

# Arbete med regionförstoring

Exempel från översiktlig planering i Ånge,  
Vallentuna och Helsingborg





# Arbete med regionförstoring

Exempel från översiktlig planering i  
Ånge, Vallentuna och Helsingborg

Boverket januari 2007

Titel: Arbete med regionförstoring – Exempel från översiktlig planering i Ånge, Vallentuna och Helsingborg

Utgivare: Boverket

Upplaga: 1

Antal: 500

Tryck: Boverket internt

ISBN:978-91-7147-993-8

Sökord: Regioner, regionförstoring, regional utvecklingsplanering, översiktsplanering, planeringsunderlag, exempel, kommuner, Ånge, Vallentuna, Helsingborg

Diarienummer: 2349-1674/2006

Foto omslag: Göran Fält/Banverket

Publikationen kan beställas från:

Boverket, Publikationsservice, Box 534, 371 23 Karlskrona

Telefon: 0455-35 30 50

Fax: 0455-819 27

Webbplats: [www.boverket.se](http://www.boverket.se)

Boken finns som pdf på Boverkets webbplats. På begäran kan den också tas fram i andra alternativa format.

© Boverket 2007

## Förord

Boverket har den allmänna uppsikten över Plan- och bygglagen och är den centrala förvaltningsmyndigheten för frågor rörande byggd miljö, hushållning med mark och vatten, fysisk planering, byggande och boende. Vidare ansvarar Boverket bland annat även för samordning, uppföljning och rapportering i fråga om miljö kvalitetsmålet ”God bebyggd miljö” och för övergripande miljömålsfrågor som avser fysisk planering, byggnader och hushållning med mark och vatten.

Enligt Boverkets regleringsbrev ska vi bland annat redovisa hur det regionala perspektivet beaktas i kommunernas fysiska planering och hur mellankommunal samverkan främjas samt hur kommunernas översiktsplanering beaktas i det regionala utvecklingsarbetet.

Boverket och ett antal andra centrala verk, med Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKA, som koordinerande myndighet, har fått regeringens uppdrag att i ett pilotprojekt samverka kring sektorsövergripande regionförstoring för ökad tillväxt och sysselsättning. Resultaten av uppdraget slutredovisas till regeringen senast den 1 februari 2007. Arbetet med uppdraget har drivits i samverkan mellan enheterna inom Boverkets Samhällsbyggnadsdivision. I Boverkets projektarbetsgrupp har ingått Kerstin Andersson, Järda Blix, Kajetonas Ceginskas, Patrik Faming, Jan Gunnarson, Dan Jansson, Bo Löwendahl, Ann-Mari Jonsson, Pål Karlsson, Petra Werner (projektassistent), samtliga Stad- och regionenheten samt Sofie Adolfsson, Analysenheten och Lasse Brännström, Hållbarhetsrådet.

Denna rapport är ett led i Boverkets insatser för att uppfylla regleringsbrevets krav och ett underlag i samverkan med övriga berörda myndigheter inom ramen för regeringsuppdraget angående regionförstoring. Boverkets arbete har genomförts inom ramen för projekt Regional utvecklingsplanering och kopplingen till översiktsplaneringen. Huvudsyftet med rapporten är att sprida goda arbetsmetoder till landets kommuner, länsstyrelser, kommunala samverkansorgan och regionala självstyrelseorgan samt redovisning till regeringen.

Styrgruppen för Boverkets arbete har letts av chefen för Samhällsbyggnadsdivisionen Micaela Schulman. I gruppen har därutöver ingått chefen för Planenheten Mårten Dunér, chefen för Analysenheten Martin Hedenmo och chefen för Stads- och regionenheten Kerstin Hugne. Projektledare har varit Jan Gunnarson, Stads- och regionenheten. Rapporten är sammanställd av Pär Hansson. Handledare har varit Jan Gunnarson. Bo Löwendahl och Jan Gunnarson har medverkat med texten i rapportens avsnitt Sammanfattning.

Karlskrona i januari 2007



Micaela Schulman  
Chef för Samhällsbyggnadsdivisionen



# Innehåll

Sammanfattning .....	7
Ånge: Översiktsplanering i en ytstor och befolkningsmässigt liten kommun .....	13
Syftet med exemplet .....	13
Bakgrund .....	13
Mål och process för den översiktliga planeringen i Ånge.....	13
<b>Samverkan i planeringen med olika medborgargrupper .....</b>	<b>14</b>
IT i planprocessen.....	14
Regionförstoring och regionförstärkning .....	15
<b>Ånges transportinfrastruktur .....</b>	<b>15</b>
IT-infrastruktur .....	17
Övrig mellankommunal och regional samverkan .....	18
Framtid Ånge – ”en attraktiv kommun i sitt regionala samarhang” .....	18
Näringslivsanalys .....	19
Tvärpolitisk och tvärsektoriell samverkan i Ånge kommun .....	19
Kunskapsunderlag för översiktsplaneringen .....	20
Temahäften.....	20
Utvecklingsplaner .....	20
Program för IT-infrastruktur .....	21
Underlag från länsstyrelsen .....	21
Andra grundläggande program och dokument.....	21
Reflektioner .....	21
Vallentuna: Medelstor kommun i expansiv region .....	23
Syftet med exemplet .....	23
Bakgrund .....	23
Vallentunas arbete med scenarier .....	23
Scenarier .....	23
Vallentunas medverkan i mellankommunala och region- förstorande samarbeten .....	25
Kunskapsunderlag för planeringen .....	25
Nordostkommunerna.....	25
ABC-stråket.....	27
Regionalt cykelvägnät.....	29
Regional grönstruktur.....	29
Reflektioner .....	30
Helsingborg: Stor kommun i internationell tillväxtregion .....	33
Syftet med exemplet .....	33
Bakgrund .....	33
Helsingborgs process för översiktsplanering.....	34
Medborgarinflytande.....	34
Grönstruktur.....	36
Kollektivtrafik och cyklism .....	36
Regionförstorande och mellankommunala insatser.....	38
Arbete och boende.....	38

Samarbetet mellan Helsingborg och Helsingör .....	38
NOSAM .....	39
Andra stora projekt som bidrar till regionförstoring.....	40
Vägfrågor.....	44
Kunskapsunderlag .....	44
Kommunen.....	44
Länsstyrelsen.....	45
Region Skåne .....	45
Grannkommuner .....	45
Reflektioner .....	45

# Sammanfattning

## Rapportens inriktning

I rapporten "Regionförstoring i tre kommuner. Exempel från översiktlig planering i Ånge, Vallentuna och Helsingborg" beskrivs och analyseras exempel, hämtade från tre kommuner med olika befolkningsstorlek, areal och geografiskt läge i Sverige: Ånge (stor areal, minskande befolkning, Västernorrlands län), Vallentuna (medelstor areal, ökande befolkning, Stockholms län) och Helsingborg (medelstor areal, för svenska förhållanden och stor ökande befolkning, Skåne län). Arbetssätt och metoder som kan vara av intresse för andra kommuner och län/regioner lyfts fram. Kommunexemplen i rapporten visar på olika möjligheter till behandling av och vägar för samverkan om strategiska utvecklingsfrågor utifrån dessa tre olika kommuntyper.

## Utvecklade planeringsunderlag för bättre samordning mellan sektorer

I samhällsplaneringen behandlas alla viktigare verksamheter i samhället. Planeringsunderlagen på alla nivåer är vanligen sektoriella. Från kommuner och regionala organisationer framförs ofta kritik mot brister i den statliga samordningen mellan de olika sektorsplaneringarna. En sådan brist kan vara ett problem för kommunernas planering enligt plan- och bygglagen och miljöbalken. För att främja en effektiv regional utvecklingsplanering, i väl avvägt samspel med den fysiska planeringen i kommunerna, behövs en bättre samverkan inom staten på central nivå (mellan de centrala verken och inom regeringskansliet) och på regional nivå.

Boverket har redan tidigare framhållit vikten av att det även tas fram aktuellt regionalt planeringsunderlag för bostadsförsörjningen. Det är länsstyrelsens uppgift att stödja kommunerna med planeringsunderlag. Ett exempel är att tillhandahålla ett sådant regionalt planeringsunderlag. Länsstyrelsen kan behöva samråda även med grannlänen i ett storregionalt perspektiv om ett sådant underlag. Det är Boverkets erfarenhet att trafikverken, de regionala trafikhuvud-

männen och marknadens aktörer efterfrågar regionalt planeringsunderlag, som är anpassat efter hur de lokala arbetsmarknaderna ser ut och utvecklas.

För Helsingborg och Änge är inriktningen tydlig på att vidga underlaget för planeringen. Underlaget har fått utökad användning – förutom i tjänstemännens planeringsarbete – även för dialog med organisationer och medborgare och för olika nämnders och kommunpolitikens bruk. Därigenom kan förutsättningarna för god sektorssamverkan i kommunerna stärkas ytterligare. Regionplaneringen i Stockholms län har haft betydelse för Vallentunas arbete med översiktsplanering. Änge förefaller vara den av de tre exempelkommunerna, som med stöd av sitt omfattande planeringsunderlag, i hög grad har dragit nytta av underlagsmaterial från länsstyrelsen och centrala verk. Helsingborgs stad strävar bland annat till att utnyttja ytterligare underlag från universitet och högskolor. Även viktigt underlagsmaterial från det regionala självstyrelseorganet Region Skåne används av Helsingborg.

## Viktigt med insyn i, debatt om och möjligheter att påverka den regionala utvecklingsplaneringen

Medborgarnas kunskaper och erfarenheter utgör en viktig resurs att ta vara på. Planering för en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar regional utveckling förutsätter bred delaktighet för medborgare och organisationer.

Regional utvecklingsplanering berör många vitala framtida livsbetingelser för enskilda individer, hushåll, näringslivet och andra intressenter. Idag är det regionala utvecklingsprogrammet i många län/regioner ett relativt okänt programarbete utanför de organisationer som direkt medverkar i arbetet. Den kommunala översiktsplaneringen enligt plan- och bygglagen ger i processreglerna däremot alla medborgare och organisationer tillfälle att lämna synpunkter och påverka innehållet i den kommunala planen. Utöver detta förekommer i de flesta kommuner insatser för information och dialog om översiktsplaneringen. Detta arbetssätt inom den fysiska översiktsplaneringen kan tillföra arbetet med de regionala utvecklingsprogrammen en förstärkt demokratisk dimension. Härigenom kan det skapas förutsättningar för bredare debatt och förankring av insatser som föreslås i den regionala utvecklingsplaneringen och det regionala utvecklingsprogrammet. Det är angeläget att ta till vara erfarenheterna av demokratisk förankring och medborgarnas medverkan från den fysiska planeringen och Agenda 21-processen i metodutvecklingen för en hållbar regional utvecklingsplanering.

I rapporten läggs stor vikt vid att belysa olika former för dialog med medborgare och föreningsliv i exempelkommunerna. Av naturliga skäl skiljer sig dialogmetoderna åt en del mellan framförallt den befolkningsmässigt mindre men till ytan stora kommunen och den befolkningsmässigt större staden. Men de är ändå i flera avseenden likartade, bland annat när det gäller satsningar på kunskapsutbyte med skolorna och nya forum för dialog.

## Mellankommunal och regional samverkan i planeringen

I plan- och bygglagen förutsätts att det grannkommunala och det regionala perspektivet tas tillvara genom mellankommunal samverkan. Boverket understryker i sitt yttrande över PBL-kommitténs slutbetänkande (SOU 2005:77) att samverkan mellan kommunerna behöver förstärkas så att större hänsyn kan tas till det regionala sammanhanget. Kravet på att länsstyrelsen ska tillhandahålla sektorsövergripande och aktuella statliga underlag för kommunernas planering bör förtydligas. Denna växelverkan mellan planeringsformerna kommunalt och regionalt behöver förbättras. Reglerna om fysisk översiktsplan i 4 kap. 1 § plan- och bygglagen bör enligt Boverket formuleras så att det tydligt framgår, att överordnade mål och riktlinjer av särskild betydelse för möjligheterna att nå en hållbar samhällsutveckling, alltid ska beaktas i den översiktliga planeringen. Insatser görs i allt fler kommuner för att utveckla den kommunala översiktliga planeringen i en mer strategisk riktning, vilket normalt innebär en ökad relatering till omvärlden utanför kommungränsen. I Boverkets rapport "Angeläget möte mellan regionalt utvecklingsarbete och fysisk översiktsplanering" (maj 2005) redovisas flera exempel på planering med sådan inriktning. På motsvarande sätt behöver de aktuella kommunala översiktsplanerna påverka den regionala utvecklingsplaneringen.

Länsstyrelsens uppgift som regional samordnare av de statliga myndigheternas insatser utgör en nyckelfunktion i plansystemet. Den ska verka för att olika nationella mål, såsom miljömålen, målen för regional utveckling samt energi- och transportpolitiska mål får genomslag i länet. Den ska enligt miljöbalken tillhandahålla utredningar, program och annat planeringsunderlag som finns hos statliga myndigheter. I den nyligen presenterade nationella strategin för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning understryker regeringen att den statliga sektorssamordningen på såväl central som regional nivå behöver förbättras för att underlätta samverkan och tydliggöra prioriteringar. För den regionala nivån pekas det på att länsstyrelserna har till uppgift att samordna de statliga insatserna i det regionala utvecklingsarbetet. I strategin pekas det på att kommunala översiktsplaner kan utgöra en utgångspunkt i det regionala utvecklingsarbetet.

I kommunexemplen analyseras mot denna bakgrund i vilken utsträckning kommunerna samverkar mellankommunalt och regionalt. Ett antal fysiska planeringsfrågor har blivit mer och mer kommunövergripande och kräver samverkan med grannkommuner eller regionalt. Det återspeglas i alla tre exemplen.

Det regionala samarbetet mellan Helsingborg och grannkommunerna har sedan några år åter ökat, bland annat genom samarbetsorganet Nordvästra Skånes Samarbetskommitté, NOSAM. I Stockholms län finns det, utifrån den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2001 som även innefattar en fysisk regionplan – en inriktning på att även

uppnå "delregionplanering". Detta kan vara en intressant möjlighet även i andra delar av landet.

Också Ånge kommun har samverkan med andra kommuner i bland annat perspektivet att investeringar i kommunikationer utanför Ånge kommuns gränser i vissa fall kan vara av större betydelse än sådana insatser inom kommunen. Vallentunas scenarioarbete har av naturliga skäl koppling också till länets/regionens utveckling. Ånge kommun behandlar även IT-utveckling utförligt i översiktsplanen. Med den allra nyaste tekniken kan en god IT-infrastruktur bidra till miljövänligt hållbar utveckling genom att i vissa fall ersätta resor. För att bidra till att utveckla detta är Boverket med i KTH:s omfattande 10-åriga projekt "Centrum för hållbar kommunikation".

## Kommunal fysisk planering och regional utvecklingsplanering

Det regionala utvecklingsprogrammet är en samlad utvecklingsstrategi för regionen, men också ett viktigt underlag för förhandling med staten på central nivå. Förhållandet mellan kommunernas översiktsplanering och den regionala utvecklingsplaneringen är delvis reglerat genom den statliga förordningen (2003:595) om regionalt utvecklingsarbete. I denna anges att det regionala utvecklingsarbetet ska beakta den kommunala översiktsplaneringen. Boverkets hittills utförda analyser har visat att den kommunala översiktsplaneringen oftast har beaktats endast i liten utsträckning. Det är särskilt olyckligt när det gäller de delar av översiktsplaner och fördjupningar av översiktsplan som behandlar ställningstaganden till bland annat bostadsförsörjning, kommunikationslösningar, större serviceanläggningar (till exempel extern handel), energi- och avfallsanläggningar och grönstruktur.

Kommunerna har ansvar såväl för att ha en aktuell översiktsplan för hela kommunens yta som för att ta fram riktlinjer för bostadsförsörjningen enligt 1 § lagen (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar. De båda planeringsinstrumenten bör samverka. I båda fallen är det angeläget med samråd mellan grannkommuner och med ett regionalt perspektiv.

Ett växande antal kommuner har uppmärksammat behovet av att utveckla den kommunomfattande översiktsplanen till att behandla strategiska frågor som har betydelse för kommunens framtida utveckling. Men i ganska många kommuner har den översiktliga planeringen idag inte ett innehåll och en aktualitet som gör att planen direkt kan utgöra inspel i den regionala utvecklingsplaneringen. Detta är ett problem i dialogen mellan kommunal och regional strategisk planering. En tydligt uttryckt kommunal strategi för utvecklingen behöver finnas i översiktsplanen, som kontaktyta med den regionala utvecklingsplaneringen.

Kommunerna har i viss utsträckning använt de regionala utvecklingsprogrammen i arbetet med översiktsplaner. För Ånge kommun har kommunens systematiska arbete med att upprätta ett överskådligt och innehållsrikt planeringsunderlag troligen underlättat kopplingen till länets utvecklingsprogram. Även för Vallentuna och Helsingborg är det tydligt

att den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen respektive motsvarande dokument för Skåne (Skånsk livskraft) har haft viss betydelse i den fysiska översiktsplaneringen.

Stor vikt läggs i rapporten på att analysera i vilken utsträckning olika verksamheter behandlas sektorsövergripande i planeringsprocessen. I Ånge kommuns planering, har man satt i system att ha gemensamma möten mellan politiker från olika nämnder. Detta är en intressant möjlighet att uppnå dialog, förankring och samordning över sektorsgränserna mellan olika verksamheter.

## Ändamålsenliga strukturer för hållbar utveckling

Utveckling av fysiska strukturer som kommunikationer, bostadsområden och grönstruktur är strategiska. De regionala och nationella strukturerna behöver vägas in tillsammans med utvecklingen av den fysiska strukturen inom den enskilda kommunen. Olika regioner har olika förutsättningar för att utveckla mer eller mindre flerkärniga strukturer. Pendlingsmöjligheter med kollektiva kommunikationer är av särskild betydelse.

Flera av utredningsinsatserna i Helsingborg, Vallentuna och Ånge har en inriktning på strategisk utveckling av den fysiska strukturen. Vallentuna och Helsingborg är betydligt mera tätbefolkade än Ånge och har därmed större förutsättningar för en omfattande transportinfrastruktur och kollektivtrafik inom och över respektive kommuns gränser.

Ånge är en vidsträckt kommun med stor areal, men är också starkt beroende av att kommunikationsstrukturen utvecklas. Kommunen har i sin planering särskilt tagit upp kommunikationsfrågor med inriktning på arbetspendling till de närmaste stora städerna Sundsvall och Östersund.

Helsingborgs fysiska planering, är särskilt tydligt stråkinriktad. Det gäller både inom kommunen (exempelvis planering för sammanhängande grönstrukturstråk från stadens omgivning och in mot centrum) och i samarbetet med grannkommuner samt regionalt och interregionalt (samarbetet i projekt Europakorridoren).

Vallentuna samverkar om planering för att utveckla kommunikationsstråksprojekt gemensamma för flera kommuner i Stockholmsregionen. Också på flera andra håll i landet drivs olika typer av kommunövergripande stråkinriktad planering. En möjlighet, som är särskilt lämpad för att öka transparens och demokratiskt inflytande för medborgare och organisationer är att utföra stråkplanering som fysisk regionplanering enligt plan- och bygglagens bestämmelser.



## Ånge

# Översiktsplanering i en ytstor och befolkningsmässigt liten kommun

### Syftet med exemplet

Exemplet är avsett att särskilt visa på hur man i en befolkningsmässigt relativt liten men till ytan stor kommun som Ånge genomför ett omfattande arbete med översiktsplanering. Det är ett arbete där betydande mellankommunala och regionala överväganden och kontakter ingår. En annan viktig del av exemplet är förstärkt samverkan mellan olika sektorsverksamheter. I detta sammanhang behandlas regionförstoring och regionförstärkning. Kommunen lägger också ned stort arbete på att öka sin attraktivitet och bygga ett starkt näringsliv, även om avståndet till de ekonomiskt starkaste regionerna är långt.

### Bakgrund

Ånge kommun är beläget i Sveriges geografiska mitt. Det är en territoriellt stor kommun (3 065 km<sup>2</sup>) med knappt 11 000 invånare. Det geografiska läget i Västernorrlands län är cirka nio mil från Sundsvall. Ånge kommun ingår i en med Sundsvall gemensam arbetsmarknadsregion med drygt 200 000 invånare.

Ånge har tagit fram en utvecklingsorienterad översiktsplan 2004, där föreningsliv och medborgare har varit delaktiga på olika sätt. Kommunen har satsat på olika företagsfrämjande åtgärder för att fler företag ska vilja etablera sig i kommunen och även för att få inflyttning till kommunen. Kommunikationerna till Ånge är bra, vilket har genererat etableringar av postorder- och IT- baserade företag i kommunen. Dessa företagsetableringar är delvis ett resultat av kommunens kraftsamling efter några större nedläggningar av företag. Kommunen har webbadressen [www.ange.se](http://www.ange.se)

### Mål och process för den översiktliga planeringen i Ånge

Ånge kommun är inriktad på att översiktsplaneringen ska ge goda möjligheter för medborgarna att föra fram åsikter om kommunens



Ånge i Västernorrlands län.  
Illustration: Pär Hansson/  
Boverket

framtid inom olika ämnesområden. Kommunen ser den kommunala planeringen mer som ett forum för dialog än som ett rent styrdokument. Ånges översiktsplan från 2004 är en plattform och ett underlag som ligger till grund för diskussion med intresseföreningar, enskilda, företag och regionala och statliga myndigheter. Genom denna dialog får kommunen goda kunskaper om nuläget och kan med hjälp av detta göra en utvecklingsinriktad översiktsplan, som är anpassad efter kommunens behov.

### **Samverkan i planeringen med olika medborgargrupper**

Genom lokalt utvecklingsarbete inriktat mot grupper som barn, ungdomar, intresseföreningar och näringsliv vill kommunen främja ett ansvarstagande för och en delaktighet i kommunens planering, som leder till att kunskaper och speciell lokalkännedom blir tillvaratagen. Det är ett viktigt sätt att fördjupa demokratin.

När det gäller barn och ungdomar har kontakterna ägt rum i skolmiljön. Genom att möta denna medborgargrupp i deras egen miljö kan ett ansvarskännande och en större kunskap om samhället skapas. Kommunen får även del av idéer om önskad framtida utveckling. I undervisningen kan man också arbeta med dessa frågor genom att väva in dem som projektarbeten. Det kan till exempel innebära planering av barns närmiljö och av grönområden. Också intresseföreningarnas frågor har lyfts fram. Det har Ånge kommun gjort genom att skapa nätverk och ett samarbete med föreningslivet. Man har diskuterat frågor om till exempel affärsidéer, arbetstillfällen, vägunderhåll, bygdens historia, barn- och ungdomars möjlighet till aktiviteter och samhällsservice. Arbetet har resulterat i en utvecklingsplan som är lokalt förankrad. Den är en del av kommunens "Framtidsstrategi med treårsbudget".

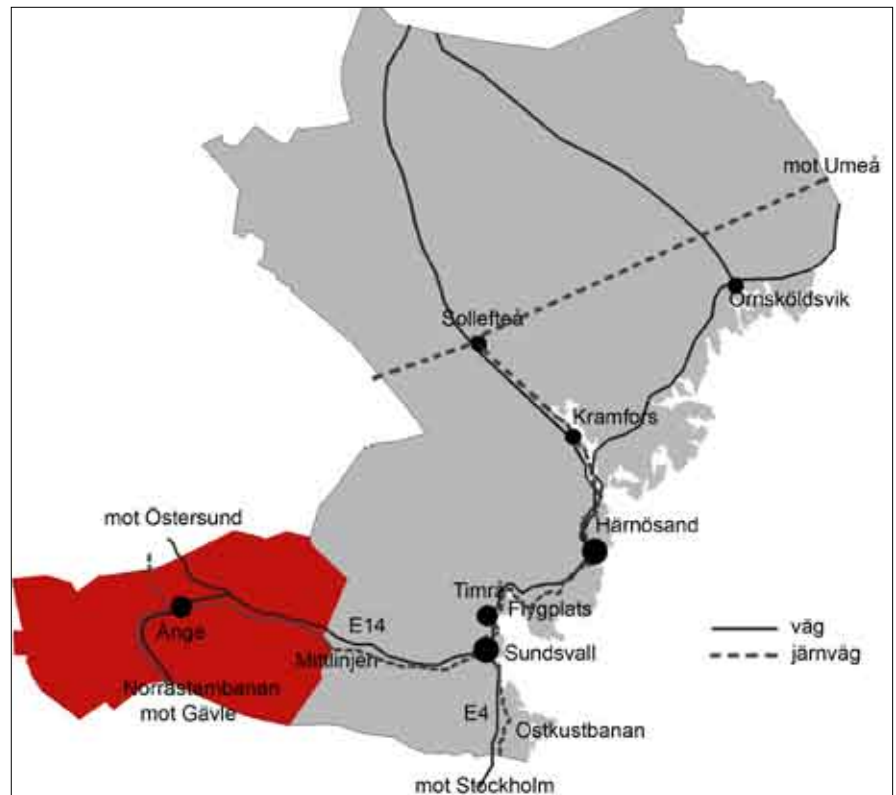
Vidare har Ånge kommun under några år utvecklat sitt samarbete med näringslivet. Det har resulterat i bildandet av ett näringslivsutskott. Utskottet består av tre kommunala ledamöter och lika många ersättare. Till detta är sex representanter för det lokala näringslivet knutna som ständigt adjungerade ledamöter. Tre av dessa ledamöter är utsedda av företagsgruppen, företagen och köpmannaföreningen. De tre övriga har tillsatts på mer personliga meriter av näringslivet.

### **IT i planprocessen**

Ånge kommun har använt informationsteknik (IT) till att göra frågor om kommunens framtida utveckling tillgänglig för kommuninvånarna, så att de lättare kan få information om aktuella frågor i kommunens planering. Kommunens mål är att lägga upp delar av översiktsplanen på sin webbplats, ([www.ange.se](http://www.ange.se)), så att alla kan tillgodogöra sig den mest aktuella informationen. Det finns en önskan att kommunens planering ska användas av skolan, framförallt i de samhällsorienterade ämnena. Också detta kan underlättas i och med att delar av översiktsplanen blir tillgänglig på hemsidan.

## Regionförstoring och regionförstärkning

### Ånges transportinfrastruktur



Några kommunikationsleder som berör Ånge.

Illustration: Boverket

#### Järnvägar

Ånge kommun arbetar aktivt för en väl fungerande infrastruktur. Det viktigaste transportsättet i Ånge är vägtransporter, men järnvägen har också stor betydelse.

Järnvägen Mittlinjen som förbinder Sundsvall – Ånge – Östersund, Trondheim är den enda järnvägsförbindelsen i öst-västlig riktning i länet.



Stationen i Ånge är ett nav för arbetspendlare.

Foto: Kristina Kamsten/ Ånge kommun.

Kommunen arbetar för snabbtåg på sträckan till Sundsvall, i syfte att förbättra arbetspendlingen. Mittlinjen har också betydelse för tillgängligheten till Mittuniversitetet som är regionens högskola. Det har verksamhet i både Sundsvall och Östersund.

Som en del av ett hållbart transportsystem har Ånge kommun anlagt avgiftsfria pendlarparkeringar med motorvärmare vid fyra stationer på Mittlinjen för att bidra till att göra kollektiva resor attraktiva. Andra banor av intresse är Norra stambanan som kommer från Gävle och går vidare mot Östersund, vilken är klassad som snabbtågssträcka. Banan Kilafors – Ånge – Långsele – Vännäs som behöver förbättras för att klara tyngre gods kommer – när Botniabanan tagits i bruk vid år 2010 – främst att fungera som reservbana.

### *Flyg*

Den flygplats som ligger närmast Ånge kommun är Midlanda i Sundsvall. Avståndet är cirka elva mil. Härifrån går det flyg till Stockholm, Göteborg och Luleå.

### *Vägnät*

Vägar som är särskilt viktiga för regionen är E4 (som förbinder hela Norrlandskusten med Stockholm och södra Sverige) och E14 (som knyter samman Sundsvallsregionen med Östersund och Trondheim). E14 går genom Ånge kommun och är viktig för biltransporterna till och från tätorterna i kommunen.

Ett stort vägproblem är tjälskador. Den tunga trafiken är i behov av bra vägstandard för att kunna säkerställa trafiksäkerhet och att tungt gods kan transporteras säkert. För privatbilismens del handlar det om trafiksäkerhet och komfort. För att kommunen ska kunna utveckla transportinfrastrukturen, så att den blir både effektivare och säkrare, arbetar man i dialog med medborgare, näringsliv och intresseföreningar för att få information om var insatser behövs.

Möjligheten att nå olika målpunkter påverkar sysselsättningen och därmed också befolkningsutvecklingen. I rapporten "Omvärldsanalys Ånge kommun" från april 2002 mättes tillgängligheten som antalet arbetsplatser som kan nås inom 45 minuters bilresa. Från Ånge kommun kunde år 2002, 9 500 arbetsplatser nås inom denna tid. På en timmes bilresa är antalet arbetsplatser som kan nås 75 000, där Sundsvalls 46 000 arbetsplatser är inräknade. Analysen visar att Ånge kommun har hög tillgänglighet i förhållande till flera andra kommuner i dess närhet.

### *Mål för kollektivtrafik*

Kommunens målsättning för kollektivtrafiken är präglad av den relativt begränsade befolkningen och de relativt stora reseavstånden.

Varje invånare i kommunen ska ha tillgång till två dagliga dubbelturer till Ånge med kollektivt färdmedel inom gångavstånd (två kilometer). Uppehållstiden i Ånge ska kunna vara 2–4 timmar varav minst två timmar ska infalla mellan 09.00–17.00. Högst ett byte ska

behövas. Den sammanlagda bytestiden får inte överstiga en timme per daglig dubbeltur.

Anslutningar till den regionala snabbtågstrafiken ska vara möjliga. Där den linjebundna busstrafiken inte uppfyller dessa målsättningar sätts kompletteringstrafik med taxi in.

### **IT-infrastruktur**

Det regionala tillväxtavtalet för länet understryker att satsningar på tele- och datakommunikationer, särskilt för inlandet är av stor vikt. Tillväxtavtalet uppmärksammar också glesbygdens förutsättningar i relation till mer tätbefolkade delar av landet. Det tydliggör glesbygdens speciella problem med avstånd till marknader, arbetstillfällen och service. Målsättningen är att tele- och datakommunikationer ska vara kostnadsneutrala och konkurrenskraftiga oavsett plats i landet samt att IT-infrastrukturen ska vara likvärdig för alla.

Svenska Kraftnät har kopplat samman nio städer och ett flertal orter från Stockholm till Sollefteå under 2001 i ett nät som kallas Norrlandsrektangeln. Det är en fiberförbindelse som disponeras av Norrskan AB (webbplats: [www.norrskan.se](http://www.norrskan.se)). Ett gemensamt bolag kommer att kunna erbjuda näringslivet en möjlighet till snabb överföring och uppkoppling. Detta är tänkt att minska regionens avståndsnackdel i relation till exempelvis Stockholmsregionen.

Ånge kommun genomkorsas av järnväg och Banverket har ett nät. Telias fibernät har en knutpunkt i Ånge. Det är draget längs E14 som går genom kommunen.

Landstinget i Västernorrland har ett stamnät som knyter samman de olika verksamheterna. Ett sådant nät består ofta av fiberoptik med hög överföringshastighet.

Ånge kommun har tagit fram ett IT-infrastruktursprogram. Programmets syfte är att Ånge kommun ska ha en IT-infrastruktur med hög kapacitet. Programmet anger i vilken ordning orterna ska anslutas. Orterna från Ånge till Torpshammar, som ligger i den östra delen av kommunen, har kopplats samman med en fiberkabel med en hög kapacitet.

Kommunen har under 1990-talet byggt ett fiberoptiskt nätverk för sin egen verksamhet, ett så kallat förvaltningsnät som förbinder sju fastigheter.

Den ekonomiska föreningen Kraftsamling Fränsta drev under 2000 ett EU-projekt, där syftet var att skapa en lokal IT-infrastruktur som näringslivet, myndigheter och hushåll kunde ansluta sig till. Tanken var att nätet främst skulle underlätta för tjänsteföretag att snabbt och billigt kunna få kontakt med sina slutkunder. Idag ägs nätet av Ånge Energi.

Satsningarna har resulterat i att 80 procent av befolkningen i Ånge kommun har tillgång eller möjlighet till uppkoppling med ADSL eller annan typ av bredband. Kommunen arbetar nu vidare med utvecklingen och utbyggnaden av IT-infrastrukturen. Kommun har också fortlöpande kontakter med grannkommunerna om utveckling av IT-infrastruktur.

## Övrig mellankommunal och regional samverkan

Ånge kommun är även i andra avseenden aktiv i mellankommunala och regionala samarbeten. Kommunen samarbetar både över länsgränsen till Jämtland och inom det egna länet. Samarbetet med Jämtland gäller bland annat gymnasiefrågor, räddningstjänst och arkivnätverk.

Ånge kommun ingår i Sundsvalls arbetsmarknadsregion i det egna länet. Den är Norrlands största arbetsmarknad. I regionen samarbetar kommunerna Härnösand, Timrå, Sundsvall, Ånge, Nordanstig och Hudiksvall. Målen med samarbetet är främst att stärka näringslivets tillväxt i regionen och göra det mer diversifierat. Gemensamma områden som berörs av samarbetet är främst arbetsmarknads-, utbildnings- och boendefrågor.

### **Framtid Ånge – ”en attraktiv kommun i sitt regionala sammanhang”**

Framtid Ånge är ett projekt som har sin början ifrån hösten 2002, då kommunen tog initiativ till att samla in idéer och förslag till utveckling av kommunen med utblick mot omvärlden. Projektet innebär samarbete med medborgare, handel, näringsliv i övrigt och intresseföreningar. Projektet styrs av en grupp där kommunen har tre representanter och näringslivet har tre.

Projektet Framtid Ånges övergripande syfte är att stärka förutsättningarna för näringslivet att nyetablera och utvecklas i kommunen. Man vill samtidigt stärka attraktionskraften som bostadsort i såväl kommunalt som regionalt perspektiv. Målen är att näringslivet ska bli mindre känsligt för konjunktursvängningar och att ge en mer positiv attityd till företagande och utbildning. Då kan utflyttning vändas till inflyttning. Nyckelord i projektet är företagsamhet, samverkan och engagemang. Kommunen anser att det är viktigt att alla aktiviteter genomförs utifrån ett jämställdhets- och mångfaldsperspektiv. Finansieringen av Framtid Ånge sker genom ekonomiskt stöd från kommunen, staten, privata finansiärer och från EU.

I början på projektet ordnades ”framtidskaféer”. Diskussionen av dessa resulterade i att drygt 500 förslag kom fram om hur kommunen skulle kunna utvecklas. Utifrån dessa förslag har en handlingsplan arbetats fram. Den innehåller tre prioriterade insatsområden:

- Leva i, bo i och flytta till Ånge
- Arbeta, starta och driva företag
- Studera och utvecklas

Inom dessa insatsområden arbetar man med olika aktiviteter. Bland annat verkar man för att få utökad och snabbare tågtrafik. Det finns även ett arbete som kallas aktiv inflyttningsservice. Den går ut på att alla potentiella inflyttare får en personlig kontaktperson som kan visa kommunens utbud av exempel skola, barnomsorg och bostäder.

Ånge kommun samverkar med de andra kommunerna i länet med huvudmålsättningen att sprida kunskap utåt om regionens attraktionskraft.

Inom kommunen finns det även samverkan på näringslivsområdet, där man arbetar för att underlätta nyföretagande och stödja befintliga företag. Det har dessutom startats ett företagarcentrum, där resurserna samlats för att underlätta samverkansfrågor och utbildningsfrågor till nya och befintliga företag. Arbetsförmedlingen är samlokaliserad med Företagarcentrum för att underlätta rekrytering av personal till företagen.

### **Näringslivsanalys**

På initiativ av Ånge kommun och Inlandsdelegationen, som numera upphört, har en näringslivsanalys gjorts av Inregia AB. Den syftar till att ge en lokalt förankrad vision och strategi för hur kommunen, regionala och andra lokala intressenter ska kunna bidra till en positiv stimulering av näringslivsstrukturen och den ekonomiska utvecklingen i Ånge.

Analysen visar på vilka strukturella förändringar som skett när det gäller den ekonomiska tillväxten under 1990-talet i Sverige. Analysen syftar till att visa på hur kommunen och näringslivet kan agera för god framtida utveckling.

### **Tvärpolitisk och tvärsektoriell samverkan i Ånge kommun**

I Ånge finns det en särskild tvärpolitisk grupp som kom till efter en tids problem till följd av företagsnedläggningar i kommunen. Gruppen består av representanter från de olika partierna. Ordförandena i Bygg- och plannämnden och Miljönämnden ingår. Kommunens politiker vill visa att alla verksamhetssektorer arbetar gemensamt för att Ånge ska stärkas och utvecklas. Man menade att det behövdes kraftsamling för detta. Gruppen har i sin verksamhet haft direkt kontakt med befolkning och intresseföreningar. Till exempel har byarna besökts. Det var viktigt att ha en enad front och visa att det finns ett samförstånd mellan partierna när det gällde kommunens utveckling. Ånge kommun har den uttryckliga inriktningen att de beslutande lyssnar på medborgarnas problem och överväger lösningar. Gruppen har varit delaktig i arbetet med översiktsplanen främst genom att vara ett forum för information, dialog och avstämning. Gruppen har sett stora möjligheter och vinster med att, så tidigt det är möjligt, samordna de olika kommunala verksamhetssektorerna som är berörda av projekt eller andra satsningar.

Exempelvis har Humanistiska nämnden särskilda kunskaper när det gäller fritidsaktiviteter, rekreation och kulturfrågor. Det gör att även den nämnden behöver vara delaktig även vid evenemang och utredning för näringslivsetableringar. Ett annat exempel är att skolan ska vara delaktig i fysisk planering.

## Kunskapsunderlag för översiktsplaneringen

### Temahäften

Ånge kommun har utarbetat ett stort antal (22) temahäften med kunskapsunderlag som behandlar olika ämnesområden av betydelse för planeringen i kommunen. De är gjorda med ungefär samma disposition. Varje ämnesområde anknyter till ett kapitel i översiktsplanen.

De 22 temahäftena är:

- Plan- och Bygglag
- Byggande boende
- Utbildning och barnomsorg
- Vård och omsorg, individ och familjeomsorg
- Vatten
- Avlopp
- Avfall
- Infrastruktur
- Näringsliv
- Strandskydd
- Rekreation och friluftsliv
- Turism
- Jordbruk
- Skogsbruk
- Höga naturvärden
- Våtmarker
- Sjöar och vattendrag
- Höga kulturvärden
- Energi
- Vindkraft
- Värdefulla ämnen och mineraler
- Miljö, miljö- och riskfaktorer

Kommunen ser kunskapsunderlaget som en viktig del i arbetet för att kunna fatta välgrundade beslut. Ambitionen är att politiker, tjänstemän, näringsliv, intresseföreningar och privatpersoner ska kunna använda materialet som underlag vid möten och konferenser inom specifika ämnesområden. För att dessa temahäften ska vara så aktuella som möjligt avses de aktualiseras med jämna mellanrum. Varje häfte är fristående och ska kunna ligga till grund för beslut och kontakter med myndigheter och statliga verk samt användas i dialogen med medborgare och föreningar.

### Utvecklingsplaner

Det av Ånge kommun initierade arbetet med utvecklingsplaner är resultatet av kontakter och samarbete med intresseföreningar och lokala utvecklingsgrupper. Dessa grupper får i en särskild utvecklingsplan föra fram sin syn på utvecklingen av området eller ämnet som berör dem. Ånge kommun ser detta arbete som positivt. Det ger bland annat ett lokalt engagemang som kan skapa diskussioner

mellan olika intressenter. Det ger i sin tur kommunen fördjupade kunskaper om platser, områden och förutsättningar av betydelse i planeringen.

### **Program för IT-infrastruktur**

Som behandlats närmare i delavsnittet IT-infrastruktur har Ånge kommun tagit fram ett IT-infrastrukturprogram, vars syfte är att behandla utbyggnaden av informationsteknik i kommunen. Ett viktigt skäl till detta är att företagen i kommunen ska kunna utvecklas och inte begränsas av ett otillräckligt eller långsamt IT-nät.

### **Underlag från länsstyrelsen**

Plan- och bygglagen och miljöbalken föreskriver att länsstyrelsen ska tillhandahålla planeringsunderlag för kommunernas planering. Detta planeringsunderlag från länsstyrelsen har varit en viktig kunskapsbank i Ånges arbete med översiktsplanen, bland annat när det gäller regionala mål och natur- och kulturvärden. Dessutom har länsstyrelsens Vision 2005 med perspektiv mot 2010, Länstransportplan för Västernorrlands län och Tillväxtprogram Västernorrland använts som underlag.

### **Andra grundläggande program och dokument**

#### *Framtidsstrategi med treårsbudget*

Dokumentet Framtidsstrategi med treårsbudget är framtaget för att ge en helhetsbild av kommunen. Det ska belysa aktuell samhällsutveckling och ekonomiska förutsättningar, kommunens strategi och inriktning. Syftet med dokumentet är också att tydliggöra vision och verksamhetsidé och kommunens gemensamma mål. Dokumentet uppdateras årligen.

#### *Omvärldsanalys*

En särskild omvärldsanalys för Ånge kommun har gjorts av kommunen. Denna analys syftar till att visa på utvecklingstrender som har påverkat och påverkar utvecklingsförutsättningarna. Analysen visar också på strategier som kan tillämpas i ett lokalt omställningsarbete.

## **Reflektioner**

Ånge kommun har visat handlingskraft vid nedläggningar av företag genom att starta projekt som gör medborgare delaktiga i kommunens utveckling, och genom att kommunen inhämtat förslag och idéer från *organisationer och allmänhet*. Ånges så kallade "framtidskaféer", som har genomförts i byar och i lokala samlingslokaler, är ett exempel på detta med koppling till kommunens planering. Invånarna har fått lämna förslag till kommunen som i sin tur kunnat förankra visioner om kommunens framtida utveckling.

*Kunskapsunderlaget* för översiktsplaneringen i 22 temahäften som Ånge kommun arbetat fram är omfattande. Det är tänkt att hållas aktuellt genom att det hela tiden ska vara möjligt att tillföra

ny kunskap. Verksamheter som behandlas i häftena är till exempel byggande och boende, rekreation och friluftsliv, naturvärden och kulturvärden. Underlaget används vid dialog och diskussion med medborgare, föreningsliv samt statliga, regionala och centrala myndigheter. Att det dessutom är tänkt att göras ännu mer lättillgängligt för privatpersoner samt skol- och gymnasieundervisning kan öka verkningsgraden ytterligare.

Ånge kommuns *näringslivssatsningar* har en betydande plats i översiktsplaneringen, som i detta avseende syftar till att skapa förutsättningar och grunder för ekonomisk tillväxt. Att det ska vara fördelaktigt att bilda företag i kommunen och att hitta ”rätt” kompetens vid rekryteringar har exempelvis underlättats genom samlokalisering av Arbetsförmedlingen och kommunens företagscentrum.

Behandlingen av *kommunikationsfrågor* är en viktig del i kommunens översiktsplan. Ånge kommuns delaktighet i *regionsamarbete* med Sundsvall angående sådana frågor skapar förutsättningar för att motverka en negativ befolkningsutveckling genom möjligheten att bo i Ånge men pendla till Sundsvalls arbetsmarknad. Det finns också möjligheter att pendla till Östersund. Järnvägen Mittlinjen tillsammans med väg E14 binder samman Ånge med dessa städer. Det är därför naturligt för Ånge att arbeta för en bättre trafik på Mittlinjen. Det gynnar inte bara den egna kommunen utan hela Västernorrland i och med att det är den enda järnvägskopplingen i öst-västlig riktning. Väg E14 har samma särskilda betydelse för kommunikationerna i öst-västlig riktning som Mittlinjen. I Ånge kommun är man medveten om att kommunikationsförbättringar i Sundsvall eller i andra kommuner i vissa fall kan ge större fördelar för de egna invånarna än om sådana förbättringar görs inom den egna kommunens gränser. Detta tillsammans med förbättrad IT-kommunikation ger möjlighet till bättre tillgänglighet till omvärlden.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län slår fast i det regionala tillväxtavtalet att det inte bör vara någon skillnad i möjligheterna till *IT-infrastruktur* mellan glesbygd och tätbefolkade delar av landet. Vikten av att mer glesbefolkade delar av landet har möjlighet till god IT-infrastruktur lyfts fram. Ånge kommuns arbete för att förbättra IT-infrastrukturen har bland annat lett till att flera orter i kommunen har getts möjlighet till dataöverföring via fiberoptiskt nät. Genom denna satsning har man fått några så kallade ”call center” och IT-företag att etablera sig i kommunen.

## Vallentuna: Medelstor kommun i expansiv region

### Syftet med exemplet

Exemplet är valt för att visa på Vallentuna kommuns arbete med scenarier för olika befolkningsutveckling och bostadsbyggande i kommunen. Vi vill även visa hur kommunen samverkar mellankommunalt och regionalt för utbyggda kommunikationer i och mellan Stockholm och Uppsala län. Med närhet till både Stockholm och Arlanda flygplats uppkommer komplexa konflikter. Även planering av grönstruktur och avvägning mellan grönstruktur och andra intressen i en expanderande region behandlas.

### Bakgrund

Vallentuna ligger cirka 2,5 mil norr om Stockholm. Folkmängden har ökat och den 24 oktober 2006 var det 27 742 invånare. Trots närheten till Stockholm finns det bara en enkelspårig och smalspårig järnväg (Roslagsbanan), till Vallentuna. Kommunen arbetar för en utbyggnad till dubbelspår.

Vallentuna kommun deltar även i många andra gränsöverskridande arbeten med grannkommunerna och andra regionala parter. Man är medlem i det så kallade ABC-samarbetet och i samverkan "Stockholm nordost".

Vallentuna ligger nära Arlanda flygplats. Det är en stor arbetsplats för Stockholmsregionen, men begränsar kommunens möjlighet till bostadsutveckling i de nordvästra delarna. Vägförbindelserna till flygplatsen är dåliga. Spårbundna transporter och direktbusstrafik saknas. Kommunen har webbadress [www.vallentuna.se](http://www.vallentuna.se)



Vallentuna i Stockholms län.  
Illustration: Pär Hansson/  
Boverket

### Vallentunas arbete med scenarier

#### Scenarier

När Översiktsplan 2001 gjordes uppgick befolkningen i Vallentuna kommun till nästan 26 000 invånare. (Idag sex år senare är befolkningen 27 700). Befolkningen är förhållandevis ung med många barnfamiljer. Bostadsbebyggelsen är fördelad på nästan 2/3 småhus

och resten flerfamiljshus, varav endast tio procent är hyresrätter. I Vallentuna år 2001 gick det 2,6 personer per bostad i jämförelse med rikets genomsnitt som var 2,1 per bostad, vilket främst kan ses som en spegling av andelen barnfamiljer i kommunen.

Vallentuna kommun har arbetat med en olika scenarier, med syftet att skapa en uppfattning om hur befolkningsutvecklingen skulle bli i framtiden. Det är fyra olika scenarier som sträcker sig fram till 2020.

Scenarierna tar sin utgångspunkt i en ökad efterfrågan på bostäder i kommunen och regionen samt i Regionplane- och trafikkontorets prognos om en befolkningsökning i Stockholms län upp till 600 000 invånare fram till år 2030. Enligt Vallentunas översiktsplan 2001 beräknas nordostkommunerna öka till cirka 100 000, varav Vallentuna skulle kunna få en ökning upp till 42 000 invånare år 2020.

Alternativet CF skiljer sig från de andra i och med att det där föreslås en högre andel nyproducerade flerfamiljshus än i de övriga.

Scenarier	A	B	C	CF
Antal kommuninvånare totalt år: 2001	25 643	25 643	25 643	25 643
Antal kommuninvånare totalt år: 2010	29 000	31 000	34 000	33 000
Antal kommuninvånare totalt år: 2020	31 000	36 000	42 000	39 000
Nyproducerade bostäder totalt per år	150 st	250 st	350 st	350 st
Nyproducerade flerbostadshus i %	20	20	20	35
Nyproducerade villor i %	80	80	80	65

Scenarierna hjälper kommunen att uppskatta vilken planberedskap de ska ha för bostadsbyggandet. Enligt scenarierna kan befolkningen öka från 26 000 till mellan 31 000–42 000 invånare under planperioden. Detta kopplat till att många av kommunerna närmast Stockholm ses som relativt "fullbyggda" och Vallentunas geografiska läge mellan Arlanda och Stockholm samt rekreativsmöjligheterna som finns i kommunen och i grannkommunerna gör att kommunen satsar på en beredskap för det högsta alternativet på totalt 6 500 nya bostäder eller ett snitt på cirka 350 per år fram till 2020.

Scenarierna innebär grova skattningar av vilken upplåtelseform och i vilken takt bostadsefterfrågan kan utvecklas. Med hjälp av dessa scenarier kan kommunen diskutera olika alternativ till utbyggnad av bostäder och skapa sig en uppfattning om vilken samhällsservice som kan komma att efterfrågas.

Man tänker sig en möjlig flyttkedja, där 40-talisterna successivt säljer sina småhus, som många barnfamiljer kan vara intresserade av, och flyttar till flerfamiljshus. Nyproducerade flerfamiljshus innebär även att möjlighet för unga människor att stanna kvar i kommunen ökar.

## Vallentunas medverkan i mellankommunala och regionförstorande samarbeten

### Kunskapsunderlag för planeringen

Länsstyrelsens underlag för den fysiska planeringen har använts i viss utsträckning medan underlaget för bostadsplanering enligt uppgift inte använts i någon större utsträckning. Underlag från Regionplane- och trafikkontoret utgör en viktig del av övrigt planeringsunderlag som kommunen använt. Det gäller exempelvis i arbetet med gröna kilar i Stockholms län, där kommunerna som är berörda av kilarna har varit delaktiga i ett nära samarbete. För att kommunerna ska kunna planera i gröna kilar har bland annat olika upplevelsevärden identifierats i samarbete med kommunerna.

RUFS 2001, (Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen), är Stockholms läns regionala utvecklingsprogram och är samtidigt en regionplan enligt plan- och bygglagen.

### Nordostkommunerna



Några kommunikationsleder som är viktiga för Nordostkommunerna. Illustration: Boverket

Stockholm nordost är ett samarbete mellan sex kommuner i Stockholms län, dvs. kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vaxholm, Vallentuna och Österåker. Kommunerna har ett samarbete sen drygt 15 år. Samarbetet organiseras av en ledningsgrupp, en samordningsgrupp och en planerargrupp med fokus på samhällsplanering. Ledningsgruppen består av kommunstyrelsernas ordförande och vice ordförande samt oppositionsråd från respektive kommun. I och med att både den politiska majoriteten och oppositionen representeras i ledningsgruppen har besluten kunnat tas med bred politisk enighet. Samordningsgruppen är en tjänstemannagrupp där kommundirektörerna från respektive kommun ingår.

Kommunfullmäktige i alla sex kommunerna har antagit en gemensam vision, Stockholm Nordost. Enligt visionen väntas nordostkommunerna samantaget öka sitt invånarantal med cirka 100 000 personer och med cirka 50 000 nya arbetstillfällen under en period från år 2000 till 2030. Detta är i linje med utgångspunkterna i befolkningsprognosen i RUFSS 2001.

Kollektivtrafikens betydelse för att knyta samman kommunerna och för att öka sambanden mellan dem är viktig. Roslagsbanan, som är stommen i Vallentunas och nordostsektorns kollektivtrafiken, har stora påfrestningar vid högtrafik. Banan har varit nedläggningshotad, men kommunerna längs stråket har samverkat för att behålla banan. Den är viktig för kollektivtrafikförbindelsen till Stockholm och enligt kommunen en del av dess identitet.

Roslagsbanan har ett spårreservat genom hela Vallentuna kommun för att kunna byggas ut till dubbelspår med större kapacitet och tätare och snabbare trafik. Genomförs en sådan utbyggnad kan Vallentunaborna få en högre turtäthet till Stockholm.



Roslagsbanan med dubbelspår är viktig för pendlare. Banan har dock endast enkelspår i Vallentuna kommun.

Foto: Roslagståg

En annan viktig linje för nordostkommunerna är förslaget till en ny pendeltågslinje – Roslagspilen. Den tänkta sträckningen på Roslagspilen är från Stockholm/Solna till Åkersberga i en första etapp. I andra etappen tänks järnvägen förlängas fram till Norrtälje. Kommunerna har skjutit till pengar för att Banverket ska kunna starta en förstudie till järnvägsprojektet. Att Roslagspilen kommer till stånd bedöms gemensamt av kommunerna i nordostsektorn som en förutsättning för god framtida utveckling. I RUFSS 2001 anses Roslagspilen, eller som den kallas där, Arningependeln, vara viktig.

En annan viktig del av Vision Stockholm Nordost är att utveckla stråket längs E18. Man satsar även på en gemensam regionkärna i Täby/Arninge. Även i RUFSS 2001 är denna kärna utpekad.

Kommunerna arbetar även för att förbättra kommunikationerna i öst-västlig riktning. Bland annat har de samarbetat beträffande den påbörjade Norrortsleden som beräknas vara klar 2008. Leden tänks skapa en bättre balans mellan boende och sysselsättning i regionen. Vägverket har fört fram den som riksintresse och i RUFSS 2001 lyfts den fram som en viktig vägsatsning.

Nordostkommunerna arbetar även för att förbättra länsväg 268 med en ny och mer trafiksäker sträckning mellan Vallentuna och E4 mot Arlanda och en planskild korsning mellan väg och järnväg i centrala Vallentuna. Den planskilda korsningen är en förutsättning för att Vallentuna ska kunna etablera cirka 1 500 nya bostäder i den centrala delen av tätorten. Förbättringarna av väg 268 är en satsning som är viktig även i samarbetet i det så kallade ABC-stråket, mellan kommunerna i Stockholms och Uppsala län

Vidare samverkar man om väg E18. Den är en viktig länk i trafiksystemet där Vallentuna, Täby och Danderyd har reserverat mark i sina översiktsplaner för utbyggnad till motorväg med fyra körfält. Även i RUFSS 2001 anses vägen vara en viktig länk i vägsystemet för regionen.

### **ABC-stråket**

Stråket är ett samarbete över länsgränsen mellan Stockholm och Uppsala län mellan kommunerna Uppsala, Knivsta, Sigtuna, Upplands Väsby, Sollentuna, Vallentuna, Sundbyberg, Solna och Stockholm. Även landstingen i Uppsala och Stockholms län är med i samarbetet.

Planeringen syftar till att ge goda förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling. Kommunerna i ABC-stråket ser sig som en del i en större region där utvecklingen i andra storstadsregioner i Europa och världen har en stor inverkan.

Gemensamt för kommunerna i stråket är Stockholms och Uppsalas gemensamma arbetsmarknadsregion samt förekomsten av Arlanda flygplats. Ett huvudsyfte med samarbetet är att vidareutveckla den stora utvecklingspotentialen som genereras av flygplatsen

Planeringen syftar till att långsiktigt stärka förutsättningarna för boende och arbete inom stråket. Detta avser man främst göra genom att öka den regionala tillgängligheten till stationsnära områden.



Några kommunikationsleder som är viktiga för ABC-kommunerna.

Illustration: Boverket

Kollektivtrafiken ska förstärkas för att öka pendlingsförutsättningarna.

Ett av resultaten från ABC-samarbetet är att Upplands länstrafik från och med augusti 2006 kör pendeltågstrafik över länsgränsen till Upplands Väsby i Stockholms län. På motsvarande sätt går Stockholms läns pendeltåg över länsgränsen in i Uppsala län till Knivsta. Det innebär förbättrade möjligheter för kollektivtrafikresenärer i båda länen.

ABC-samarbetet vill vidare förbättra och effektivisera transporterna till och från Arlanda flygplats, bland annat för att komma till rätta med de miljöstörande utsläppen som biltrafiken alstrar.

Kommunerna i stråket arbetar för att ta fram gemensamt planeringsunderlag som kan användas vid samverkan om strategiska och översiktliga planeringsfrågor i stråket. I huvudsak riktar de in sin planering på att exploatera områden längs med de befintliga trafikstråken, vilket gör att bebyggelsen med arbetsplatser, bostäder och service lokaliseras i största möjliga mån till stationsnära lägen. I ABC-stråket diskuteras det olika typer av tillkommande spårtrafik t.ex. snabbspårväg, regionaltåg och snabbtåg. Gemensamt är att det ska finnas bra bytespunkter där det är lätt att göra byten till och från buss, tåg, cykel och bil.

Med anknytning till ABC-samarbetet finns även ett EU-projekt STRAIR.

**EU-projektet STRAIR – strategic development and cooperation between airport regions, strategisk utveckling och samarbete mellan flygplatsregioner**

De delaktiga flygplatsregionerna har gemensamt 96 miljoner passagerare årligen. Delaktiga flygplatsregioner är Oslo/Gardermoen, Barcelona och Kanarieöarna, Glasgow, Ostende/Brügge och Stockholm Arlanda.

För mer information om hela projektet, besök hemsidan, [www.strair.org](http://www.strair.org).

**Syfte för den svenska delen**

- Öka tillväxten i regionen
- Bidra till positiv utveckling av Arlanda flygplats
- Bättre kunna utnyttja flygplatsens attraktionskraft för näringslivsutveckling.
- Integrera flygplatsen i den regionala och kommunala utvecklingsplaneringen.

**Mål för den svenska delen**

- Skapa en gemensam handlingsplan och etablera ett partnerskap.
- Skapa ett nätverk för intressenter med koppling till Arlanda flygplats och stimulera till samverkan inom nätverket.
- Öka kunskapen om sambanden mellan näringsliv och flygplatser.

**Partners i den svenska delen**

- Region- och trafikplanekontoret
- Regionförbundet Uppsala län
- Knivsta kommun
- Sigtuna kommun
- Upplands Väsby kommun
- Vallentuna kommun
- Luftfartsverket Stockholm Arlanda Airport

**Regionalt cykelvägnät**

I Stockholms län finns det ett regionalt cykelnät som sträcker sig från Sigtuna i norr till Nynäshamn i söder. Nätet knyter samman viktiga målpunkter. Vägverket i Stockholm har verkat för en regional syn på cykeltrafiken för att öka andelen som cyklar och för att göra cykelstråken säkrare. Samverkan skedde i en referensgrupp med representanter från Vägverket, Regionplane- och Trafikkontoret, kommuner och intresseföreningar. Resultat finns presenterat i RUFSS 2001. I RUFSS 2001 bedöms att cykeln främst kan fungera som ett bra och enkelt alternativ som transportmedel till och från kollektivtrafiken och för kortare resor.

Vallentuna kommun berörs av det regionala cykelnätet längs Stockholmsvägen mot Täby och Stockholm och längs Väsbyvägen mot Upplands Väsby.

**Regional grönstruktur**

Stockholm läns regionala grönstruktur består av tio gröna "fingrar" som sträcker sig över länet och bildar en stjärnformad struktur. De gröna "fingrarna" löper mellan och längs bostadsområden, vägar och andra trafikstråk i länet. "Fingrarna" har oftast mycket stora natur-, kultur- och rekreationsvärden.

I RUFSS 2001 betonas vikten av att långsiktigt förvalta och utveckla denna grönstruktur. I och med att regionen växer när det gäller ekonomi och befolkning måste nyexploatering och verksamhetsutbyggnad ske med stor försiktighet. Detta arbete behöver grundas på noggranna avvägningar mellan intressen och värden, för att regionen ska kunna upprätthålla och erbjuda en långsiktigt hållbar livsmiljö. Grönstrukturen sträcker sig över kommungränserna, vilket gör att åtgärder som utförs av en kommun kan få effekter i en angränsande kommun och påverka dess invånares möjlighet att nyttja grönområdet. Därför måste kommunerna samverka för att befolkningen i regionen ska ha en fortsatt god tillgång till grönområden.

Två av dessa gröna "fingrar" löper genom kommunen, Angarnkilen och Rösjökilen.

Angarnkilen sträcker sig från Täby i söder till Husåån i norr. Kommunerna Vallentuna, Täby och Österåker samverkar om Angarnkilen. Kilen innehåller ett rikt utbud av kulturhistoriska fornlämningar. Förutom de kulturhistoriska fornlämningarna finns det flera sportanläggningar, golfbanor och ridanläggningar. Denna gröna kil innehåller även Angarnsjöängen som är länets bästa fågellokal. Konflikter för denna kil är att den omgärdas av barriärer som Arningeleden, E18 och väg 268. Den påbörjade Norrortsleden delar dessutom upp vissa sammanhållna naturområden som tillhör Angarnkilen i mindre delar.

Den andra kilen är Rösjökilen som sträcker sig från Stora Värtan i Storstockholm i söder till Märsta och Lindholmens tätorter i norr. Kommunerna som berörs av Rösjökilen är Danderyd, Täby, Sollentuna, Upplands Väsby, Sigtuna och Vallentuna. Kilen präglas av storslagna kulturhistoriska miljöer av riksintresse. Rösjökilen har dessutom många sjöar och vattendrag som används sommartid till bad och vattensport och vintertid för skridsko- och skidåkning. Precis som i Angarnkilen begränsas Rösjökilen av stora vägar, men även bebyggelsen kommer successivt närmare och det finns anspråk på delar av grönområdena. När Norrortsleden är färdigbyggd kommer den även att avskärma och dela upp vissa delar av Rösjökilen.

## Reflektioner

*Regionalt och mellankommunalt samarbete* har under senare år fått en allt större betydelse. Vallentunas samarbete med grannkommunerna och den regionala samverkan är avgörande för kommunens utveckling. Det gäller bland annat för att förbättra transportinfrastrukturen och för att stärka Nordostsektorn i Storstockholmsregionen. Man arbetar mycket med trafiksituationen och insatser för förbättring av denna, eftersom det är avgörande för utvecklingen och den fortsatta ekonomiska tillväxten. Frågor som gäller fysiska strukturer behöver behandlas i såväl fysisk översiktsplanering som kommunal och regional utvecklingsplanering. Särskilt tydligt är det för kommunikationsfrågor. Förslaget som vision Stockholm Nordost och RUFSS 2001 ger, om att bygga pendeltågslinjen Roslagspilen fram till Täby/Arninge och i ett senare skede förlänga den till Norrtälje,

är ett exempel på utveckling av denna del av Stockholms mot ökad hållbarhet. Om befolkningsprognoserna förverkligas och man bygger ytterligare bostäder och verksamheter i stationsnära lägen skapas det bättre förutsättningar för att hålla tillbaka bilismen till förmån för mer miljövänligt resande.

ABC-samarbetets inriktning på att *planera i stråk* av kommunikationer och anknytande utvecklingsfrågor är viktig. Som ett aktuellt exempel kan nämnas att det underlättats att arbeta på Arlanda flygplats och att kunna ta sig dit utan bil i och med att Uppsala länstrafik numera gör stopp på flygplatsen och även i Upplands Väsby.

Den fysiska planeringen är väl ägnad att svara för underbyggda avvägningar mellan olika mark- och vattenanvändningsintressen även om i första hand ett samutnyttjande bör övervägas. I expansiva regioner är det särskilt viktigt att slå vakt om sammanhängande *grönstruktur* för friluftsliv och rekreation. Konflikten mellan å ena sidan bostadsutvecklingen och trafikinfrastrukturen och å den andra grönstrukturen är tydlig. Man är också medveten om problemet med att den påbörjade Norrortsleden stycker de båda sammanhängande gröna kilarna som berör Vallentuna.

En ytterligare konflikt är expansion av Arlanda flygplats gentemot Vallentunas och grannkommunernas bostadsplanering. *Möjligheten till byggande av bostäder* inom flygplatsens influensområde begränsas av flygplatsens riksintresse. Men man räknar med att influensområdet kommer att minska med den tekniska utvecklingen av flygplanen, dock har utvecklingen gått långsammare än vad man tidigare räknat med.

Befolkningsökningen tillsammans med den ekonomiska tillväxten i många delar av storstockholmsregionen har inneburit ett ökat tryck på bostadsmarknaden. Vallentuna och nordostsektorn har tidigare inte haft lika stort tryck. Vallentuna har mot denna bakgrund gjort *scenarier* för sin väntade befolkningsökning. Tolknigen av resultaten har hjälpt kommunen att finna lämplig planeringsberedskap för olika tänkta utfall. Man utgår från ett högt tryck på villabebyggelse i tre av fyra scenarier. I ett fjärde scenario tas tätare bebyggelse med flerfamiljshus upp. Det är en viktig infallsvinkel med tanke på Stockholms utbredning över en större yta som kan generera en större trafikbelastning. För kommuner som har beröring med så många stora utvecklingsfrågor som Vallentuna är det nödvändigt med en väl utvecklad översiktlig planering med regional dimension.



## Helsingborg: Stor kommun i internationell tillväxtregion

### Syftet med exemplet

Exemplet är avsett att visa särskilt på hur Helsingborg arbetar med regionala och mellankommunala frågor i samverkan. Många delar av arbetet innebär insatser för regionförstoring eller regionförstärkning. Den tydliga stråkplaneringen belyses också. Det gäller även kommunens insatser för medborgardeltagande i planeringen.

### Bakgrund

Helsingborg Stad ligger vid den nordöstra stranden av den smalaste delen av Öresund. Helsingborg har (1 januari 2006) cirka 122 000 invånare, vilket gör den till Sveriges nionde största kommun.

Kommunen är en del av Öresundsregionen och av nordvästra Skåne. I Skåne arbetar och tillbringar många invånare sin fritid i andra kommuner än i den man bor. Utvecklingen går mot att hela Skåne så småningom kan bli en integrerad arbets- och bostadsmarknad. Helsingborg är en viktig transportnod med en av Sveriges största hamnar, till fraktgodset sett. Helsingborg har samarbeten på många nivåer, från internationellt samarbete om fast förbindelse till Danmark till att samarbeta med grannkommuner om nya gemensamma lokaltågsstationer.

Helsingborg har en betydande bilism, men främjar kollektivtrafik och cyklism i planeringen. Det finns även planer på en ny järnvägstunnel för att öka kapaciteten på Väst kustbanan och frigöra markområden för att utveckla staden och förbättra stadsmiljön. Även planeringsstudier för en fast förbindelse över Öresund pågår. Kommunen har webbadressen [www.helsingborg.se](http://www.helsingborg.se)



Helsingborg i Skåne län.  
Illustration: Pär Hansson/  
Boverket



Helsingborg i en expansiv öresundsregion.  
Illustration: Pär Hansson/Boverket

## Helsingborgs process för översiktsplanering

Helsingborgs översiktliga fysiska planering kännetecknas av att det finns inslag av såväl mellankommunala som regionala, interregionala och internationella planeringskontakter och samarbete.

I Översiktsplan för Helsingborgs Stad 2002 är planering i stråk efter fyra utvecklingsstrategier en viktig del.

Dessa strategier är (se bild till höger):

### *Människan i centrum*

Utgår från att trygghet och säkerhet ska prioriteras i stadsplaneringen. Genusfrågornas betydelse ska genomsyra planeringen och utformningen av staden.

### *Flerkärning stadsstruktur*

Genom att bygga ut staden med bostäder och verksamheter i stationsnära lägen med närhet till rekreation kan en helhet skapas, vilket ger bra förutsättningar för ett bevarande av estetiska och kulturhistoriska värden.

### *Regionala nätverk av kommunikationer*

En ökning av antalet lokaltågsstationer och en satsning på kollektivtrafiken skapar förutsättningar för ett miljövänligt transportsystem.

### *Utökad grönstruktur*

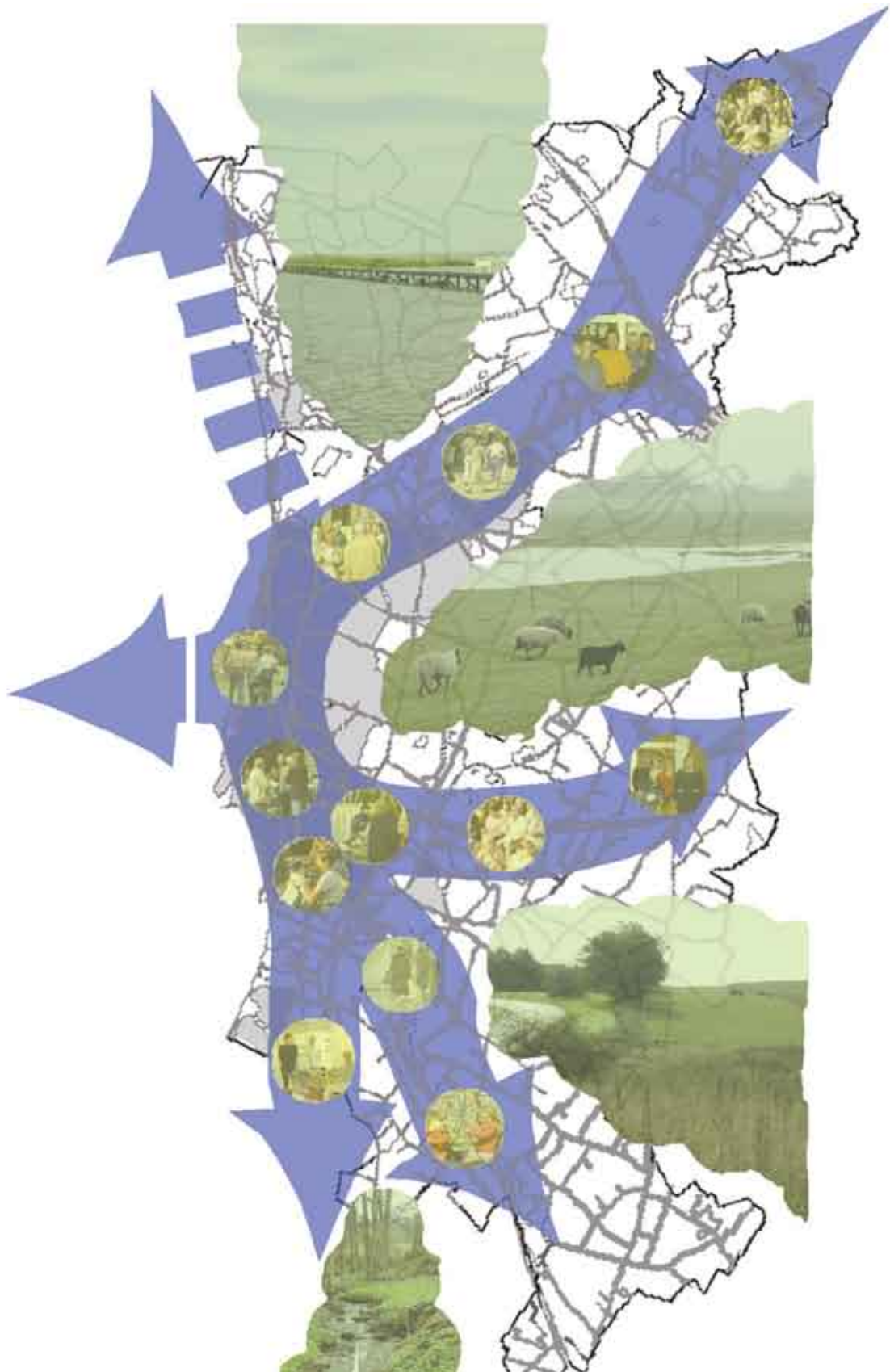
De gröna områdena ska skyddas och utvecklas. Gröna områden ska gå från den omgivande landsbygden in mot centrum för att tillgoda ekologiska och miljömässiga samt rekreativa och sociala behov.

## **Medborgarinflytande**

Helsingborgs stad har vinnlagt sig om bred medborgarkontakt under processen med översiktsplanering. Ett viktigt inslag har varit att tjänstemän varit tillgängliga för utökade kontakter under dag- och kvällstid. Man har kallat detta "öppna hus". Dessa öppna hus har genomförts på flera platser i kommunen både i centrala Helsingborg och i kommunens övriga tätorter. Kommunen anser sig ha vunnit mycket kunskap i och med att det varit många som deltagit.

Ett annat exempel på delaktighet i planeringen är de så kallade medborgarutskotten i kommunen. Kommunen har delats in i fem områden som i sin tur är indelade i mindre områden. I dessa mindre områden har invånarna tillsammans arbetat med förslag som sammanställts till lokala utvecklingsplaner. Dessa lokala utvecklingsplaner har utgjort komplement till Helsingborgs övergripande strategiska dokument, exempelvis översiktsplanen och trafikplanen.

Det är ofta svårt för vuxna att veta vad barn och ungdomar tycker är bra och dåligt i deras närmiljö. Kommunen har därför arbetat med barn och ungdomar på olika sätt. För barn i grundskolan har ett tillvägagångssätt som kallats "mappingmetod" använts. Det går ut på att eleverna i skolan systematiskt beskriver sin omgivning utifrån



Helsingborgs rumsliga utveckling kan beskrivas med hjälp av "stråk" med olika inriktning. Källa: Översiktsplan för Helsingborgs stad 2002, Helsingborgs Stadsbyggnadskontor.

vissa givna bedömningsgrunder. Allt sammanställs sedan i en bok tillsammans med bilder och beskrivande text. På motsvarande sätt har gymnasieelever aktiverats i projekt, där de lämnat förslag till förändringar i ett avgränsat område eller inom olika samhällssektorer.

### **Grönstruktur**

Helsingborg har under lång tid arbetat med frågor om grönstruktur. Man tog tidigare fram en rapport som heter "Helsingborgs grönstruktur 1995". Rapporten behandlade centralorten. Kommunen har även tagit fram ortsanalyser för flera tätorter. I dessa analyser är grönstrukturen en viktig del.

Kommunen pekar i sin översiktsplan ut tre större gröna stråk som är värdefulla för sambandet mellan stad och land. Gemensamt för dem är att de kopplar samman landsbygden med staden och Öresund.

Kommunen försöker bevara och återskapa de ekologiska processerna samt förbättra situationen för växt- och djurlivets livsmiljöer. Med grönstråk avser kommunen park, skogsmark, vattendrag, trädgårdar, åkermark, strand och kust. Genom sitt helhetsgrepp i den allsidiga stråkplaneringen syftar kommunen till att underlätta för invånarna att komma ut i landskapet, bland annat genom en ökning av allemansrättsligt tillgängliga ytor.

Kommunen har nyligen påbörjat arbetet med en revidering och integrering av natur- och grönstrukturprogrammen.

### **Kollektivtrafik och cyklism**

Helsingborg har en tydlig inriktning i planeringen på att främja kollektivtrafik som busstrafik, lokaltåg samt cyklism. Ett exempel bland flera är EU-projektet HiTrans (se faktaruta). En viktig aspekt för att få en ökad andel resenärer med kollektivtrafiken som Helsingborg



Lokalbussen vid terminalen Knutpunkten där det finns förbindelser med järnväg samt båt till och från Helsingör.

Foto: Helsingborgs Stadsbyggnadskontor.



Helsingborgs kommun arbetar mycket för att utveckla cykelvägar.

Foto: Helsingborgs Stadsbyggnadskontor.

arbetar med är dels avståndet till stationer och hållplatser och dels goda parkeringsmöjligheter för cykeln. Detta kan vara avgörande för att kunna färdas på annat sätt än med bil. En annan mycket viktig aspekt är tillgängligheten för funktionshindrade. Kommunen arbetar för att stationer och hållplatser ska vara anpassade till alla invånare oavsett individens förutsättning och för att sträckan mellan hem och station/hållplats är trygg och säker. Man framhåller vikten av bekväma snabba och täta turer för busstrafiken.

Kommunen arbetar även mycket för att utveckla cykeltrafiken genom arbete med cykelplaner där stråk för cykling utvecklas. År 1996 antogs en cykelplan av kommunfullmäktige, vilken omfattade kommunens cykelnät. Den reviderades 2002. Stadsbyggnadskontoret har i studier identifierat fyra övergripande faktorer av särskild betydelse för cyklism. Dessa är: genhet, orienterbarhet, kontinuitet och frånvaro av barriärer.

#### EU-projektet HiTrans

Dagens städer har ett ökat bilberoende, främst i mellanstora städer med 100 000–500 000 invånare. Större städer har ofta ett bättre och snabbare transportsystem jämfört med mellanstora t.ex. tunnelbana, som är ett snabbt och bekvämt kollektivt transportmedel och ofta välutbyggt i storstäder. Busstrafik som ofta är det vanligaste transportmedlet i mellanstora städer trängs med bilar på samma ytor, vilket leder till förseningar och framkomlighetsproblem. Ett annat problem är att få bilåkandet att minska till förmån för kollektivtrafiken. Goda bytespunkter och till skillnad mot större städer effektiv logistisk styrning är andra centrala aspekter. I mellanstora städer kan detta vara svårt att åstadkomma, på grund av mindre budget för satsningar på kollektivtrafik systemet. HiTrans, "development of principles and strategies for introducing High Quality Public Transport in medium sized cities and regions", är ett projekt inom EU: s så kallade Interreg III B Nordsjön.

Deltagarna i EU projektet HiTrans har varit tio städer i storleksordningen 100 000 till 500 000 invånare och organisationer från England, Skottland, Norge, Danmark och Sverige. Deltagande stad från Sverige har varit Helsingborg. Projektets webbplats: [www.hitrans.org](http://www.hitrans.org)

#### Syfte och mål

- Utveckla principer och strategier för utveckling av kollektivtrafiken.
- Identifiera kostnadseffektiva och bekväma transportmedel.
- Förtydliga policyn för den nationella och regionala transportplaneringen med exempel på metoder.

#### Fem huvudarbetsområden

- Relationen mellan markanvändning och kollektivtrafikplanering
- Planering av transportnät
- Designfrågornas betydelse vid introduktion av ny infrastruktur.
- Innovativ transportteknologi.
- Användarens önskemål

#### Resultat

- Handböcker inom huvudarbetsområdena är framtagna och redovisar resultat, strategier och metoder.

#### Deltagare:

- Edinburgh, Storbritannien
- Helsingborg, Sverige
- Jernbaneverket, Norge
- NSB, Norge (Norges statliga järnvägar)
- Oslo sporveier, Norge
- NEXUS, Storbritannien (kollektivtransportbolag)
- Sunderland, Storbritannien
- Århus, Danmark
- Statens Vegvesen, Rogaland, Norge
- Stavanger och Sandnes, Norge

Kommunen startade år 2000 projektet "Cykellycka", vilket syftade till att skapa attitydförändring hos Helsingborgarna, så att fler skulle välja cykel som transportmedel. Det bedrivs även andra cykelfrämjande projekt tillsammans med olika intressenter, bland annat för att göra cyklisten medveten om rättigheter och skyldigheter i trafiken.

"Cykelstaden Helsingborg" är ett begrepp under vilket man samlar arbetet som Helsingborgs stad gjort tillsammans med olika intressenter för att göra cykling mer attraktivt. Det är främst på de kortare avstånden (0–5 km), som det är troligt att man väljer cykel framför bil. Ett av projektets mål är information till invånarna om fördelarna med att välja cykeln framför bilen.

På Helsingborgs webbplats, [www.helsingborg.se](http://www.helsingborg.se), finns det mycket information om cykling i kommunen. Exempelvis finns en karta över cykelnätet samt tips om hur cyklisten ska bete sig i trafiken.

## Regionförstoring och mellankommunala insatser

### **Arbete och boende**

Den successiva förstoringen av de lokala arbetsmarknaderna främst till följd av allt bättre kommunikationer har lett till att fler bor i en kommun, arbetar i en annan och kanske tillbringar tid för rekreation i en tredje kommun. I stora delar av Skåne är denna utveckling alltmer tydlig och Helsingborg är exempel på en sådan kommun.

Helsingborg är också en del av Öresundsregionen. Att arbeta på Själland är därför en möjlighet för en del helsingborgare.

En annan trend är ett ökande andel danskar bosätter sig i Sverige, men arbetar i Danmark, till följd av lägre boendekostnader i Sverige och ofta högre lön i Danmark.

### **Samarbetet mellan Helsingborg och Helsingör**

Det politiskt initierade samarbetet mellan Helsingborg och danska Helsingör (HH-samarbetet) har pågått under lång tid. Samarbetet utgår från gemensamma frågor som berör den norra delen av Öresundsregionen. De två kommunerna har antagit en gemensam vision, Strategier och handlingsprogram för att utveckla HH-området. Tanken är att stärka den norra delen i regionen genom utveckling inom fem områden. Dessa är:

#### *Kunskap*

De två kommunerna vill fortsätta arbeta med högre utbildning och inom FoU-verksamhet för företagen.

#### *Boende, kultur och fritid*

Kommunerna satsar på attraktiva bostäder i trevlig stadsmiljö, där kultur är katalysatorn för integrationen.

#### *Kommunikation*

Kommunikationerna mellan orterna är viktiga, främst en tät färjetrafik med bra tillfartsvägar, en tunnel under sundet, och Helsingborgs/Ängelholms flygplats.



Helsingborg har internationella kontakter på nära håll. Foto:Helsingborgs Stadsbyggnadskontor.

### *Näringsliv och samhälle*

För besöksnäringen är inriktningen att den globala utvecklingen för näringslivet ska vara tydlig i den norra regionen.

### *Integration*

Helsingborg och Helsingör jobbar för en ökad integration mellan Skåne och Själland för att på så sätt stärka områdets roll i Öresundsregionen.

### **NOSAM**

Nordvästra Skånes Samarbetskommittés (NOSAM) syfte är att driva utvecklingsfrågor som gynnar regionen. Samarbete inom NOSAM sker inom flera områden till exempel inom näringsliv, infrastruktur,

kollektivtrafik och boendefrågor m.m. I kommittén ingår tio kommuner: Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Landskrona, Svalöv, Åstorp, Ängelholm och Örkelljunga.

NOSAMs operativa samarbete bedrivs av tjänstemän med representanter från alla kommunerna. Styrelsen består av kommunstyrelsens ordförande samt oppositionsledaren och kommunchefen från varje kommun. Samarbetet finansieras bland annat av en medlemsavgift som grundas på varje kommuns befolkningsantal.

### **Andra stora projekt som bidrar till regionförstoring**

#### *Den skandinaviska arenan*

Helsingborgs stad är med i det storregionala nätverket "Den skandinaviska arenan". Utpekade samarbetsområden är bland annat miljö, bioteknik och infrastruktur. Inom infrastrukturen har en transportkorridor mellan Oslo och Berlin via Göteborg, Helsingborg och Köpenhamn undersökts. En inledande utredning är under färdigställande och kommer att remissbehandlas efter årsskiftet 2006/07. Den viktigaste länken är Väst kustbanan.

#### *Väst kustbanan*

Väst kustbanan är en viktig järnvägs länk för person- och godstrafiken i Västra Sverige. Den knyter samman Malmö med Oslo och är viktig för Helsingborgs roll i regionen. Väst kustbanan ingår även i den så kallade Nordiska triangeln.

Nordiska triangeln syftar till att underlätta för transporter mellan Öresundsbron och Oslo, Stockholm, Helsingfors och den finsk-ryska gränsen. Det är ett av de 30 särskilt viktiga transportprojekten inom EU och är med på EU:s så kallade Essen-lista, som anger transportinfrastrukturprojekt av speciell vikt.

Väst kustbanan har numera dubbelspår på 80 procent av sträckan till Göteborg. På grund av hög trafikbelastning dras den med stora kapacitetsbrister. Trafikeringen består av snabbtåg, interregionala tåg, regional tåg och godståg. Detta leder till konflikter i och med de olika hastigheterna som dessa skilda tågtransporter normalt har. Banan ska byggas ut till dubbelspår på hela sträckan. Delen mellan Helsingborg och Ängelholm beräknas vara klart för trafikering 2016/2017 (Banverket 2006). För att delen av banan norr om Helsingborgs centralstation ska fungera på ett bra och effektivt sätt med dubbelspår, vill kommunen att ett nytt spår ska förläggas i en tunnel under Drottninggatan och stadsdelen Tågaborg (Norra tunneln).

#### *Norra tunneln*

Den planerade så kallade "Norra tunneln" i Helsingborg inkluderar även en ombyggnad av Maria station norr om Helsingborgs centrum. Sträckan mellan Helsingborgs centralstation och Maria station är i dagsläget helt utnyttjad. För att kunna utvidga till den kapacitet som Banverket och Skånetrafiken önskar föreslås en ytterligare tunnel med enkelspår till Maria station.

### *Söderdelegationen*

Kommunstyrelsen i Helsingborg beslöt 2003 att bilda Söderdelegationen, en politiskt ledd delegation med en tillhörande ledningsgrupp bestående av tjänstemän från staden. Syftet med delegationen var att den skulle ha ansvaret för utredning, projektering och genomförande av nya järnvägstunnlar i Helsingborg bland annat en "söder tunnel" från Helsingborgs centralstation och söderut. Bakgrunden var att om Helsingborg ska kunna fortsätta att utvecklas och behålla färje-, buss-, och järnvägsterminalen Knutpunkten som centralstation, behöver järnvägssystemet i staden moderniseras.



Översikt över den tänkbara utvecklingen av järnvägsnätet. Röda linjen visar eventuella nybyggnationer.

Foto: Helsingborgs Stadsbyggnadskontor.

### *HH-tunneln*

En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör har diskuterats sedan lång tid tillbaka. Söderdelegationen såg tidigt i sitt arbete fördelarna med att samtidigt med planeringen för Södertunneln planera för en framtida HH-tunnel, eftersom denna troligtvis ska anslutas till staden i samma område.

Tågtrafiken på Öresundsbron bedöms uppnå kapacitetstaket om 15 år<sup>1</sup> och en HH-tunnel ses som en lösning på detta. Det innebär även bättre pendlingstider för en större del av befolkningen i Öresundsregionen.

Det föreslås två alternativa tunnellägen, ett nordligt och ett sydligt. För båda har mark reservats i översiktsplanen.

I länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004–2015 ses HH-tunneln som ett projekt där man vill fortsätta att ta fram underlag för att kunna ta ställning.

### *Södertunneln*

Förslaget till en järnvägstunnel inom Helsingborg söderut från terminalen Knutpunkten, skulle inte bara ge en effektiv tågtrafik mot Malmö, Lund och Helsingör utan även frigöra mark för exploatering. Genom att järnvägen, som idag delar av stadens södra stadsdelar från centrum, förläggs i en tunnel kan dessa delar sammanbindas.

### *Europakorridoren*

Med den så kallade Europakorridoren avses ett stråk från Hamburg till Göteborg och Stockholm, via Köpenhamn och Öresundsregionen. I stråket bor och arbetar runt 20 miljoner människor.<sup>2</sup>

Projektet drivs av en ideell förening med cirka 40 medlemmar bestående av kommuner, landsting, regionförbund, handelskammare och företag. Det finns även medlemmar från Danmark och Tyskland.

Europakorridoren innehåller två förslag till höghastighetsjärnväg. Europabanan är tänkt att förbinda Stockholm med Köpenhamn och Hamburg via Helsingborg. Götalandsbanan planeras förbinda Göteborg och Borås med Jönköping.

Europabanan skulle få den genaste sträckningen i stråket från Stockholm till Helsingborg längs med E4. Europabanan beräknas erbjuda restider mellan Köpenhamn och Stockholm på 2 timmar 35 minuter. Jämfört med dagens restider på sträckan på cirka fem timmar blir det en halvering av restiden.

Helsingborg har i Översiktsplan 2002 lagt in tre alternativa markreservat för Europabanan mellan Åstorps kommun och den tänkta Norra tunneln i Helsingborg. Att Helsingborgs stad reserverar plats för Europabanan har lett till att andra kommuner som ligger i stråket för Europakorridoren också har tagit in banan i sin översiktsplanering.

---

1 Järnvägstunnlar i Helsingborg idéstudier, Söderdelegationen, 2006.

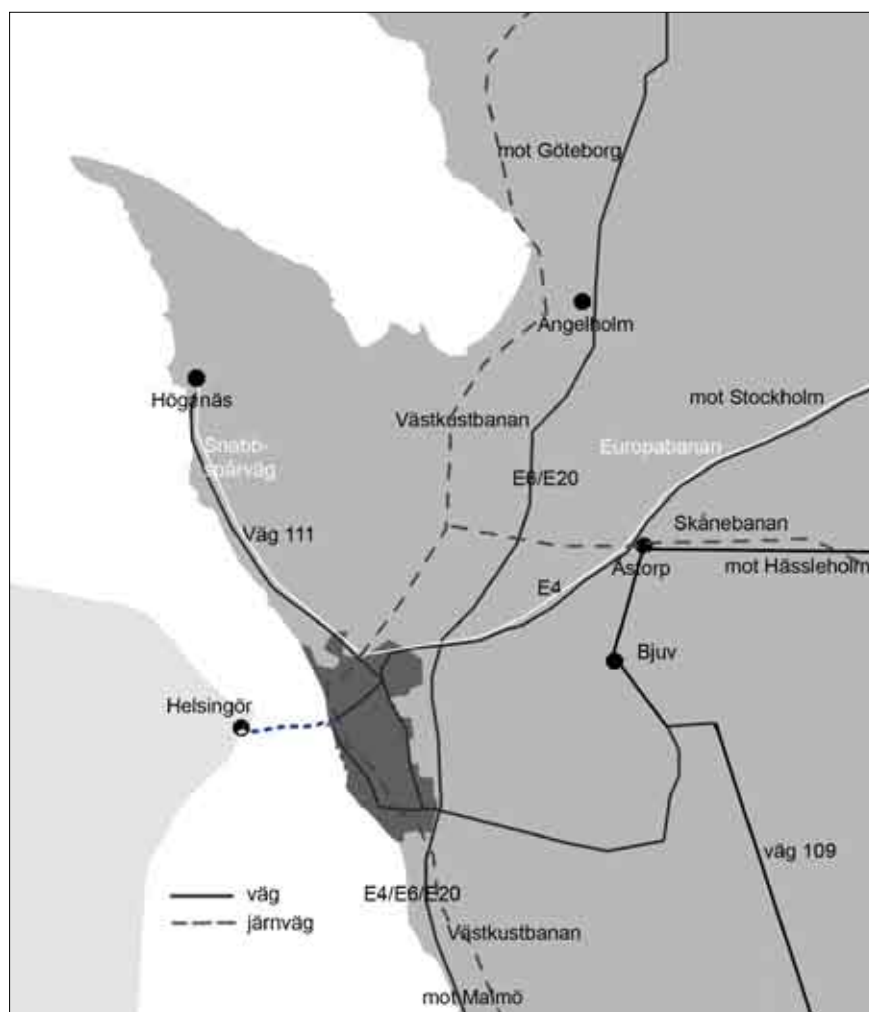
2 [www.europakorridoren.se](http://www.europakorridoren.se)

### *Nya pendelstationer*

Resandet i Helsingborg och det västskånska lokal- och regionaltågssystemet har ökat betydligt mer än förväntat. Bara i Helsingborgs kommun finns ett tiotal stationer och man föreslår fler. Exempelvis samarbetar man med Höganäs och Ängelholm om en ny station i Vege. Man arbetar även för nya stationer söder om Helsingborgs centrum.

