

Samarbete över nationsgränserna berikar planeringen



Samarbete över nationsgränserna berikar planeringen

Titel: Samarbete över nationsgränserna berikar planeringen

Utgivare: Boverket september 2009

Upplaga: 1

Antal ex: 500

Tryck: Åtta.45

Tryck: ISBN 978-91-86342-36-4

PDF: ISBN 978-91-86342-37-1

Dnr: 2349-2579/2007

Sökord: Fysisk planering, EU, kommunal planering, regional planering, Interreg, klimatanpassning, kustplanering, havsplanering, översvämningar, stadsmiljö, hälsa, landskapsanalys, kommunikationer, exempel.

Omslag och illustrationer: David Madison/IBL

Publikationen kan beställas från:

Boverket, Publikationsservice, Box 534, 371 23 Karlskrona

Telefon: 0455-35 30 00

Fax: 0455-819 27

E-post: publikationsservice@boverket.se

Webbplats: www.boverket.se

Rapporten finns att ladda ner som pdf på www.boverket.se

Rapporten kan på begäran beställas i alternativt format som Daisy, inläst på kassett m.m.

©Boverket 2009

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.

Enligt regleringsbrevet för år 2009 har Boverket i uppdrag att tillsammans med Tillväxtverket och Sida förbättra uppföljningen samt spridningen av det svenska deltagandet i EU-programmen för territoriellt samarbete, det så kallade Lärandeuppdraget. Samverkan sker även med Sveriges Kommuner och Landsting och en lägesrapport "Lärande inom territoriellt samarbete" har lämnats till Regeringen i juni 2009.

Boverkets roll inom uppdraget är vidare att ta fram planerings-exempel som illustrerar metoder och förfaringssätt för praktisk användning inom svensk samhällsplanering. Huvudsyftet med denna rapport är att visa på nyttan och användbarheten av resultat från EU-projekt i arbetet inom svensk planering och i utvecklingen av denna. På så sätt kan dessutom det svenska deltagandet i denna typ av EU-projekt främjas och därmed det internationella erfarenhetsutbytet inom dessa områden.

Rapporten sprids i första hand till länsstyrelser, regionala organ och kommuner samt berörda centrala verk.

Rapporten har utarbetats av samhällsplanerare Daniel André. Ansvarig enhetschef är Kerstin Hugne. Boverkets styrgrupp består av divisionschef Fredrik Meurman (ordf.) samt enhetscheferna Márten Dunér, Martin Hedenmo och Kerstin Hugne. Arbetsgruppen har bestått av Jan Gunnarson (projektledare), Daniel André, Järda Blix, Kajetonas Ceginskas, Ylva Rönning, Lars T. Svensson och Dan Jansson.

Karlskrona i september 2009

Fredrik Meurman
chef för Samhällsbyggnadsdivisionen

Innehåll

Sammanfattning	7
Inledning	9
Planering för skydd mot effekter av ett förändrat klimat	13
Fysisk kust- och havsplanering allt viktigare	23
Landskapsanalys för bättre planering av staden	35
Markanvändning för hållbara kommunikationer	43
Fysiska strukturbilder underlättar planeringen	53
Litteraturförteckning	63

Sammanfattning

Boverket har fått i uppdrag av regeringen att tillsammans med Tillväxtverket och Sida, Östersjöenheten, förbättra uppföljningen samt spridningen av det svenska deltagandet i EU-programmen för territoriellt samarbete. I denna rapport visar vi hur svenska kommuner, länsstyrelser, statliga myndigheter och andra organisationer runt om i landet genom deltagandet i projekt inom EU:s Interreg och liknande har kunnat tillgodogöra sig kunskaper och erfarenheter från andra europeiska länder samtidigt som man delat med sig av svenska planeringserfarenheter. Rapporten lyfter särskilt fram hur svenska kommuner med finansiellt stöd från de europeiska strukturfonderna har prövat nya eller delvis nya planeringsmetoder och tagit fram nya planeringsunderlag. Syftet med rapporten är att för svensk samhällsplanering underlätta ett omhändertagande och nyttiggörande av projektens resultat och erfarenheter.

Rapporten baseras på konkreta planeringsprojekt

I rapporten lyfts konkreta planeringsexempel fram där man testat olika planeringsmetoder, projektupplägg, samarbetsformer etc. Projektanalyserna kan inspirera aktörer som inte deltagit i projekten att tillgodogöra sig projekterfarenheter samt att överväga ett eget framtida deltagande. En övergripande kartläggning över det svenska deltagandet inom EU:s Interreg visar att projekt med kopplingar till fysisk planering återfinns inom framför allt fem verksamhetsområden. De fem områdena är: klimatanpassning, kust- och havsplanering, landskapsanalyser, markanvändning avseende transport samt framtagande av fysiska strukturbilder.

I klimatanpassningsavsnittet presenteras projekt som syftar till att öka den kommunala handlingsberedskapen inför ett förändrat klimat. Bland annat har man inom projekten tagit fram scenarier och kartor som fokuserar på ett områdes specifika geografiska sårbarhet. Det framtagna materialet underlättar för kommuner att i översiktsplaneringen och detaljplaneringen säkerställa lokaliseringen av framtida bebyggelse. Dessutom ges ökad förståelse för de behov som finns av att skydda redan existerande bebyggelse.

Kust- och havsplaneringsavsnittet lyfter fram metoder för att utvidga planeringen till havs. Centralt är att samla berörda aktörer med intressen inom havsområdet och formulera en gemensam strategi och vision för utnyttjande och bevarande. Vidare presenteras exempel på hur svenska kommuner i den fysiska översiktsplaneringen behandlar hav och land integrerat.

I det tredje avsnittet presenteras landskapsanalysprojekt som syftar till att förbättra planeringen av staden och skapa attraktiva och långsiktigt hållbara stadsmiljöer. Genom karteringar av olika stadsområdens rekreativa kvaliteter vill kommuner och regioner stärka sambandet mellan fysisk miljö och hälsa.

Markanvändningsavsnittet för hållbara kommunikationer visar hur intermodala knutpunkter och nya terminaler i inlandet (s.k. dryport) kan bidra till en mer effektiv och hållbar godshantering och markanvändning. Andra projekt som lyfts fram syftar till att skapa förutsättningar för både regional utveckling och ett mer hållbart transportsystem genom att erbjuda alternativ till vägtransporter.

Det femte och avslutande avsnittet visar hur kommuner i samarbete med regionala organ tar fram fysiska strukturbilder som visar de övergripande dragen i en regions fysiska struktur. Tillsammans uppriktar man gemensamma målbilder och under arbetet diskuteras och redovisas konsekvenserna av alternativa utvecklingar.

Interregprojekt vidgar vyerna

Genomgången av det svenska deltagandet inom EU:s Interreg och liknande visar att det regionala tillväxtperspektivet utgör en viktig del i projektsamarbetena. Projekten kombinerar ofta fysiska planeringsprocesser med verksamhetsutveckling och kommunerna har i många fall en kombinerad roll av näringslivsaktör och planerande myndighet. Många utvecklingsfrågor kan vara av nationellt intresse, och i vissa fall riksintressen enligt miljöbalken, och det är då mycket angeläget med ett ändamålsenligt fullföljande av dessa i den kommunala planeringen.

Exemplen i denna rapport belyser också att det regionala perspektivet är ett allt viktigare planeringsperspektiv i växelverkan med och som stöd för kommunernas planering. Såväl länsstyrelserna som regionerna har viktiga roller i detta. Deltagandet i olika Interregprojekt underlättar samarbeten över större geografiska områden än en enskild kommuns territorium. Samtidigt som nya kontakter knyts och samarbeten inleds får deltagarna i de olika projekten inblick i den internationella utvecklingen på området.

Inledning

Sveriges inträde i EU öppnade upp möjligheter för svenska kommuner, statliga myndigheter och andra organisationer runt om i landet att med finansiellt stöd från de europeiska strukturfonderna delta i olika projekt inom EU:s Interreg och liknande. