer i syfte att de bostäder och områden som uppförs ska bli attraktiva och hållbara livsmiljöer. Detta sker genom aktiviteter som möjliggör utbyte mellan kommuner med motsvarande behov och utmaningar samt genom att extern expertis medverkar i relevanta sammanhang.

Aktiviteter som bidrar till ökad kunskap och höjda ambitionsnivåer i genomförandet av stadsutvecklingsprojekten innebär en potential för att fler föregångsområden kan växa fram. Erfarenheter och nya lösningar kan därigenom överföras till mindre stadsutvecklingsprojekt och projekt där befintliga stadsmiljöer omvandlas.

SKR tar över ansvaret för att driva nätverket

Nätverket fyller enligt utredningen en viktig funktion som nav för kontaktskapande och kompetensuppbyggnad för kommuner som på kort tid ska bygga stora bostadsvolymer. Deltagare i nätverket har framfört det är önskvärt att *Nätverket för nya stadsdelar* finns kvar.

Inför utredningens avslut har därför dialog förts med SKR om fortsatt drift av nätverket. För SKR utgör nätverket en plattform och arena för att stötta kommunerna i arbetet med olika stadsutvecklingsfrågor och ge möjlighet till dialog och erfarenhetsutbyte för ledande politiker och tjänstepersoner. SKR har stor kompetens och erfarenhet av att driva olika kommunnätverk som är uppskattade av medlemmarna och har väl utvecklade rutiner för detta. Utredningen och SKR har således under hösten 2020 kommit överens om att huvudmannskapet för *Nätverket för nya stadsdelar* tas över av SKR från och med 1 januari 2021. Nätverksarbetet kommer att drivas enligt SKR:s

koncept i samverkan med de ingående kommunerna och *Rådet för hållbara städer*.

För att underlätta övertagandet och garantera en kontinuitet i nätverksarbetet har utredningen och SKR samverkat under hösten 2020 i planeringen av nätverksaktiviteter för hösten 2020 och våren 2021.

Aktiviteter i Nätverket för nya stadsdelar

Aktiviteter som genomförts i nätverket är seminarier och konferenser, studieresor, utbildningar, dialoger i ”peer to peer-grupper” och benchmarking genom informationsutbyte om och med svenska och internationella stadsdelar i framkant. Teman för aktiviteterna har valts utifrån nätverkskommunernas önskemål och behov.

Nätverksaktiviteter under år 2018

Under 2018 genomfördes två nätverksträffar och en studieresa.

Nätverksträff i Vallastaden i Linköping

Den första nätverksträffen hölls i Linköping i maj 2018. Politiker och tjänstepersoner från Linköpings kommun redovisade erfarenheter från arbetet med den nya stadsdelen Vallastaden och bomässan som hölls i stadsdelen i september 2017. Presentationerna följdes av studiebesök i Vallastaden. Nätverksträffen avslutades med samtal om prioriterade teman för kommande nätverksaktiviteter.

Nätverksträff i Uppsala

Andra nätverksträffen hölls i Uppsala i oktober 2018 och genomfördes i samarbete med Uppsala kommun. Den första dagen var intern för nätverkskommunerna. Dagen ägnades åt presentationer av nätverkskommunernas olika stadsutvecklingsprojekt och dialog om Uppsalas erfarenheter av medborgardialog. Den andra dagen genomfördes ett öppet seminarium på temat medborgardialog och dialog i stadsutveckling.

Studieresa till Tyskland

I november 2018 genomfördes en studieresa till München och Hamburg. I München besöktes stadsdelen Messestadt Riem med 6 500 bostäder som uppförs under perioden 1992-2018. I Hamburg presenterades planerna för den nya stadsdelen Oberbillwerder i utkanten av staden. Omkring 7 000 bostäder ska uppföras där under perioden 2020-2035. Vidare besöktes

stadsdelen Hafen-City, som när den är färdigställd år 2040 ska innehålla 15 000 bostäder. Temat för föredragningar i samband med studiebesöken var bland annat sociala hållbarhetsfrågor, såsom olika upplåtelseformer och finansieringsmodeller.

Nätverksaktiviteter under år 2019

Inom ramen för nätverksuppdraget genomfördes under 2019 bland annat två nätverksträffar, två studieresor, en utbildningsaktivitet och en större konferens tillsammans med flera aktörer.

Utbildning för att bli certifierad Citylabsamordnare

I mars 2019 genomfördes en skräddarsydd utbildning för *Nätverket för nya stadsdelar* inom det svenska certifieringssystemet för hållbar stadsutveckling, Citylab, framtaget av *Sweden Green Building Council*. Utbildningen togs fram för att möta nätverkskommunernas önskemål om kompetensutveckling inom hållbar stadsplanering i praktiken och stöd i framtagandet av hållbarhetsprogram. Deltagarna gavs en bred förståelse för viktiga aspekter inom hållbar stadsutveckling och kunskap om hur hållbarhetsarbetet kan drivas och samordnas genom hela processen i ett stadsbyggnadsprojekt. Totalt deltog representanter från elva kommuner.

Efter avslutad kurs kunde deltagarna göra ett kunskapsprov för att bli certifierade Citylabsamordnare. Som certifierad Citylabsamordnare kan man leda och samordna processen för att planera och certifiera hållbarhetsarbetet i nya stadsdelar.

Nätverksträff med studiebesök i Göteborg

I samarbete med det kommunala utvecklingsbolaget *Älvstranden Utveckling AB* anordnades en nätverksträff i Göteborg i april 2019. Teman var alternativa upplåtelse- och boendeformer samt kommunala organisationsformer för att genomföra hållbara stadsutvecklingsprojekt. Under de två dagar nätverksträffen pågick varvades föreläsningar och diskussionsmoment. Träffen avslutades med ett studiebesök på Lindholmen Science Park och en guddad tur genom den nya stadsdelen Kvillebäcken.

Studieresa till Stockholm och Sollentuna

I maj 2019 genomfördes en studieresa till Stockholmsregionen. Nätverkskommunerna besökte Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsstaden i Stockholm, samt gjorde en bussresa genom Sollentunas

olika stadsutvecklingsprojekt som avslutades i den nya stadsdelen Väsjön. I anslutning till studiebesöken arrangerades i samverkan med *Smart City Sweden* även föreläsningar på för nätverket relevanta teman.

Statens Geotekniska Institut (SGI) presenterade bland annat GIS-verktyget *Geokalkyl*. Verktyget kan användas i kommunernas tidiga planering för att ge beslutsunderlag för att optimera markanvändningen i ett område som ska bebyggas. I *Geokalkyl* kan till exempel beräkning och visualisering av klimatpåverkansindex för masshanterings- och grundläggningsåtgärder göras liksom visualisering och kostnadsberäkning för masshantering av rena och förorenade massor. Som en följd av presentationen har flera nätverkskommuner anmält intresse att vara testpiloter för utvecklade versioner av *Geokalkyl*.

Vidare höll *Sveriges Kommuner och Regioner*, *Kommuninvest* tillsammans med ett konsultföretag ett föredrag på temat ekonomiskt hållbar stadsplanering, finansiering av hållbara stadsutvecklingsprojekt och kommunala kostnads- och intäktsanalyser

Nätverksträffens andra dag arrangerades i samverkan med Stockholms stad och Sollentuna kommun och bestod av föreläsningar och guidade turer. Bland de presentationer som då hölls kan nämnas statssekreterare Elin Olssons redogörelse för regeringens arbete inom stadsutveckling och bostadsbyggande.

Studieresa till Köpenhamn

I oktober 2019 genomfördes en studieresa till Köpenhamn där ett flertal olika projekt inom hållbar stadsutveckling besöktes. Under den första dagen fanns tre olika alternativ för nätverkskommunerna att välja mellan:

- *Köpenhamn* med fokus på stadsutvecklingarna i *Örestaden* och *Sydhavnen*
- *Roskilde* med fokus på stadsutveckling i områdena *Trekroner* och *Musicon*
- *Køge* med fokus på stadsutveckling av den mindre hamnstaden samt ett besök i ekobyen *Permatopia*

Resans andra dag bestod i gemensamma aktiviteter i form av ett besök i *Nordhavnen* som är ett av Köpenhamns största stadsutvecklingsområden. I *Nordhavnen* presenterades även projektet av utvecklingsbolaget *By og Havn*,

delägt av Köpenhamns kommun och danska staten. Studieresan avslutades med besök på *Energy hub* och en rundtur i stadsdelen.

Nätverksträff i Stockholm

Årets andra nätverksträff hölls i Stockholm i slutet av oktober 2019. Första dagen arrangerades i samarbete med *Vinnova* på temat innovation i stadsbyggandet. Under dagen gavs bland annat en överblick över de stödprogram som finns att söka för innovationsprojekt. Erfarenheter redovisas från projektet *Innovationsplattformar* inom vilket sex svenska kommuner har samverkat under några års tid kring innovationsarbete. Vidare presenterades lärdomar och erfarenheter från innovationsprojekt i Norra Djurgårdsstaden. Dagen avslutades med en föreläsning om och övning i innovationsledning av stadsutvecklingsprojekt.

Andra dagen genomfördes i samarbete med Riksarkitekten och Boverket. Riksarkitekten öppnade nätverksdagen med att beskriva sin roll. Därpå följde en presentation om värdet av arkitekturstrategier samt den vägledning som nu arbetas fram inom Boverket. Stads- och kommunarkitekter från några av de kommuner som kommit längst i tillämpningen av arkitekturstrategier delgav sina erfarenheter. Dagen avslutades med en workshop inom ämnet, i syfte att ge inspel till Boverkets vägledning för arkitekturstrategier.

Konferens om stadgrönska och ekosystemtjänster

I december 2019 anordnade *Samordning för bostadsbyggande* en tvådagars nationell konferens, *Låt staden grönska!*, om urbana ekosystemtjänster och naturbaserade lösningar tillsammans med *Boverket*, *ArkDes*, föreningen *c/o City*, *Naturvårdsverket*, *Nordiska ministerrådets samarbetsgrupp för hållbara städer*, *Sveriges Kommuner och Regioner* samt *Tankesmedjan Movium*. Konferensen, som hölls i Stockholm, samlade 330 deltagare. En särskild inbjudan hade gått ut till kommunerna i *Nätverket för nya stadsdelar* och 20 nätverkskommuner deltog i konferensen. Programmet den första dagen ägnades åt hur stadgrönska kan bidra till bättre livsmiljöer i stad och tätort och avslutades med anförande av bostadsminister Per Bolund. Andra dagen hölls ett antal workshops där olika verktyg och metoder för hur man kan arbeta för att skapa grönska i staden presenterades och testades.

Möten och workshops i mindre grupper

Samordning för bostadsbyggande samlade i augusti 2019 en grupp nätverkskommuner samt företrädare för forskning och kollektivtrafik för

dialog om hur kollektivtrafik kan lösas i tidiga skeden i stadsutvecklingsprojekt. Syftet var att diskutera möjliga lösningar för hur kollektivtrafik kan finnas på plats när de första boende flyttar in i ett nytt bostadsområde, innan underlag för kollektivtrafik finns enligt konventionella rutiner. Se vidare under avsnittet *Verka för metodutveckling*.

I augusti 2019 genomfördes även en workshop med åtta nätverkskommuner där målet var att ge förslag och synpunkter på en arbetsversion av den kalkylmodell utredningen låtit ta fram för beräkning av intäkter och kostnader vid stadsutvecklingsprojekt. Kalkylmodellen beskrivs på flera ställen i denna rapport.

Som framgår under avsnittet *Stöd till mindre kommuner* genomfördes en workshop i Ystad i december 2019 på temat *Organisations- och finansieringsformer för nya stadsdelar – kommunala valmöjligheter*, där åtta nätverkskommuner och Region Skåne medverkade. Workshopen arrangerades med anledning av Ystads behov att få inspel till sitt långsiktiga planeringsarbete med den nya stadsdelen Hamnstaden, som ska byggas i det gamla hamnområdet efter att hamnen flyttat till nytt läge. Workshopen bidrog till erfarenhetsutbyte och ökad kunskap i frågorna, som är direkt tillämpbar i kommunernas respektive stadsutvecklingsprojekt.

Nätverksaktiviteter under år 2020

Under 2020 genomfördes bland annat en nätverksträff, nio ”peer to peer-gruppsmöten”, en ”digital studieresa”, fem utbildningsaktiviteter och tre ”rapportläppsmöten”, där vi redovisade rapporter som tagits fram av eller med stöd av utredningen.

Coronapandemin har inneburit att planerade nätverksaktiviteter mellan mars och december har behövt omarbetas och genomföras digitalt. En nätverksträff som planerades i Eskilstuna och Västerås i mars på temana stadsläkning, prisrimliga bostäder och innovation fick ställas in. Likaså fick den planerade studieresan i maj till Skellefteå, Piteå, Luleå och Kiruna på temana cirkulär ekonomi och materialval ställas in. Istället inleddes ett arbete med att utforma aktiviteter som gick att genomföra digitalt. Nya mötes- och arbetsformer har utvecklats successivt.

Uppslutningen till de digitala aktiviteterna har varit god. Det finns skäl att anta att de nya formerna för nätverksaktiviteter som utvecklats under året till

viss del kan bli bestående även efter pandemin. Exempelvis var deltagarna i den ”digitala studieresan” till stadsutvecklingsprojekt i Wien och Toronto i oktober 2020 överlag positiva och har uppgett att aktiviteten var givande och inspirerande. Det positiva gensvaret går igen i utvärderingen av den avslutande digitala nätverksträffen i december 2020.

Seminarium och minimässa om framtidens varulogistik

I januari anordnade Uppsala kommun med stöd av utredningen ett seminarium med en mässa i mindre format på temat framtidens varulogistik. Aktiviteten var ett resultat av samverkan mellan utredningen och kommunen om utveckling av nya strategier för hållbar varulogistik.

Nätverkskommunerna bjöds in till detta tillfälle där de kunde ta del av senaste kunskapen från svenska och internationella experter på området. Se vidare under avsnittet *Underlätta för kommuner i arbetet med innovationer för hållbar stadsutveckling*.

Rapportsläpp

Under utredningsarbetet har ett antal rapporter tagits fram som ett resultat av samverkan med kommuner som planerar nya stadsdelar. Utredningen har även på eget initiativ tagit eller låtit ta fram några rapporter. När coronapandemin omöjliggjorde presentationer av rapporterna i samband med fysiska träffar har vi istället anordnat så kallade rapportsläpp där rapporterna har presenterats och diskuterats.

Rapportsläpp har hållits vid tre tillfällen under året; i april, i juni och i september. Vid varje tillfälle har två till tre nya rapporter redovisats. Bland dessa kan nämnas en sammanställning av internationella exempel på hållbar stadsutveckling, ett planeringsverktyg om stödjande fysiska livsmiljöer för rörelserikt vardagsliv, en handbok om hållbar småstadsutveckling med utgångspunkt från Bjuvs kommun, Knivsta kommuns transportplan för hållbar mobilitet, en rapport om tidig kollektivtrafik till nya stadsdelar, en jämförande studie av alternativa avloppslösningar och en folder som beskriver stadsutvecklingsprojekten i nätverkskommunerna. Huvuddelen av de rapporter som presenterats vid rapportsläppen bifogas som bilaga till denna rapport.

Utbildning i kalkylmodell för beräkning av exploateringsekonomi och nya stadsdelars påverkan på kommunekonomin

Vid fem tillfällen under år 2020 har utbildningsaktiviteter genomförts för nätverkskommuner i användandet av den kalkylmodell som tagits fram på uppdrag av utredningen. Modellen har kommit till utifrån önskemål från flera mindre kommuner som önskat stöd i arbetet med att ta fram ekonomiskt beslutsunderlag inför beslut om nya stadsdelar. Den kalkylmodell som tagits fram kan användas för att beräkna intäkter och kostnader för exploateringen i sig, men även hur exploateringen påverkar kommunens totala ekonomi. Kalkylmodellen omfattar ett stort antal aspekter som är relevanta att beakta i kalkyler för stadsutvecklingsprojekt. Beräkningarna görs i Excel och modellen är lättanvänd.

Totalt har drygt 100 personer från 25 nätverkskommuner eller kommunala bolag deltagit i utbildningen.

Peer to peer-gruppsmöten

Formerna för nätverksarbetet har utvecklats i takt med att antalet medlemmar i nätverket ökat och utifrån nätverkskommunernas önskemål om teman för aktiviteter. Efter att nätverket varit aktivt en tid har kommunernas kontaktpersoner börjat bli bekanta med varandra och förutsättningarna för respektive kommuns stadsutvecklingsprojekt, samt identifierar gemensamma intresseområden. Under år 2020 har utredningen tagit initiativ till så kallade peer to peer-grupper, där de nätverkskommuner som är särskilt engagerade i vissa frågor kunnat samlas för fördjupade diskussioner.

Förutom att underlätta för kommunerna att utbyta kunskap och erfarenheter i de aktuella frågorna är ett ytterligare syfte med peer-grupperna att bidra till att skapa fler band mellan kommuner med likartade förutsättningar eller mål för sina stadsutvecklingsprojekt, som har potential att bli bestående och vara aktiva av egen kraft.

Peer-gruppsmötena har genomförts vid två tillfällen under året, i maj och september, och omfattat totalt nio möten på följande teman.

- Parkeringsplanering
- Att planera för en klimatpositiv stadsdel - Plusstaden
- Framtidens varulogistik
- Planeringsstöd för ekosystemtjänster

- Planering för rörelserikedom
- Socialt blandat boende och prisrimliga bostäder
- Projekt- och kommunalekonomiska kalkylmodeller
- Plusstaden – ett koncept för stadsdelsexpo
- Socialt blandat boende (fortsättning)

Mötena inleddes med presentationer av inbjudna experter som redogjorde för till exempel rapporter, planeringsverktyg och FoU-projekt. Därefter följde diskussioner mellan mötesdeltagarna.

Redovisning av Fol-projekt inom hållbar stadsutveckling

Utredningen har även bjudit in representanter för några nyligen avslutade forsknings- och innovationsprojekt inom hållbar stadsutveckling till ett digitalt möte för att presentera resultat och erfarenheter för kommunerna i *Nätverket för nya stadsdelar*. De projekt som presenterades är *Södertörnsmodellen*, *Grön BoStad* och *Sverige bygger nytt*. Presentationerna fokuserade på nyutvecklade metoder för att identifiera, planera och bedöma olika hållbarhetsaspekter som rör stadsplanering och bostadsbyggande.

Digital studieresa

Under två dagar i oktober 2020 genomfördes en så kallad digital studieresa till två stora stadsutvecklingsprojekt: *Aspern Seestadt* i Wien och *Lakeview village* i Toronto. Båda stadsdelarna uppförs med höga ambitioner avseende hållbarhet och innovation.

Med hjälp av lokala tjänstepersoner, experter och konsulter fick deltagarna ta del av presentationer om projekten, genomgång av de principer som vägleder arbetet och hittills uppnådda resultat.

Avslutande nätverksträff i samarbete med Helsingborg och SKR

Den sista nätverksträffen i utredningens regi hölls i december 2020. Träffen genomfördes i samarbete med nätverkskommunen Helsingborg. SKR, som tar över ansvaret för nätverket vid årsskiftet, deltog i planering och genomförande av programmet

Vid nätverksträffen presenterade Helsingborgs stora stadsutvecklingsprojekt H+, med särskilt fokus på området Oceanhamnen. Vidare redovisades planerna för Helsingborgs stadsmässa år 2022, kallad H22.

Parallella sessioner genomfördes kring två av de projekt som utredningen nyligen avslutat och hur projekten tas vidare; innovationsledning av stadsutvecklingsprojekt respektive hållbara VA-system. Dessutom hölls en session och bostadssociala frågor under ledning av SKR.

Temat för de två halvdagarna var i övrigt både tillbaka- och framåtblickande. Utredningen och representanter för nätverkskommuner reflekterade kort över resultat i några olika projekt som genomförts under de tre åren utredningen verkat. Det framåtblickande passet inleddes med reflektioner kring hur coronapandemin blottat frågor som tillsammans med klimatutmaningen och makrotrender som globalisering och urbanisering kan vara början på ett nytt stadsbyggnadsparadigm. En paneldiskussion om framtidens utmaningar för bostadsplanering, transportplanering, stadsbyggande och samhällsservice föregick nätverksträffens avslutande programpunkt med diskussionen om hur kommunerna kan adressera dessa utmaningar och hur nätverket kan ta sig an dem framöver.

Underlätta för kommuner i arbetet med innovationer för hållbar stadsutveckling

Bakgrund

Av direktivet framgår följande:

Innovationer i nya stadsdelar, tekniska och sociala, kan bidra till att stärka Sveriges roll som föregångare inom hållbar stadsutveckling.

Deluppdraget

Av direktivet framgår följande:

Utredningen har i uppdrag att underlätta för kommuner som bygger nya stadsdelar eller nya bostadsområden på obruten mark att arbeta innovativt med planering och byggande samt främja ökad samverkan mellan kommuner och näringsliv kopplat till de aktuella områdena.

De nya områden som byggs kan bli modellområden för innovativa lösningar som utgör basen i en serie bomässor och därigenom bidra till att stärka möjligheten att utveckla hållbara gestaltade livsmiljöer.

Verksamhet inom deluppdraget

Utredningen har bedrivit arbetet inom detta deluppdrag med målet att innovationer² ska tillämpas i flertalet av nätverkskommunernas planerings- och byggprocesser och att det i de färdigställda stadsdelarna ska finnas innovativa produkter, tjänster eller metoder som kan visas upp. Utredningen har också verkat för att underlätta för kommunerna att bedriva arbetet i samverkan med utvecklare och leverantörer av de innovativa lösningarna och med stöd av stat och akademi.

De nya stadsdelarna förutsätts planeras utifrån ett helhetsperspektiv och använda bästa tillgängliga teknik och kunskap. Inriktningen för stadsdelarnas innovationer föreslås utgå från lokala förutsättningar och mål samt möjliga samarbeten med utvecklare och leverantörer. De nya lösningar, tjänster eller

² Med begreppet innovation avser utredningen nya lösningar, tjänster eller metoder som resulterar i betydande förbättringar av hållbarhet, kvalitet, effektivitet eller ändamålsenlighet.

metoder som väljs väntas resultera i betydande förbättringar, inte minst vad gäller hållbarhetsaspekter.

Utredningen har bidragit till att kontakter och samarbete har etablerats mellan kommuner som har liknande behov och är i samma skede av planeringen och till en betydande kunskapshöjning i frågor som rör stadsbyggnadsinnovation hos många av nätverkskommunerna. Vidare har utredningen bidragit till en ökad förståelse för hur kommuner i samarbete med andra kan arbeta strategiskt och långsiktigt med innovationer för att nå hållbarhetsmål.

Rörelserikedom - metod för att koppla ihop stadsplanering med arbete för att underlätta för vardagsrörelser

Utredningen har samarbetat med Umeå kommun i syfte att stödja kommunens arbete för att den centralt belägna nya stadsdelen *Norra Ön* med 3 000 bostäder ska bli en innovativ, attraktiv och hållbar stadsdel med goda livsmiljöer för dem som ska bo och verka i området.

Efter inledande möten under år 2018 formulerades ett samarbetsprojekt om *rörelserikedom* på *Norra Ön*. Projektet innebär att via stadsplanering och byggande underlätta och stimulera vardagsrörelse för boende, verksamma och besökare på *Norra Ön* året runt. En idéverkstad genomfördes i januari 2019 med inbjudna experter inom området. Syftet med idéverkstaden var att inventera kunskapsläget samt att få idéer och inspel till det fortsatta arbetet. Samarbetet kring rörelserikedom och stadsplanering presenterades vid ett gemensamt seminarium i Almedalen i juni 2019.

Följande text är hämtad ur inbjudan till idéverkstaden:

”Fokus för idéverkstaden är att koppla ihop rörelserikedom och stadsplanering. Umeå kommun har ambitionen att stadsdelen *Norra Ön* ska bli en hållbar stadsdel med rörelse i fokus, där rörelse och aktivitet blir en naturlig del av vardagen för barn och vuxna oavsett fysisk förmåga. Kunskapen om betydelsen av fysisk aktivitet för människors hälsa är stor och väl belagd. Vi har även stor kompetens vad gäller att planera städer för olika tekniska och transportmässiga funktioner. Kunskapen om hur dessa två kompetensområden möts och potentiellt kan samverka är dock betydligt svagare.

Med idéverkstaden vill vi ta frågan om rörelse i vardagen längre och djupare. Hur kan vi vända på tankesättet när strukturen läggs för en ny

stadsdel genom att till exempel utgå från rörelserikedom i vardagen istället för biltrafik som grund för gatustrukturen? Kan byggnader och platser ges fler funktioner som uppmuntrar till fysisk aktivitet i vardagen?”

Utredningen har under år 2019 låtit ta fram ett förslag till ett planeringsverktyg för kommuner som vill planera nya stadsdelar där rörelserikedom prioriteras. Verktöget innefattar en checklista med 28 olika aspekter för planering av stadsmiljöer som kan främja rörelserikedom. Dessutom finns en värderos och en matris för värdering, uppföljning och förankring av resultaten. En beskrivning av verktöget finns i bilaga till denna slutrapport.

I samband med framtagandet av verktöget har utredningen via upphandlad expertis även bistått kommunen med kompetensstöd för att stärka detta angreppssätt i planeringsarbetet för Norra Ön, där ett förslag till detaljplan med 2 500-3 000 bostäder har arbetats fram under år 2020.

Verktöget har presenterats för *Nätverket för nya stadsdelar* i samband med ett ”rapportläpp” och ett möte i en ”peer-to-peer-grupp” under våren 2020. Stort intresse har visats för verktöget och utvecklingspotentialen bedöms vara hög.

Kravställande för innovativa lösningar för framtidens varutransporter

I *Uppsala* planeras för nya bostäder med plats för 135 000 invånare och 70 000 arbetsplatser, vilket väntas täcka stadens behov av bostäder och lokaler fram till år 2050. Bebyggelsen ska i huvudsak ske i stadsnoder. Mellan stadsnoderna dras en ny spårväg, som i ena änden ansluts till en ny station på Ostkustbanan och i den andra med en spårvagnslinje i den befintliga staden. Staden länkas därigenom samman, vilket också väntas ge mervärden i intilliggande befintliga stadsdelen Gottsunda, utpekat som ett av Sveriges särskilt utsatta områden.

De nya stadsnoderna planeras för att bli klimatpositiva och använda innovativa lösningar. Bland annat förbereds för cirkulära system där spillvärme och överskottsenergi tillvaratas. Offentligprivat innovationsupphandling diskuteras. Utredningen har samverkat med kommunen i arbetet med att hitta innovativa lösningar för varutransporterna inom och till stadsdelarna. Exempelvis har underlag tagits fram för att underlätta för kommunen att planera, uppföra och förvalta en innovativ och

hållbar lösning för varustransporter i den nya stadsdelen Bergsbrunna, men som även ska kunna tillämpas i andra delar av kommunen. Ambitionen har också varit att utifrån gjorda erfarenheter av arbetet kring innovationer i Bergsbrunna utveckla en metod som kan användas för att inom ramen för utredningens uppdrag stödja andra kommuner som arbetar med innovativ och hållbar varulogistik i nya stadsdelar.

Under 2019 gjordes en kartläggning av aktörer, tekniker och lösningar på den svenska marknaden inom varulogistik. Utifrån kartläggningen har två rapporter tagits fram om olika strategier för hållbar varulogistik i städer. Den första rapporten behandlar strategiska vägval avseende varulogistik ur kommunens perspektiv. En fråga av central betydelse är i vilken omfattning kommunen ska ta ansvar i planering och utförande av stadens logistiksystem. Tre olika scenarier för mer hållbara logistiklösningar för de nya stadsdelarna har därför utarbetats. De tre scenarierna innebär en ökande grad av kommunalt ansvar i att planera, bygga, reglera, äga och driva stadens logistikfunktioner. Lösningarna har sedan jämförts med en konventionell lösning där kommunens ansvar för varulogistik är begränsat. Den andra rapporten belyser dessa scenarier ur ett näringslivsperspektiv, vilket förtydligar behovet av samverkan kring logistikfrågor mellan olika parter.

De nya underlagen presenterades vid ett seminarium med nationella och internationella experter inom varulogistik i Uppsala i januari 2020. Seminariet samlade drygt 100 deltagare som delade kunskap och erfarenheter. I anslutning till seminariet anordnades en ”minimässa” där utvecklare och leverantörer presenterade logistiklösningar.

Den nya kunskap som kommit fram inom ramen för samarbetet kring framtidens varulogistik har presenterats av utredningen och kommunen i flera sammanhang under år 2020. Utredningen har bland annat medverkat i seminarier arrangerade av Boverket och den nationella FoU-samverkansplattformen CLOSER. Resultaten har även diskuterats på ett peer-to-peergruppsmöte arrangerat för utredningens kommunnätverk *Nätverket för nya stadsdelar* i maj 2020.

Ett konkret resultat av samarbetet är att den fördjupade översiktsplanen för Uppsalas sydöstra stadsdelar, som tagits fram under året, innehåller flera innovativa utformningsförslag för varulogistik. Hit hör till exempel en omlastningscentral och flera så kallade ”multihubbar” som fördelar

godslöden på ett effektivt sätt inom stadsdelarna. Godstransporter har även identifierats som en viktig del i Uppsala kommuns beslutade mål att göra de nya stadsdelarna (och på sikt hela kommunen) klimatpositiva. En fokusgrupp för varulogistik som engagerar offentliga, privata och akademiska parter har satts samman.

Ytterligare förväntade resultat av samarbetet är att såväl Uppsala kommun som övriga kommuner i nätverket ska kunna vidareutveckla och förtydliga vilka krav som behöver ställas i planeringsprocessen för att kunna lösa varustransporterna på ett innovativt och mer hållbart sätt i befintliga och nya stadsdelar.

Pilotarbete för att ta fram innovationsstrategier för stadsutvecklingsområden

Behovet av att arbeta med innovationer och att organisera sig för innovationsledning

Nya lösningar och innovationer är nödvändiga för att klara de nya och alltmer komplexa samhällsutmaningar som kommuner måste hantera som en del av den hållbara stadsbyggnadsprocessen, till exempel minskad klimatpåverkan, motverka miljöbelastning och bostadsbrist, skapa inkluderande och socialt hållbara stadsdelar och utveckla robusta transportlösningar. För att uppnå nationella klimat- och hållbarhetsmål krävs social och teknisk innovation som samtidigt måste klaras inom ramen för den långsiktiga kommunala ekonomin. I Agenda 2030 lyfts innovation fram som centralt för att nå de globala hållbarhetsmålen.

Det finns också höga förväntningar från stat, forskningsfinansiärer och forskare att kommuner aktivt ska ta initiativ till att stadsutvecklingsprojekt används som testbäddar för nya angreppssätt och lösningar.

Ett lyckat innovationsarbete bygger på en bra organisatorisk modell. Denna kan se olika ut i olika kommuner. Det finns inte ett självklart sätt som är det bästa, utan modellen behöver anpassas till den aktuella kommunens förutsättningar.

Dessa förutsättningar gäller även för innovationsarbete i nya stadsdelar. Inom stadsutvecklingsarbetet, som är en kontinuerlig och långvarig uppgift för en kommun, finns behov att skapa en god organisatorisk innovationskapacitet över lång tid. Det kräver ett angreppssätt som inkluderar många samverkande aktörer, hittar rätt typ av innovationer för de

nya stadsdelarna och bygger upp ett värdeskapande sätt att leda innovationsarbetet.

Innovationsledning i kommuner är ett område under utveckling. *Vinnova* och *Sveriges Kommuner och Regioner* finansierar utvecklingsarbeten för att stötta kommunernas innovationskapacitet. Några av de större kommunerna har tagit fram innovationsstrategier för hela kommunen. Innovationsstrategier för enskilda stadsutvecklingsprojekt är dock än så länge ovanligt, trots att många sociala och tekniska innovationer just sker inom ramen för specifika stadsutvecklingsprojekt.

Samarbete med två pilotkommuner om modell för innovationsstrategier för nya stadsdelar

Utredningen har samverkat med två kommuner, *Härryda* och *Gävle*, för att ta fram en modell för hur kommuner kan arbeta med innovationsstrategier för nya stadsdelar. Båda kommunerna har höga ambitioner för innovationer och hållbarhet i de nya stadsdelarna.

Genom det kommunala bolaget *Landvetter Södra Utveckling AB* planeras i Härryda en ny exploatering, *Landvetter Södra*, på obruten mark för minst 25 000 invånare med 10 000 bostäder och ett större antal arbetsplatser. Området ligger strategiskt mitt i det snabbt växande stråket mellan Göteborg och Borås och har höga miljö-, natur- och kulturmiljövärden. Avgörande förutsättningar är anslutning till den kommande utbyggnaden av järnvägen mellan Göteborg och Borås och ett effektivt markutnyttjande som skapar god stadsmiljö och skyddar värdefull natur. Utvecklingsbolaget har i den första etappen bildat ett konsortium med ett antal byggaktörer, där innovationer står högt upp på agendan.

I Gävle planeras en ny stadsdel med målet att vara en av de mest hållbara i Europa år 2040. Området *Näringen* är idag ett industriområde i direkt anslutning till innerstaden och ett Natura 2000-område. När godsbangård och järnvägsspår flyttas i samband med att Ostkustbanan byggs ut med dubbelspår i ny sträckning av Ostkustbanan norrut frigörs området för 6 000 bostäder och 450 000 kvadratmeter verksamhetslokaler.

Näringen är till stora delar låglänt och delvis belägen ovanpå Gävles dricksvattentäkt, vilket i kombination med framtida höjda vattennivåer och befintliga markföroreningar innebär kostnads- och innovationsdrivande utmaningar för kommunen.

Modell för innovationsstrategier utvecklas och prövas

Genom att utveckla och pröva en modell för innovationsstrategier ska projektledarna för stadsutvecklingsprojekten i Härryda och Gävle ges bättre förutsättningar att prioritera, planera och genomföra framgångsrika innovationsinsatser tillsammans med berörda aktörer.

Innovationsstrategierna ska också bidra till att stötta projektens övergripande måluppfyllelse och framdrift, leda till högre grad av hållbarhet samt att minska graden av ad hoc-lösningar i sena skeden.

Under 2019 genomfördes behovsinventeringar av det stadsutvecklingsrelaterade innovationsarbetet i de två stadsdelarna och i början av 2020 övergick arbetet i att ta fram innovationsstrategier anpassade för respektive stadsutvecklingsprojekt. Strategierna har därefter fungerat som underlag i planeringen av det Vinnovafinansierade innovationsledningsinitiativet.

Stöd för att leda innovationsprocesser i planeringen av fler nya stadsdelar

För att underlätta för fler kommuner i arbetet med innovationer i planeringen av nya stadsdelar har utredningen under hösten 2019 initierat och samordnat en ansökan till Vinnova om projektmedel. Erfarenheter från pilotarbetet med innovationsstrategier i Härryda och Gävle användes som utgångspunkt i arbetet med ansökan.

Det projekt som medel söktes för syftade till att stötta ansvariga projektledares förmåga att leda innovationsprocesser och att ta fram innovationsstrategier för de aktuella kommunernas stadsutvecklingsprojekt. Ytterligare ett syfte var att etablera ett nätverk för fortsatt samarbete mellan nätverkskommuner som arbetar med innovationer i sina stadsutvecklingsprojekt och andra aktörer som är aktiva inom området såsom Vinnova, IQ Samhällsbyggnad och RISE.

Ansökan om projektmedel beviljades av Vinnova i december 2019 och projektet genomfördes mellan mars och november 2020. Femton projektledare från tio kommuner i *Nätverket för nya stadsdelar* deltog i projektet: Haninge, Härryda, Gävle, Malmö, Trollhättan, Täby, Umeå, Uppsala, Varberg och Västerås. Det första mötet genomfördes planenligt som ett heldagsmöte i Stockholm den 4 mars 2020. Som en anpassning till coronapandemin genomfördes övriga möten som halvdagsmöten digitalt. Sammanlagt genomfördes åtta möten med olika teman. Vid mötena har en

gemensam grund lagts med föreläsningar om vad innovationsledning innebär och vilka utmaningar som är förenade med att bedriva systematiskt innovationsarbete i kommunala organisationer och i nära samverkan med andra aktörer.

Utrymme har getts också för diskussioner och erfarenhetsutbyte mellan deltagande kommuner. Mellan mötena har deltagarna genomfört ett antal aktiviteter för att lägga grunden till innovationsstrategier för de egna stadsutvecklingsprojekten. I detta arbete har ett flertal berörda inom kommunerna ifråga engagerats.

Detaljplanering och genomförande av mötestillfällen och mellanliggande aktiviteter har skett i nära samarbetet mellan projektledare från Samordning för bostadsbyggande och experter på innovationsarbete från RISE och ett konsultföretag med avstämningar inför och efter varje möte för att kunna justera upplägg efterhand. Experterna har hållit föreläsningar, processlett möten och stöttat de deltagande kommunernas arbete med innovationsstrategier i samband med och mellan mötestillfällena. Åtta externa föreläsare har medverkat vid olika möten och vid sista mötestillfället medverkade kommunstyrelsens ordföranden i Härryda respektive Uppsala kommuner för att presentera sina visioner och ge sin syn på betydelsen av innovation och innovationsledning i samhällsbyggandet.

Det Vinnovafinansierade projektet har genomförts i samverkan med IQ Samhällsbyggnad och RISE. *Samordning för bostadsbyggande* har ansvarat för projektledning och IQ Samhällsbyggnad fungerat som formellt koordinerande part med ansvar för administration och rapportering till Vinnova. Projektet har varit av värde för Vinnova då det bygger vidare på kunskap från tidigare satsningar på *Innovatonsplattformar* och *Innovationsslussar* och bidragit med erfarenheter av innovationsledning kopplat till stadsutveckling.

Initiativet har bidragit till att en ny roll i stadsutvecklingen kan utvecklas

En erfarenhet efter att projektet slutförts är att deltagarnas olika angreppssätt och erfarenheter av hinder och framgångsvägar i arbetet med innovationsstrategier i sina respektive lokala sammanhang har bidragit till ett gemensamt lärande. För flera deltagare har en utmaning i arbetet med att ta fram innovationsstrategier dock varit att innovationsledningsinitiativets tidplan inte varit i takt med planeringsprocessen i det egna

stadsutvecklingsprojektet. Några deltagare valde då att lyfta strategiarbetet från det enskilda projektet till avdelnings- eller förvaltningsnivå. En slutsats är att stöd från ledningen är en viktig förutsättning för att bedriva ett systematiskt och långsiktigt innovationsarbete.

Ett mål med projektet var att bidra till framväxten av en ny roll i stadsutvecklingssammanhang - rollen som innovationsledare. Genom projektet har ett forum för utbyte av erfarenhet och kunskap deltagarna emellan etablerats. Det finns ett intresse bland deltagarna i initiativet att hålla liv i detta forum för utbyte av erfarenhet och kunskap och önskemål om en fortsatt gemensam kunskapsutveckling som även kan involvera fler kommuner. Detta kräver i så fall dedikerade insatser utöver den fortsatta verksamheten inom *Nätverket för nya stadsdelar*. En sammanfattning av initiativet och de viktigaste resultaten redovisas i en powerpointpresentation som bifogas denna rapport.

Koncept för en serie bomässor – en satsning på plusstäder och expon föreslås

Utredningen har under år 2019 och 2020 arbetat med frågan om hur de nya stadsdelar som nu byggs kan bli modellområden för innovativa lösningar och utgöra basen i en serie bomässor. Arbetet har bedrivits i samverkan med utredningen *Fossilfritt Sverige* (M 2016:05).

I juni 2020 lämnades ett förslag om *Nationell mobilisering för export av innovativ stadsutveckling – Plusstaden och Världsutställning 2030* till regeringen. I tillhörande missiv redovisas 30 representanter för nyckelaktörer i ett genomförde av satsningen som stödjer förslaget, däribland kommunstyrelsen ordförande i 19 kommuner. Missiv och förslag bifogas denna rapport.

Förslaget utgörs av ett *plusstadskoncept* för ökad innovation och hållbarhet i nya stadsdelar, där *fyra nationella expon och en utställning med internationell räckvidd, en "världsutställning" år 2030*, innebär en kraftsamling som visar Sverige och världen vägen till det fossilfria välfärdssamhället. Fem städer föreslås ingå avtal med staten om att uppföra plusstadsdelar och arrangera expon och blir därmed föremål för en rad stöttande aktiviteter och kan ansöka om ett investeringsstöd. Målet är att skapa stadsdelar som är klimat- och resurspositiva, som genererar mer förnybar energi än de använder, återbrukar byggnader och material, och som samtidigt är livskvalitetspositiva och erbjuder invånarna hälsosam och hållbar mobilitet, prisrimliga bostäder i

attraktiva och trygga boendemiljöer. Plusstaden ger ett ramverk för förhandling och affärsmässigt grundade incitament att implementera integrerade systemlösningar och att sprida och skala upp pilotprojekt.

Plusstadsramverkets upplägg med successivt höjda klimat- och hållbarhetskrav mot 2030 ger en långsiktig inriktning för branschens alla aktörer.

Under hösten 2020 har fortsatta dialoger genomförts med en bredd av aktörer för att informera om initiativet och inhämta synpunkter som kan stärka förslaget. I bilaga finns exempel på powerpointpresentation som använts vid dessa dialogmöten.

Den 14 november 2020 publicerades en debattartikel i DN om Plusstaden och expon för att visa upp klimatsmarta lösningar i attraktiva och fossilfria stadsmiljöer. Debattartikeln undertecknades av 18 aktörer inom näringsliv, myndigheter, branschorganisationer och kommuner för att visa på det breda stöd förslaget har. Debattartikeln bifogas i bilaga.

Utöver de parter som återfinns som undertecknare av missiv och debattartikel har ett flertal andra aktörer uttalat stöd för initiativet, såsom AB Volvo, Axfood, Centrum för AMP, Ericsson och branschorganisationen Svensk Handel.

Förslaget har överlag fått ett positivt mottagande. Flera kommuner vittnar om att initiativet ligger i linje med deras planer och ger förutsättningar att höja ambitionsnivåerna ytterligare. Dialogerna under hösten har lett till att begreppet världsutställning tonats ner då det finns en skepsis till nyttan och realismen i *World Expon* som format. Vi har istället valt att ännu tydligare lyfta fram att det internationella Plusstadsexpot 2030 kommer att ske under andra former med fokus på permanenta stadsmiljöer i kombination med digitala utställningsformat.

Den föreslagna kraftsamlingen, med sitt riktade fokus på en handfull stadsdelar, kompletterar nuvarande statliga satsningar, samtidigt som den understödjer byggsektorns fossilfria färdplaner och lokal implementering av Agenda 2030. Med plusstaden som ny modell för svenskt stadsbyggande kan vi samla en bredd av aktörer från statliga myndigheter, kommuner och näringsliv att arbeta mot samma mål och säkerställa att de satsningar som

redan görs på forskning och innovation når längre än till enstaka pilotförsök och leder till verkliga genombrott och teknikskiften.

Kraftsamlingen föreslås inledas 2021 med siktet inställt på 2030.

Verka för metodutveckling

Bakgrund

Av direktivet framgår följande:

Att tidiga dialoger bidrar till en mer hållbar samhällsplanering och effektivare bostadsbyggande är fastlagt. Erfarenheter och metoder från utredarens arbete med särskilt komplexa planeringsförutsättningar kan bidra till att de berörda aktörerna undviker att hamna i låsta lägen framöver.

Deluppdraget

Av direktivet framgår följande:

De arbetsätt som utredaren utvecklar för att samordna särskilt komplexa planeringsförutsättningar och därigenom lösa svåra intressekonflikter som hindrar bostadsbyggande ska dokumenteras så att de kan användas i ordinarie verksamhet. Arbetet ska grundas på dialog kring behov och inriktning och komplettera länsstyrelsens befintliga arbete.

Verksamhet inom deluppdraget

Dialoger med kommuner och andra berörda aktörer i flera komplexa planeringsprocesser har genomförts under utredningstiden. Arbetet har dokumenterats i form av dagordningar, mötesanteckningar, projektbeskrivningar och upphandlingar.

I dialog med kommunerna i *Nätverket för nya stadsdelar* har en även rad efterfrågade områden för metodstöd och -utveckling identifierats. Önskemålen har lett fram till att följande metoder har utvecklats eller utarbetats:

- *Scenariobaserad kalkylmodell för intäcks- och kostnadsanalyser inför stora exploateringar och för beräkningar av exploateringens påverkan på kommunens ekonomi.* Modellen har använts som underlag inför beslut om stadsutvecklingsprojekt i flera nätverkskommuner. Utredningen har under år 2020 erbjudit nätverkskommunerna utbildning med introduktion till och stöd för att använda kalkylverktyget. Modellen nämns på flera ställen i denna rapport, bland annat under avsnittet *Stöd till mindre kommuner* och *Bilda och driva ett nätverk för kommuner som*

bygger nya stadsdelar. En redovisning av modellen i powerpointformat bifogas denna rapport.

- *Prototyp till ”kommunal transportplan för hållbar mobilitet”*. Resonemang i utredningens betänkande *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling* har tillämpats i Knivsta kommuns av *Transportplan för hållbar mobilitet* från april år 2020. Remissverisonen har tagits fram i samarbete mellan Knivsta kommun, Trafikverket, Region Uppsala och Samordning för bostadsbyggande. Resultatet bör kunna fungera som inspiration för andra mindre kommuner som arbetar med hållbara transport- och mobilitetslösningar.
- *Dialogmetod för harmoniserade planer – stat-region-kommun*. Det arbete som genomförts avseende dialogarenan Högsbo – Frölunda i Göteborg ger erfarenheter som bör kunna användas av andra kommuner för att i tidiga skeden samverka med berörda parter i arbetet med fördjupade översiktsplaner. Se avsnittet *Erbjuda en arena för dialog mellan berörda parter*.
- *Översiktlig vägledning för hur kollektivtrafik kan etableras i tidigt skede i nya stadsdelar*. Utredningens initiativ för att sammanställa underlag om hur kollektivtrafik kan etableras tidigt i nya stadsdelar har resulterat i en rapport, *Tidig kollektivtrafik i nya stadsdelar*. Rapporten innehåller två exempel på överenskommelser för sådana lösningar mellan kommun och region eller kollektivtrafikmyndighet. I rapporten vidareutvecklas resonemang kring lösningar som är applicerbara i de fall där kollektivtrafikförsörjningen är tänkt att ske med buss, men delar av innehållet kan vara relevant vid andra kollektivtrafikslag i kombination med delade mobilitetstjänster. Rapporten bifogas.
- *Metod för att koppla ihop stadsplanering med arbete för att underlätta för gång och cykel i vardagen*. I samarbete med Umeå kommun har en ”checklista” tagits fram för kommuner som vill planera nya stadsdelar där rörelserikedom prioriteras. Resultatet presenteras i *Planeringsverktyg - stödjande fysiska livsmiljöer Rörelseriket vardagsliv genom hållbar stadsplanering*, som också bifogas denna rapport.
- *Underlag för kommuners kravställande på innovativa lösningar för varustransporter*. I samarbete med Uppsala kommun har underlag tagits

fram i syfte att underlätta för kommuner att utveckla och förtydliga krav på hur varustransporter kan lösas på ett innovativt och mer hållbart sätt i nya stadsdelar. Underlaget kan även användas i samband med planeringsprocesser som rör befintliga stadsdelar. De två rapporter om framtidens varulogistik i städer som tagits fram i detta sammanhang bifogas denna rapport.

- *Modell för att leda innovationsprocesser i planeringen av nya stadsdelar.* I samarbete med bland andra nätverkskommuner och Vinnova har en modell utvecklats för att stötta projektledare i stadsutvecklingsprojekt. Syftet är att öka projektledarnas förmåga att leda innovationsprocesser och att ta fram innovationsstrategier för stadsutvecklingsprojekt. Modellen beskrivs i avsnittet *Pilotarbete för att ta fram innovationsstrategier för stadsutvecklingsområden.*

Synergier mellan utredningens olika deluppdrag och nätverkets roll som nav

De nya metoder som redovisas ovan har tillkommit eller underlättats genom synergier i arbetet med de olika deluppdragen. Exempelvis har utredningsarbetet med kommunala transportplaner bidragit med underlag och inspiration till den ”prototyp” för kommunal mobilitets- och transportplan som utarbetats i Knivsta.

Arbetet med lösningar för tidig kollektivtrafik har tillkommit som en följd av att frågan tagits upp av flera kommuner inom ramen för utredningens olika deluppdrag. Kommunerna har samfällt uttryckt behov av att kunna introducera mobilitetslösningar i samband med att de nya stadsdelarna börjar bebos. Lösningarna ska motverka att mindre hållbara resmönster etableras som senare kan vara svåra att bryta.

Utredningens arbete med *Nätverket för nya stadsdelar* har kommit att fylla ytterligare en funktion utöver själva nätverksaktiviteterna och kommunernas erfarenhetsutbyte sinsemellan. Nätverket har blivit ett nav i utredningens arbete och en kanal för att komma i kontakt med kommuner som arbetar med nya stadsdelar. Utredningen tillfrågas löpande om lämpliga stadsutvecklingsprojekt att tillfråga för samverkan av olika slag. Representanter för nätverkskommunerna har genom förmedling av kontakter via utredningen på ett enkelt sätt kunnat bjudas in att ge förslag, lämna synpunkter, pröva nya modeller eller delta i samverkan av olika slag.

Flera nätverkskommuner har efterfrågat stöd i arbetet med ekonomiska kalkyler inför förankring och beslut om stadsutvecklingsprojekt. Som framgår av bland annat avsnittet om stöd till mindre kommuner har utredningen låtit ta fram en scenariobaserad kalkylmodell för intäcks- och kostnadsanalyser. Modellen möjliggör också beräkningar av hur olika scenarier i stadsutvecklingsprojekten påverkar kommunens totala ekonomi. Kalkylmodellen har kunnat testas och kvalitetssäkras genom att flera nätverkskommuner deltagit i aktiviteter för att pröva modellen.

Ett annat exempel är att nätverket är i fokus för de riktade utbildnings- och demonstrationsinsatser avseende systemet *Geokalkyl* som *Statens geotekniska institut* hade i regeringsuppdrag att genomföra under år 2019. Som en följd av presentationen av Geokalkyl i samband med en studieresa för *Nätverket för nya stadsdelar* våren 2019 har Eskilstuna, Gävle och Malmö blivit testpiloter för utvecklade versioner av Geokalkyl.

Fortsätta arbetet med uppdraget att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande

Bakgrund till deluppdraget

Som ett resultat av det arbete som bedrevs inom *Utredningen för att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande* (N 2016:G) ingicks i december 2017 tre avtal avseende bostadsbyggande i Gävle, Uppsala respektive Knivsta kommuner och en avsiktsförklaring avseende bostadsbyggande i Haninge kommun. Parter i överenskommelserna är, förutom respektive kommun, Region Gävleborg, Region Uppsala, Stockholms läns landsting (nu Region Stockholm) och ”Staten genom Samordnaren för större samlade exploateringar med hållbart byggande”.

Överenskommelserna innebär att totalt 66 000 nya bostäder förbereds i större samlade exploateringsområden i Gävle, Haninge, Knivsta och Uppsala. I avtal med Knivsta och Uppsala regleras också åtgärder för att ytterligare 20 000 bostäder ska kunna byggas på längre sikt i ett område på kommungränsen benämnt ”Nysala”.

Statliga infrastrukturåtgärder inom ramen för överenskommelserna möjliggör därtill ytterligare bostadsbyggande i Uppsala. Drygt 20 000 bostäder beräknas kunna tillkomma genom förtätning och exploatering av andra mindre områden till följd av kapacitetsförstärkning i infrastrukturen. Det totala antalet bostäder som tillkommer direkt och genom synergieffekter av arbetet inom ramen för *Utredningen för att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande* bedöms därigenom hittills uppgå till cirka 106 000.

De statliga åtagandena i överenskommelserna rör bland annat påbörjad utbyggnad till dubbelspår av Ostkustbanan med ny sträckning i Gävle, utbyggnad av järnvägen till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm och stationslägen i Bergsbrunna och Alsike samt statlig medfinansiering av byggnation av kapacitetsstark kollektivtrafik, Ultunalänken, mellan områdena Bergsbrunna och Södra staden i Uppsala.

Deluppdraget

Av direktivet framgår följande:

Deluppdraget innebär bland annat att fortsätta arbetet i delar av det uppdrag som bedrivits inom ramen för *Utredningen för att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande*, som slutredovisades den 22 december 2017 (N2017/07384/PBB).

Bland annat ska utredningen svara för uppföljning av efterlevnaden av de överenskommelser om större samlade exploateringar med hållbart byggande som ingicks i december 2017 avseende sju större exploateringsområden i de fyra aktuella kommunerna.

Av direktivet framgår också att om ”utredaren i sitt arbete kommer i kontakt med fler kommuner” än de som identifierats inom ramen för den föregående utredningen och ”där det finns framtagna planer på samlade exploateringar för en större mängd bostäder, men där planerna av något skäl inte kan genomföras”, ska utredaren informera Regeringskansliet om dessa och ”redovisa vilka åtgärder som är nödvändiga att vidta för att exploateringen ska komma till stånd. Detta ska ske i enlighet med uppdraget om samordning av större samlade exploateringar med hållbart byggande (dnr N2016/07177/PBB)”.

Verksamhet inom deluppdraget

Förutsättningar för uppföljning av efterlevnaden av överenskommelserna

Av avtalen avseende bostadsbyggande i Gävle, Knivsta och Uppsala framgår att ett ”partssammansatt organ svarar för efterlevnaden av avtalet.

Respektive part utser representant till detta organ, *Uppföljningen av efterlevnaden av avtal för större samlade exploateringar*, i fortsättningen benämnt *Uppföljningen*.”

Vidare framgår att *Uppföljningen* ska svara för årlig rapport till regeringen samt även hantera eventuella förändringar i förhållande till vad som avtalats. I avtalen anges även att den samordningsfunktion som regeringen föreslog i prop. 2017/18:1 (utgiftsområde 18) utsågs till att bistå *Uppföljningen* med sekretariat och vara sammankallande i uppföljningarna av efterlevnaden av avtalen för större samlade exploateringar. Avsiktsförklaringen avseende Haninge kommun innehöll skrivningar med motsvarande innebörd.

I direktivet för *Samordning för bostadsbyggande* anges att den särskilde utredaren svarar för uppföljning av efterlevnaden av överenskommelserna ”genom en partssammansatt grupp bestående av representanter för staten, respektive kommun och berörd region. Staten är sammankallande och representeras av utredaren.”

Regeringen har vidare den 30 augusti 2018 fattat beslut (N2018/04598/SPN) om att uppdra åt länsstyrelserna i Gävleborgs, Stockholms och Uppsala län att delta i uppföljningen av de överenskommelser som ingåtts av samordnaren för större samlade exploateringar.

Som ansvarig part för genomförandet av de åtgärder som ingår i och finansieras genom *Nationell plan för transportsystemet 2018-2019* har Trafikverket bjudits in att delta vid uppföljningarna av avtalen.

Uppföljning av att överenskommelserna vunnit laga kraft

Av respektive avtal avseende bostadsbyggande i de sammanlagt sju områdena i Gävle, Knivsta och Uppsala kommuner från december 2017 framgår att dessa träder i kraft när de undertecknats av samtliga parter och under förutsättning att beslut fattats och vunnit laga kraft i respektive kommuns fullmäktige, berörd regions fullmäktige och att regeringen beslutar om *Nationell plan för transportsystemet 2018-2029* innehållande de aktuella åtgärderna enligt respektive avtal.

Avsiktsförklaringen avseende bostadsbyggande i Hemfosa i Haninge kommun ingicks med förutsättningen att avsiktsförklaringen godkänns av Trafiknämnden i Stockholms läns landsting.

Utredningen konstaterade i inledningen av år 2018 att avtalen och avsiktsförklaringen har godkänts i samtliga berörda fullmäktigeförsamlingar och att dessa vunnit laga kraft (Komm2018/00356-10).

Vad gäller statens åtaganden i avtalen ifråga återfinns dessa i *Nationell plan för transportsystemet 2018-2029*, fastställd av regeringen den 31 maj 2018. Planen omfattar, i enlighet med de avtal som ingåtts, fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm, stationsläge i Alsike och Bergsbrunna samt påbörjad utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspår och ny sträckning genom Gävle.

Vidare beslutade regeringen i juni 2018 att uppdra åt Trafikverket att verka för att ingå avtal med Uppsala kommun och eventuellt andra berörda aktörer om statlig medfinansiering för byggnation av Ultunalänken (N2018/03942/SPN). Beslutet är i linje med avtalet avseende bostadsbyggande i Uppsala och förslag i slutredovisningen från *Utredningen för att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande*. I juni 2019 ingicks finansieringsavtal gällande Ultunalänken mellan Trafikverket, Region Uppsala och Uppsala kommun.

Organisation och rutin för uppföljning av överenskommelserna

Utredaren har under 2018 kallat till konstituerande möten avseende de fyra överenskommelserna. Parterna har vid sina respektive möten beslutat om organisation och former för uppföljning av efterlevnaden av överenskommelserna. Bland annat har parterna beslutat om:

- vilka åtaganden som ska följas upp,
- vilken part som har rapporteringsansvar för respektive åtagande,
- mall för redovisning av pågående planeringsarbete och framdriften av bostadsbyggandet i kommunerna ifråga (gäller ej avsiktsförklaring avseende bostadsbyggande i Haninge),
- tidplan för regelbundna avstämningar,
- rutin och tidplan för årlig rapportering till regeringen,
- rutin för löpande avstämningar mellan parterna samt mellan parterna och Trafikverket,
- rutin vid befarad risk för avvikelser i förhållande till överenskommelserna.

Vidare har parterna presenterat sina respektive formella representanter i de partsammansatta grupperna för uppföljningen av avtalen.

Vid befarad risk för avvikelser har parterna enats om att snarast tillskriva övriga parter formella representanter, med kopia till parternas utsedda kontaktpersoner. Avvikelse ska beskrivas och förslag till åtgärd redovisas.

Överlämnande av underlag till berörda länsstyrelser för fortsatt uppföljning

Utredningen har i november 2020 bjudit in berörda länsstyrelser och Trafikverket till digitala möten med anledning av regeringens beslutat den 1 oktober 2020 att uppdra åt Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Stockholms län och Länsstyrelsen i Uppsala län att följa upp efterlevnaden

av överenskommelserna om större samlade exploateringar från den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2025 (Fi2020/03957).

Syftet med mötena var:

- Genomgång och överlämnande av underlag som rör *Uppföljningen från Samordning för bostadsbyggande* till berörd länsstyrelse
- Kontaktetablering mellan länsstyrelsen och Trafikverket såsom rapporteringsansvarig för vissa av statens åtaganden i avtalen
- Lägesavstämning och dialog inför överlämnandet av uppföljningsansvaret till respektive länsstyrelse

Vid mötena redovisades bakgrund av relevans för länsstyrelsernas uppdrag enligt följande dagordningspunkter:

- Uppdraget att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande
- Parternas åtaganden i avtalen ifråga och prioriteringar i *Nationell plan för transportsystemet 2018-2029*
- Uppdraget till *Samordning för bostadsbyggande* att under 2018-2020 svara för uppföljningen av efterlevnaden av åtagandena i avtalen

Utredningen hade inför mötena sammanställt och tillhandahållit underlag såsom kallelser, dagordning och protokoll från de möten som har hållits under den period *Samordning för bostadsbyggande* svarat för uppföljningen av överenskommelserna jämte annat bakgrundsmaterial såsom:

- Beslut om uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande från den 17 november 2016 (N2016/07177/PBB) (<https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2016/12/uppdrag-att-samordna-storre-samlade-exploateringar-med-hallbart-byggande/>)
- Beslut om förlängt och utvidgat uppdrag från den 22 juni 2017 (N2017/04380/PBB) (<http://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2017/06/storre-samlade-exploateringar-med-hallbart-byggande/>)
- Delredovisning av uppdraget den 31 augusti 2017 (N2017/04516/PBB) (<https://www.regeringen.se/4a48e0/contentassets/6f404cf8ead7404>)

c909361d941c4d991/delredovisning-31-aug-2017-av-uppdrag-att-samordna-storre-samlade-exploateringar-med-hallbart-byggande.pdf)

- Slutredovisning och överenskommelser som ingicks inom ramen för uppdraget den 22 december 2017 (N2017/07384/PBB) (<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/12/avtal-om-storre-samlade-exploateringar-klara/>)
- Direktiv (dir. 2017:126) till utredningen Samordning för bostadsbyggande (Fi N 2017:08) med uppdrag att under åren 2018-2020 fortsätta arbetet med uppdraget att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande och att svara för uppföljningen ”av efterlevnaden av överenskommelser genom en partssammansatt grupp bestående av representanter för staten, respektive kommun och berörd region. Staten är sammankallande och representeras av utredaren.” (<http://rkrattsdb.gov.se/KOMdoc/17/170126.PDF>)
- Rapport inklusive två bilagor från Samordning för bostadsbyggande till regeringen den 1 april 2019 avseende uppdraget att svara för uppföljning av efterlevnaden av överenskommelserna (Komm201800356-150).
- Rapport inklusive två bilagor från Samordning för bostadsbyggande till regeringen den 30 mars 2020 avseende uppdraget att svara för uppföljning av efterlevnaden av överenskommelserna (Komm2018/00356-305).

För att ytterligare underlätta kontaktetableringen mellan avtalsparterna och berörda länsstyrelser har även korta möten genomförts på plats i de aktuella stadsutvecklingsområdena i Knivsta och Uppsala i december 2020. På grund av coronapandemin hölls mötena utomhus och med ett mindre antal deltagare. Motsvarande möte avseende stadsutvecklingsområdet i Gävle genomfördes digitalt. Vid mötena presenterade respektive kommuns representant sitt stadsutvecklingsprojekt och Trafikverket presenterade statens infrastrukturåtaganden.

Utredningens uppföljning av efterlevnaden av överenskommelserna under perioden 2018-2020

Utredningen har två gånger per år samlat in underlag från avtalsparterna och genomfört regelbundna avstämningar avseende efterlevnaden av de

överenskommelser som ingicks i december 2017 relaterade till uppdraget om större samlade exploateringar, i enlighet med parternas beslut vid de konstituerande mötena hösten 2018 (se avsnittet *Organisation och former för uppföljning av överenskommelserna* ovan). Vidare har utredningen samordnat parternas redovisningar och lämnat årlig rapport till regeringen den 1 april 2019 och den 30 mars 2020.

Utredningens bedömning av efterlevnaden i december 2020

Utifrån den information som lämnats av parterna är bedömningen i december 2020 att arbetet med att genomföra överenskomna åtgärder sker i enlighet med avtalen avseende bostadsbyggande i Gävle, Knivsta och Uppsala.

Som redovisats i rapporten till regeringen i mars 2020 har dock en befarad risk för avvikelser avseende bostadsbyggandet i Knivsta aviserats till följd av ett folkinstitutiv har tagits för en folkomröstning om omförhandling av det ingångna avtalet. Kommunen har beslutat att föregå folkomröstningen genom att lämna in en begäran om omförhandling av avtalet ”med målet att väsentligt minska åtagandet om antalet bostäder fram till år 2057”. I juni 2020 inkom kommunen med en begäran till regeringen och Region Uppsala om omförhandling av avtalet (Fi2020/02631). Skälen till begäran redovisas i en kompletterande skrivelse i november 2020. Regeringen beslutade i december 2020 att avslå begäran, med motiveringen att de skäl som kommunen anfört inte är ”omständigheter som kommunen inte har kunnat förutse vid ingåendet av avtalet” eller kan anses vara ”oförutsedda händelser.” Förutsättningar för omförhandling i enlighet med avtalet bedömdes således inte föreligga.

Utredarens bedömning efter dialog med kommunen är att det fortsatt finns förutsättningar för att avtalet om exploateringen i Knivsta ska kunna fullföljas, då exploatering ska vara genomförd fullt ut först år 2057.

Vad gäller avsiktsförklaringen om bostadsbyggande i Hemfosa i Haninge kommun behövs ytterligare underlag för bedömning av möjligheten att ingå avtal. Parterna har i samförstånd valt att utreda förutsättningarna för bostadsbyggande och därtill kopplade behov av infrastrukturåtgärder för ett större område än Hemfosa, vilket har fördröjt processen och därmed dialogen mellan parterna om förutsättningarna för exploateringen i Hemfosa. Därtill kommer att Haninge kommun under hösten 2020 informerat

parterna om att ”kommunen i sitt arbete med den översiktliga planeringen har behövt prioritera att fortsatt undersöka möjligheterna för en framtida bostadsexploatering i Hemfosa något längre fram i tiden än vad som beskrivs i kommunens promemoria i bilaga till avsiktsförklaringen”.

Dialog mellan parterna pågår för närvarande (december 2020) om processen och förutsättningarna för att i tid ta fram underlag i enlighet med utgångspunkterna i avsiktsförklaringen. Utredaren har påkallat uppmärksamheten på att uppdraget att föreslå statliga åtgärder som kan vidtas för att nya större bostadsexploateringar ska kunna komma till stånd sträcker sig till och med den 31 december 2020.

Vidare gäller att avsiktsförklaringen ska följas upp år 2021 inför kommande *Nationell plan för transportsystemet* och gäller till och med år 2022. Länsstyrelsen i Stockholms län har regeringens uppdrag att följa upp avsiktsförklaringen från och med den 1 januari 2021. Om underlag kan presenteras i tid torde länsstyrelsen kunna informera Regeringskansliet om förutsättningarna för att ingå avtal om bostadsbyggande och infrastrukturåtgärder i Hemfosa.

Se även avsnittet *Utredningens erfarenheter av uppdraget om större samlade exploateringar - en fungerande modell för att påskynda förverkligandet av planer för bostadsbyggande* nedan.

Parternas erfarenheter av uppföljningen av överenskommelserna

Utredningen finner att de former för uppföljning av överenskommelserna som införts har underlättat samverkan mellan avtalsparterna och bidrar till säkerställande av målen. Parterna har samstämmt framfört att samverkan fungerat väl och att ”den lösningsorienterade dialog som skett har varit utöver vad som är normalt förekommande”.

Avtalsparterna i de fyra överenskommelserna har vid respektive avstämningsmöte under hösten 2020 konstaterat att de regelbundna och löpande avstämningarna har fungerat bra. Behov av fördjupad dialog om bland annat tidpunkter för när avgörande beslut måste fattas för att parterna ska kunna uppfylla sina respektive åtaganden har uppmärksamats vid några regelbundna avstämningsmöten, vilket lett till ökad frekvens i de löpande avstämningarna mellan kommunerna och Trafikverket.

Initiativ har också tagits till löpande avstämningar mellan alla parter på chefs- och handläggarnivå i syfte att säkerställa att tidplaner hålls, att målbilder är

gemensamma och för att tidigt identifiera potentiellt svårlösta frågor. Relaterade samtal har även skett mellan läns- och kommunledningarna. Frågor har därvid kunnat lösas ut i tidigt skede som potentiellt hade kunnat förorsaka oklarheter och i förlängningen förseningar.

Vidare har utredaren vid dessa avstämningsmöten konstaterat att de täta formella avstämningsmötena i kombination med rutinen för löpande dialog mellan avtalsparterna har bidragit till ökad ömsesidig förståelse för kommunernas och Trafikverkets processer som påverkar åtgärderna i avtalen.

Utredningens erfarenheter av uppdraget om större samlade exploateringar - en fungerande modell för att påskynda förverkligandet av planer för bostadsbyggande

Resultatet av uppdraget om större samlade exploateringar visar att samplanering av bostadsbyggande och infrastruktur, liksom samordning av statens och kommunernas planeringsprocesser kan möjliggöra ett ökat bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling samtidigt som kopplade investeringar i infrastruktur får större samhällsnytta. Bedömningen är att den metod som utgör grunden i uppdraget om att samordna större samlade exploateringar – dialog, förhandling och mandat att ingå överenskommelser – har fungerat bra.

Planerna för ett stort antal bostäder har kunnat tidigareläggas och de planerade områdena har getts ökade hållbarhetsmål. Det kan konstateras att det, i enlighet med målet för uppdraget³, nu finns planer för nya större samlade exploateringar i Gävle, Knivsta och Uppsala kommuner i ”väl fungerande och attraktiva stadsmiljöer med en hög livskvalitet utifrån en mängd perspektiv och med så liten miljö- och klimatpåverkan som möjligt”. Exploateringarna planeras också för att kunna ”utgöra förebilder för hållbar stadsutveckling”, i enlighet med skälen för regeringens beslut om uppdraget.

En möjlig exploatering i Hemfosa i Haninge kommun i enlighet med den avsiktsförklaring som ingåtts mellan kommunen, Region Stockholm (vid avsiktsförklaringens tecknande Stockholms läns landsting) och staten utreds fortsatt (se ovan). Bedömningen är att planerna för bostadsexploateringen i Hemfosa på sikt kommer att tidigareläggas jämfört med om avsiktsförklaringen inte hade ingåtts, då berörda parter nu i högre grad har

³ <https://www.regeringen.se/4afec3/contentassets/59427277119648eebd150192968ed996/uppdrag-att-samordna-storre-samlade-exploateringar-med-hallbart-byggande.pdf>

uppmärksammat den potential som finns i att bygga bostäder på oexploaterad mark i direkt anslutning till befintlig pendeltågstation med mycket låg nyttjandegrad. Redan nu kan dock konstateras att den löpande dialog som hittills skett mellan parterna till följd av avsiktsförklaringen har bidragit till att underlag har tagits fram som gett ökad kunskap som rör påskyndandet av andra möjliga exploateringar i kommunen och regionen. Syftet med utredningen har därvid i detta fall således redan uppfyllts på annat sätt.

Avtal om större samlad exploatering i Västerås kommun föreslås ingås

Vad gäller uppdraget att informera Regeringskansliet om fler större samlade exploateringar där det finns framtagna planer för en större mängd bostäder, men där planerna av något skäl inte kan genomföras, har ett möjligt område identifierats.

Det identifierade området utgörs av i dag hårdgjorda och icke tillgängliga områden i *Västerås kommun* där 10 000 bostäder under vissa förutsättningar kan byggas i stations- och centrumnära läge under de kommande 20-30 åren. Statens åtagande för att möjliggöra exploateringen innebär tidigareläggande av statliga åtgärder som rör befintlig järnvägsanläggning och nytt resecentrum vid Västerås central. Västerås kommun och Region Västmanland har redovisat förslag till åtaganden avseende bostadsbyggande respektive kollektivtrafikförsörjning av det aktuella området.

Utredaren har den 9 december 2020 informerat Regeringskansliet om den möjliga exploateringen och föreslagit att avtal ingås mellan Västerås kommun, Region Västmanland och staten, där statens tidigareläggning av infrastrukturåtgärder möjliggör och tidigarelägger fler bostäder. Statens åtaganden är därtill angelägna såsom infrastrukturåtgärder då befintligt resecentrum redan i dag har kapacitetsproblem utifrån personflöden och inte väntas klara framtida kapacitetsbehov.

Parternas åtaganden föreslås regleras i avtal på motsvarande sätt som gjorts i de avtal som ingicks i december 2017 avseende bostadsbyggande i Gävle, Knivsta och Uppsala kommuner inom ramen för uppdraget om större samlade exploateringar med hållbart byggande.

Förutsättningar för avtal om större samlad exploatering i Härryda kommun föreslås utredas

Som framgår ovan i avsnittet *Erbjuda en arena för dialog mellan berörda parter* har utredningen även tagit del av planerna för en större samlad exploatering i Härryda kommun. Om kommunen fullföljer beslutade planer att bygga en mindre stad, Landvetter Södra, med 10 000 bostäder finns enligt utredningen skäl att verka för att exploateringen beaktas i samband med planeringen av höghastighetsjärnvägen som ska byggas mellan Borås och Göteborg. En järnvägsstation i området skulle avsevärt öka möjligheten till hållbar mobilitet för de framtida boende. Enligt de förutsättningar som givits ingår dock inte stationsläge i Landvetter Södra i den lokaliseringstudning som Trafikverket för närvarande genomför.

Det är utredningens uppfattning att kommunen avser att använda sitt planmonopol och fullfölja planerna för en exploatering i Landvetter Södra. Området finns med i den översiktsplan som antogs år 2012 och kommunen äger sedan år 2014 huvuddelen av marken. Staten kan genom planering för vissa infrastrukturåtgärder bidra till att bostadsbyggandet tidigareläggs och ett minskat behov av privat bilanvändning för dagliga transporter för stadens invånare. Om området inte försörjs med effektiv kollektivtrafik till och från Göteborg finns skäl att anta att exploateringen inte kommer att kunna genomföras som ett stationssamhälle med kommersiell och offentlig service. Avsaknad av väl fungerande kollektivtrafik kan riskera att området istället blir en ”villamatta i skogsmiljö” med betydligt färre bostäder än planerat och med sämre förutsättningar för att exploateringen som helhet kan genomföras på ett hållbart sätt.

Det finns anledning att anta att fattade beslut eller avsaknad av beslut som rör höghastighetsbanan mellan Stockholm och Göteborg liksom hur det bedömda kapacitetsbehovet för resor mellan Göteborg-Landvetter flygplats och Göteborg påverkar omfattningen, utformningen och tidplanen för bostadsbyggandet i Landvetter Södra.

Coronapandemins långsiktiga effekter på framtida resandemönster och den ökande medvetenheten i samhället om klimatkrisen torde innebära behov av översyn av prognoserna för resandeunderlaget till Göteborg-Landvetter flygplats. I det sammanhanget bör möjligheten övervägas att utrymme för en station i Landvetter Södra reserveras i samband med att järnvägsdragningen planeras. Stationen kan byggas och tas i bruk när exploateringen medför att

det finns tillräckligt boendeunderlag i området. Att förbereda för en station när dragningen görs torde ge lägre kostnader än att tillföra en ny station i ett senare skede när det faktiska behovet redan uppstått.

Utredningen föreslår att en dialog med kommunen, med stöd av Trafikverket, initieras i syfte att undersöka möjligheterna för att ingå överenskommelse om hur exploateringen i Landvetter Södra och statens infrastrukturåtgärder mellan Göteborg och Borås kan samplaneras. Ett resultat av en sådan förhandling bör också kunna innebära att naturområden med höga miljö-, natur- och kulturmiljövärden undantas från exploateringen genom att kommunen inrättar kommunalt naturreservat.

Fortsätta arbetet med uppdraget om bostadsbyggande på statens fastigheter

Bakgrund

Av direktivet framgår följande:

I januari 2017 tillsatte regeringen *Utredningen om bostadsbyggande på statens fastigheter* (dir. 2017:7). Utredaren hade i uppdrag att verka för att få till stånd bostadsbyggande på statens fastigheter.

I enlighet med direktiven har utredningen huvudsakligen utgått från de statliga fastigheter som *Planprocessutredningen* i sitt betänkande *Bättre samarbete mellan stat och kommun – vid planering för byggande* (SOU 2015:109) identifierat som möjliga för bostadsbyggande. Utredningen har för varje statligt ägd fastighet bedömt om det finns ett långsiktigt intresse för staten av att behålla hela eller delar av fastigheten för dess nuvarande användning samt bedömt om fastigheten kan ge ett väsentligt bostadstillskott. I delbetänkandet *Bostäder på statens mark – en möjlighet?* (SOU 2017:71) har utredningen bedömt att totalt 65 fastigheter har förutsättningar för bostadsbyggande. Utredaren har vidare, i enlighet med direktiven, sammanfört relevanta aktörer i syfte att realisera bostadsbyggande. Utredningen slutredovisade sitt uppdrag den 15 februari 2018.

Deluppdraget

Av direktivet framgår följande:

Från och med den 16 februari 2018 ska *Samordning för bostadsbyggande* fortsätta det arbete som bedrivits inom utredningen *Bostadsbyggande på statens fastigheter*.

Verksamhet inom deluppdraget

Generella observationer av processer för avyttring av statlig mark

Samordning för bostadsbyggande konstaterar i likhet med den föregående utredningen *Bostadsbyggande på statens fastigheter* att processerna kring avyttring av statlig mark kan ta tid. Några orsaker till detta är enligt utredningen att:

- det vanligen är flera parter som är berörda av en eventuell avyttring av den statligt ägda marken, vilket ökar komplexiteten.

- parterna ofta har olika intressen i objekten ifråga. Dessa intressen måste tillgodoses för att avslut ska kunna nås.
- många objekt kräver att avyttrande myndighet gör utredningar. Dessa utredningar är ofta komplicerade och tidskrävande.
- flera objekt kräver kostsamma eller omfattande åtgärder, exempelvis sanering av oexploderad ammunition och alternativa järnvägslösningar.
- kommunikationen med parterna tar tid. Det krävs vanligen flertalet kontakter för att nå representanter för myndigheter som kan ge konkreta besked. Detta gäller inte minst i kontakterna med kommuner.
- statliga myndigheter saknar i många fall incitament till försäljning, då överskott från en fastighetsöverlåtelse som huvudregel ska återföras till statskassan. Köp av ersättningsfastigheter finansieras med nya lån, vilket medför högre kostnader för myndigheten.
- flera myndigheter ställer krav på att planarbetet ska ha kommit relativt långt innan en överlåtelse kan genomföras. Kraven är mer långtgående än vad som stadgas i *Förordning (1996:1190) om överlåtelse av statens fasta egendom, m.m.* och leder till utdragna förhandlingar.

Ett sätt att effektivisera överlåtelseprocesserna kan vara att tillhandahålla ett externt stöd i dialogen mellan parterna.

Avslutade ärenden

Samordning för bostadsbyggande konstaterar att det avseende flera av de 65 fastigheterna som redovisas i delbetänkandet *Bostäder på statens mark – en möjlighet?* har krävts ytterligare utredningar avseende den statligt ägda marken som underlag i den fortsatta dialogen om eventuella avyttringar. Förutsättningarna för markområdena ifråga framgår av slutredovisningen från *Bostadsbyggande på statens fastigheter* som lämnades den 15 februari 2018⁴.

Sammantaget har *Samordning för bostadsbyggande* medverkat till att 30 fastighetsöverlåtelser har genomförts eller kommit så långt i genomförandet att parterna inte behöver något ytterligare externt stöd. 18 fastighetsärenden har avskrivits på grund av att fastigheterna har befunnits olämpliga för exploatering eller att kommunen har ändrat sin planering. I flertalet av dessa ärenden har Försvarmaktens intressen varit avgörande.

⁴ <http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2017/09/Slutredovisning-av-Utredningen-om-bostadsbyggande-pa-statens-fastigheter.pdf>

I nedanstående tabell redovisas exempel på objekt som har potential att bebyggas med ett stort antal bostäder genom att den statligt ägda marken ifråga förvärvas. För en utförligare redovisning hänvisas till bilaga till denna rapport, *Slutredovisning av Utredningen om bostadsbyggande på statens fastigheter - Kompletterad med ärendestatus i december 2020 av Samordning för bostadsbyggande.*

Kommun	Fastighet	Antal bostäder
Gävle	Valbo-Backa 14:1 och del av Kungsbäck 2:5	5 000-10 000
Järfälla	Barkarby 4:1	2 500-3 000
Landskrona	Lundåkra 3:1 m fl	1 000
Linköping	Rystad-Tuna 1:1	600-1 000
Malmö	Innerstaden 31:11 m fl	1 000
Trosa	Åby 2:1 m fl	1 500
Umeå	Regementet 2:1	20 000-25 000
Uppsala	Valsätra 1:1,1:12 och 1:15; Ultuna 2:1 del av; Nantuna 1:2, 1:3 del av, 2:2 del av, 2:19 del av, och 3:1 del av	Cirka 15 000

För flera kommuner är den statligt ägda marken det enda område där bostadsbyggande kan ske i större omfattning (i relation till kommunens storlek) och/eller i nära anslutning till befintlig infrastruktur. Möjligheten att förvärva statlig mark är i vissa fall därför av avgörande betydelse för kommunernas utveckling.

Kvarvarande ärenden efter utredningens slut

I ärenden som sammantaget berör 20 fastigheter bedömer utredningen att det vore värdefullt med ett fortsatt externt stöd för att komma till avslut i förhandlingarna. Totalt rör det sig om 10-15 000 bostäder. Ärendena rör överlåtelser i Gävle, Helsingborg, Kristianstad, Landskrona, Linköping, Nässjö, Sigtuna, Trosa och Vaxholms kommuner. I vissa av dessa ärenden är förhandlingar nära avslut, medan avslut i andra ärenden bedöms ligga längre

fram i tiden. Status för ärendena beskrivs i bifogad bilaga *Slutredovisning av Utredningen om bostadsbyggande på statens fastigheter - Kompletterad med ärendestatus i december 2020 av Samordning för bostadsbyggande*.

Analysera för- och nackdelar med att införa möjlighet till krav på transportplaner i detaljplaneringen för nyetablering av bostäder

Bakgrund

Av direktivet framgår följande:

Transportplaner i samband med detaljplanering för nyetablering av bostäder kan bidra till att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle där människor reser miljövänligt och där godstransporter samordnas.

Deluppdraget

Av direktivet framgår följande:

Uppdraget innebär att analysera för- och nackdelar med en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder enligt plan- och bygglagen.

Resultat inom deluppdraget

Deluppdraget har slutförts och redovisats genom överlämnande av betänkandet *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling* (SOU 2019:17)⁵ till statsrådet Per Bolund den 29 mars 2019.

Utredningens slutsatser och resonemang

Utredningen konstaterar i betänkandet att ”det finns starka skäl att föra frågan vidare om nya och bättre verktyg för integrerad bebyggelse- och transportplanering. Samordning av planer för bebyggelse och transporter är enligt vår uppfattning en förutsättning för:

- att städer ska kunna utvecklas hållbart, och
- att klimatmålen ska kunna uppnås.”

⁵ Se <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2019/03/sou-201917/>

Hur verksamheten har organiserats

Utredningens kansli

Bemanningen i utredningens kansli har anpassats successivt efter de uppgifter som har förelegat. I december 2020 finns vid utredningens kansli, förutom den särskilda utredaren, en huvudsekreterare, sex utredningssekreterare (varav en är anställd på deltid) och en biträdande utredningssekreterare.

Sakkunniga i utredningen

Sakkunniga vid berörda departement har förordnats att vara sakkunniga i utredningen. Möten i hela sakkunniggruppen har ägt rum två gånger per år. Vid dessa tillfällen har verksamheten inom utredningens alla uppdragsområden redovisats och diskuterats.

Särskilda möten har hållits där enbart deluppdragen att *analysera för- och nackdelar med att införa krav på transportplaner* respektive *stärkt planering för en hållbar utveckling* har behandlats. Sakkunniga med särskilt intresse i dessa frågor har deltagit i dessa möten och lämnat synpunkter i samband med mötena eller i separat dialog med utredningens kansli.

Webbplats

Utredningen har en egen webbplats; www.sou.gov.se/bostadsbyggande. På webbplatsen finns bland annat information om utredningens uppdrag och arbetet inom de olika deluppdragen samt kontaktuppgifter till kansliet. Vidare finns information om och dokumentation från seminarier och andra aktiviteter som utredningen genomfört, liksom rapporter och andra underlag som tagits fram inom ramen för utredningens arbete.

Seminarier och externa kontakter

Förutom de sammankomster med externa deltagare som utredningen genomfört inom ramen för de olika deluppdragen har även ett större seminarium genomförts. Utredningen bjöd i maj 2018 in till ett lanseringsseminarium i syfte att sprida information om uppdraget. Vid seminariet gavs tillfälle för kommuner att anmäla intresse för stöd i komplexa planeringsprocesser eller stöd i arbetet med innovationer i de nya stadsdelarna. Vidare informerades utredningen om möjligheten för kommuner som bygger nya stadsdelar att ansluta sig till *Nätverket för nya stadsdelar*.

Utredningen har på förfrågan deltagit i ett flertal seminarier och andra sammankomster som arrangerats av andra parter för att presentera uppdraget och knyta kontakter.

Utöver kontakter med berörda aktörer inom ramen för de olika deluppdragen har utredningen även mött ett stort antal offentliga och privata aktörer för generellt informations- och erfarenhetsutbyte. Syftet med dessa kontakter har också varit att säkerställa att utredningens arbete inte överlappar utan kompletterar det arbete som bedrivs av andra parter. Avstämningar med andra parter med närliggande verksamheter har gjorts löpande. Samarbeten har etablerats när så varit relevant.

Mötena har med få undantag genomförts digitalt sedan coronapandemins utbrott.

Underlag och rapporter framtagna inom utredningen

Nedan redovisas ett urval av de underlag, rapporter och redovisningar som tagits fram inom ramen för utredningens arbete. Listan består av två delar: Den första redovisar de rapporter som bedömts vara av störst allmänt intresse. Dessa finns i bilaga till denna slutrapport. Den andra listan redovisar ett urval av underlag som kan bidra till att ge en överblick över det arbete som utförts inom utredningens olika deluppdrag.

Underlagen redovisas i kronologisk ordning. Rapporterna benämns med sin titel (när sådan finns) eller med en beskrivande rubrik. Ett flertal av rapporterna har tagits fram av konsultföretag på uppdrag av utredningen. Konsultföretaget redovisas i dessa fall inom parentes efter rapportens titel. I några fall har även andra parter såsom kommuner varit huvudförfattare till gemensamma dokument, vilket redovisas på motsvarande sätt.

Ett flertal underlagsrapporter har även tagits fram inom ramen för arbetet med utredningens två betänkanden. Dessa rapporter återfinns som bilagor till respektive betänkande. Underlagsrapporterna till det första betänkandet *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling* (SOU 2019:17) från mars 2019 redovisas i den andra listan nedan. Avseende underlag till det pågående arbetet med tilläggsuppdraget *Stärkt planering för en hållbar utveckling* (dir. 2020:15 och dir. 2020:121) kommer dessa att redovisas i samband med att betänkandet överlämnas i mars 2021.

Underlag som biläggs denna rapport

1. Framtidens varulogistik i städer. Utmaningar ur ett näringslivsperspektiv - en diskussion (WSP, januari 2020)
2. Framtidens varulogistik i städer (IVL, februari 2020)
3. Internationella exempel på hållbar stadsutveckling (Actinate och Spacescape, mars 2020)
4. Tidig kollektivtrafik i nya stadsdelar (Sweco, mars 2020)
5. Planeringsverktyg - stödjande fysiska livsmiljöer. Rörelserikt vardagsliv genom hållbar stadsplanering (White, Trivector, mars 2020)

6. Hållbar småstad. Handbok för planering av levande kvarter (Trivector, Krook & Tjäder april, 2020)
7. Kraftsamling för innovativ och hållbar stadsutveckling – Plusstadskoncept och världsutställning 2030 visar vägen till det fossilfria välfärdssamhället och ökad export (missiv, Fossilfritt Sverige, Samordning för bostadsbyggande, juni 2020)
8. Plusstad världsutställning 2030 – nationell kraftsamling för export av innovativ stadsutveckling (Samordning för bostadsbyggande, juni 2020)
9. Nätverket för nya stadsdelar (Samordning för bostadsbyggande, augusti 2020)
10. Förstudie avseende avloppslösningar för nya stadsdelar i Knivsta och Uppsala (Ecoloop, augusti 2020)
11. Kalkylmodell för exploaterings- och kommunekonomi. Redovisning i powerpointformat (Sweco, oktober 2020)
12. Hundra år senare – nu vill vi göra om Stockholmsutställningen (debattartikel i DN, november 2020)
13. Plusstad och utställning för världen. Redovisning i powerpointformat (Samordning för bostadsbyggande, december 2020)
14. Innovationsledning i hållbara stadsutvecklingsprojekt. Redovisning i powerpointformat (Samordning för bostadsbyggande, december 2020)
15. Avsiktsförklaring utveckling Högsbo-Frölunda (Göteborgs stad m fl, december 2020)
16. Slutredovisning av Utredningen om bostadsbyggande på statens fastigheter - Kompletterad med ärendestatus i december 2020 av Samordning för bostadsbyggande (Samordning för bostadsbyggande, december 2020)

Urval av övriga underlag och rapporter framtagna av eller på uppdrag av utredningen

- Om krav på transportplaner i planläggning enligt plan- och bygglagen. Underlag till betänkande *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling*, SOU 2019:17 (Engström, Carl-Johan prof. em. KTH, sep 2018)
- Framtidsanalys för morgondagens resor och transporter i svenska städer. Underlag till betänkande *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling*, SOU 2019:17 (Trivector, oktober 2018)
- Den aktiva staden. Redovisning i powerpointformat (Spacescape, december 2018)
- Gamification & motiverande design för att stimulera rörelserikedom (InsertCoin, december 2018)
- Rörelserikedom - Kroppen i rummet - kulturen i kroppen. Redovisning i powerpointformat (White, januari 2019)
- Att säkra goda förutsättningar för gång och cykel som del av vardagslivet. Underlag till betänkande *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling*, SOU 2019:17 (Blix, januari 2019)
- Urbana godstransporter i detaljplanering. Underlag till betänkande *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling*, SOU 2019:17 (IVL, februari 2019)
- Kvalitetsprogram Selleberga (White, maj 2019)
- Intäkts- och kostnadsanalys för Hamnstaden i Ystad (Evidens, maj 2019)
- Organisations- och finansieringsmöjligheter för stadsutvecklingsprojekt (Sweco, december 2019)
- PM Näringslivsutveckling och planering för nya stadsdelar i Knivsta (Sweco, april 2020)

- Förslag till rumslig energi- och klimatstrategi för Knivsta kommun (Tyréns, juni 2020)
- Transportplan för hållbar mobilitet (Knivsta kommun, september 2020)
- Ramverk för plusstadsdelar (Actinate, november 2020)
- Fördjupad förstudie avseende källsorterande avloppslösningar för nya stadsdelar i Knivsta och Uppsala (Ecoloop, december 2020)