### *Snabbspårväg till Höganäs*

Kuststräckan mot Höganäs är mycket attraktiv för bostäder och beräknas fortsätta ha en hög attraktionskraft. Sträckan belastas av stora trafikströmmar och behöver en långsiktigt hållbar lösning. Helsingborg och Höganäs vill anlägga en snabbspårväg för persontransporterna. Alternativet till en snabbspårväg skulle kunna vara ett motorvägssystem med ytkrävande trafikplatser i skilda plan. Med spårtrafik skulle trafiken bli mer rationell och mer skonsam mot miljön. Den föreslagna Norra tunneln är även en viktig investering för trafikering av spårvägar till Höganäs.



Några kommunikationsleder som har stor betydelse för Helsingborg.

Illustration: Boverket

### *Skånebanan*

Skånebanan är en viktig järnvägslänk för Helsingborg dels för att den kopplar Helsingborg till Södra Stambanan och Hässleholm, dels för att den är en tvärförbindelse över Skåne mot Blekinge. Det är en enkelspårig järnväg som idag dras med brister som orsaker förseningar och lång restid. Helsingborgs kommun arbetar för en hastighetsupprustning för trafik med en hastighet på 160 km/timmen mellan Hässleholm och Helsingborg.

### **Vägrågor**

#### *Vägarna E4/E6/E20*

E6 och E20 är vägar som tillhör den Nordiska triangeln som binder samman huvudstäderna i Norden. En annan mycket viktig transportled är E4 från Helsingborg via Stockholm och vidare längs Norrlandskusten till Torneå. Dessa vägar finns med som viktiga projekt på EU:s så kallade Essen-lista över särskilt prioriterade förbindelser.

#### *Väg 111*

Väg 111 är en direktförbindelse mellan Helsingborg och Höganäs. Vägen har stora pendlingsströmmar, vilket gör den till en viktig länk mellan de två städerna.

Helsingborg och Höganäs arbetar gemensamt för en utbyggnad till mötesfri landsväg med mitträcke (2+1-väg) eller 4-fältig väg. I Skånes länsplan för regional transportinfrastruktur ingår vägen, med förslaget utbyggnad till 2+1-väg. Vägverket har startat arbetet med utbyggnad till sådan standard.

#### *Väg 109*

Vägen har stor betydelse. Den förbinder mellan- och Sydostskåne med Helsingborg. Helsingborg har arbetat för en utbyggnad av vägen, vilket skulle bidra till att skapa bättre förutsättningar för arbets- och bostadsmarknaden i regionen. I både Helsingborgs översiktsplan och i Skånes länsplan för transportinfrastruktur anges samma skäl för en utbyggnad.

## Kunskapsunderlag

### **Kommunen**

Helsingborgs stad har använt ett omfattande kunskapsunderlag för Översiktsplan 2002. Mycket av detta finns tillgängligt på kommunens webbplats. Planer finns på att utöka underlaget för översiktsplaneringen mer genom ytterligare kontakter framförallt med universitet och högskolor. Som ett exempel finns underlag om barns och ungas medverkan i processen av en översiktsplan. Ett annat exempel är att nu utarbetas en ny cykelplan. I cykelplanen söker man skapa ett nytt huvudnät för cyklistisk kopplat till bussnätets hållplatser.

## Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ska enligt plan och bygglagen och miljöbalken tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar vid översiktsplanearbetet. Länsstyrelsen i Skåne län uttrycker detta:

*”en av de viktiga uppgifterna är att framställa och tillhandahålla olika typer av kunskapsunderlag för samhällsplaneringen i länet”<sup>3</sup>.* Detta gör länsstyrelsen genom olika typer av material både i tryckt och digital form.

Den så kallade PLUS-katalogen (planeringsunderlag för Skåne) fungerar som ett verktyg för att kunna överblicka materialet, som finns hos länsstyrelsen, och snabbt och enkelt skaffa information som är relevant för den som söker<sup>4</sup>. Webbadressen är: [www.m.lst.se/plus](http://www.m.lst.se/plus).

PLUS-katalogen var inte fullt utbyggd 2002 när Helsingborg arbetade fram sin översiktsplan.

De skånska översiktsplanerna har sammanställts digitalt av länsstyrelsen för att ligga till grund vid regionala analyser och vid en dialog kring regionala och mellankommunala frågor.

Därutöver finns en mängd annat planeringsunderlag till exempel materialhushållningsprogram, vindkraftsunderlag, naturvårdsprogram och kulturmiljöprogram.

## Region Skåne

Region Skåne har bland annat tagit fram ”Skånsk livskraft”, som är det regionala utvecklingsprogrammet (RUP) för Skåne. Detta anger fyra utvecklingsmål för Skånes utveckling: tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans. För att uppnå målen anges fyra strategier: håll samman Skåne, stärk konkurrenskraften, utnyttja det geografiska läget och stimulera initiativkraften.

Länsplan för regional transportinfrastruktur anger vilka infrastruktursatsningar som anses viktiga för Skånes utveckling. Utöver detta har Region Skåne även tagit fram material om exempelvis arkitektur, grönstruktur och vindkraftsplanering.

## Grannkommuner

Helsingborg har nio grannkommuner varav åtta i Sverige samt Helsingör tvärs över sundet i Danmark. Deras översiktsplaner har fungerat som kunskapsunderlag.

## Reflektioner

En god *dialog* med medborgare och föreningsliv är en viktig förutsättning i översiktsplaneringen. Helsingborgs stads planeringsprocess för den framtida översiktsplaneringen präglas av kommunens breda kontakter. Här har kommunen satsat på att ge goda möjlighe-

---

3 Från länsstyrelsen i Skånes hemsida under planeringsunderlag ([www.m.lst.se](http://www.m.lst.se)).

4 PLUS, underlagsmaterial för fysisk planering i Skåne. Länsstyrelsens informationsbroschyr om underlagsmaterial för samhällsplanering.

ter att lämna synpunkter samtidigt som idéer förankras. Helsingborg ser det som en viktig demokratispekt att också barn och unga får vara med och påverka utvecklingen, särskilt i sitt närområde. Man har redovisat resultaten i skriften "Barns och ungdomars medverkan i processen för översiktsplanering" som finns tillgänglig på kommunens hemsida.

I kommunen använder man även så kallade medborgarutskott. Kommunen har indelats i fem områden, som vart och ett har ett sådant utskott. Inom varje område har man tagit fram en lokal utvecklingsplan som innehåller en vision för utveckling av respektive område.

Helsingborgs senaste översiktsplan bygger på *fyra utvecklingsstrategier*, som anger hur kommunen vill utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. I linje med utvecklingsstrategierna ligger att kommunen i hög grad inriktar sig på att planera i stråk. Även andra kommuner använder stråkplanering i sin översiktliga planering, exempelvis i ABC-samarbetet i Stockholms län, som beskrivs i exemplet Vallentuna. Ett annat exempel, som Boverket har behandlat i rapporten, Sektorssamordning! Exempel från mellankommunalt och regionalt samarbete inom fysisk samhällsplanering (Boverket augusti 2003), är stråkplanering i stråken kring E12, Blå vägen, i Västerbotten. I stråkplanering kan på ett naturligt sätt ekonomisk utvecklingsplanering förenas med fysisk strukturplanering. Särskilt viktigt är det att god demokratisk dialog kan utvecklas i kontakter med medborgare och föreningsliv. Stråkplanering kan annars vara svår att följa och påverka för medborgarna. I Helsingborgs arbete har kommunen vidtagit mått och steg för att främja insyn och dialog. En intressant möjlighet är att bedriva kommunövergripande stråkplanering i form av fysisk regionplanering enligt plan- och bygglagen.

*Samarbetet med grannkommunerna* har sedan några år åter ökat, eftersom de gemensamma frågorna ökat ytterligare i betydelse. Samarbetet över kommungränserna gäller inte enbart samarbeten med grannkommuner i Sverige utan även internationellt samarbete. I det senare samarbetet arbetar man bland annat för en skånsk fast nordlig förbindelse mellan Helsingborg och Danmark samt för ökad turism. Ett annat exempel är den aktiva samverkan angående Europakorridoren som också bygger på en fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Danmark. Europakorridoren innebär ett miljövänligt järnvägsalternativ till flyg och biltrafik. Det skulle knyta Helsingborg bättre till Stockholm i norr och till Köpenhamn, Hamburg, Berlin och andra städer i Europa. Dessa olika samverkans-exempel visar tydligt på vikten av aktivt regionalt och mellankommunalt samarbete.

Helsingborgs stad har en allsidig planering även för utveckling av *kollektivtrafiken* som är en viktig del i utvecklingen mot ett hållbart samhälle.

Helsingborgs arbete med *grönstrukturfrågor* har lett till säkerställande och etablering av grönstråk från landsbygden in till de centrala delarna av staden. Kommunen har mycket konsekvent integrerat

planering av grönstruktur med planering för boende och kommunikationsstråk och avvägt dessa mot varandra.

Helsingborgs Stad har använt ett *omfattande kunskapsunderlag* för sin senaste översiktsplan. Kommunen har större planeringsresurser än mindre kommuner och kommunens experter kan utveckla egna planeringsunderlag. Helsingborg har vinnlagt sig om att använda underlag från länsstyrelsen i Skåne län och från Region Skåne. Som PBL-kommitten lyfte fram i sitt slutbetänkande, SOU 2005:77, är en utveckling av länsstyrelsens underlag för kommuners planering betydelsefullt. Helsingborg bedriver en aktiv omvärldsbevakning. Man har också en ambition att öka sitt utbyte med och insamla kunskap från universitet och högskolor som ytterligare stöd för planeringen.

Kommunen har under 2006 startat arbetet med sin fjärde översiktsplan. Den förväntas behandla utvecklingsfrågor i brett perspektiv.

Kommunen satsar även på att ingå i och bidra till att utveckla kompetenta nätverk av intresse för planeringen bland annat inom trafik-, natur- och turismfrågor. Det gynnar utbytet av kunskap och idéer.

Rapporten "Arbete med regionförstoring Exempel från översiktlig planering i Ånge, Vallentuna och Helsingborg" redovisar och analyserar tre exempel. Fokuseringen är på samverkan mellan kommunal fysisk översiktsplanering och ekonomisk utvecklingsplanering i kommuner och regionalt. Särskild tyngd har lagts på mellankommunal och regional samverkan. Den har stor betydelse för regionförstoring och regionförstärkning.

Allt fler reser idag allt längre för att komma till arbetet, utbildningen, till rekreation, för att handla eller ta del av samhällsservice. Man bor i en kommun, arbetar eller utbildar sig i en annan och besöker kanske regelbundet rekreativsområden och aktivitetsutbud i en tredje.

Denna verklighet ökar behovet av samverkande planering för till exempel bostäder, näringslivsutveckling och behovet av rekreativsområden.

Ånge, Vallentuna och Helsingborg är olika, men har det gemensamt att de i sin planering har arbetat aktivt med de här frågorna. För alla tre kommunerna är förbättrade kommunikationer och därmed ökad tillgänglighet av avgörande betydelse. De viktiga demokratifrågorna om aktiv dialog med och information till föreningsliv och medborgare behandlas integrerat med de regionala utvecklingsfrågorna i exemplen.

Kort kan kommunerna beskrivas så här:

Ånge – en till ytan stor kommun med relativt begränsad och minskande befolkning i Västernorrlands län.

Vallentuna – en mellanstor kommun med ökande befolkning i Stockholms län.

Helsingborg – en för svenska förhållanden stor kommun med ökande befolkning i Skåne län.

# Boverket

Box 534, 371 23 Karlskrona  
Tel: 0455-35 30 00. Fax: 0455-35 31 00  
[www.boverket.se](http://www.boverket.se)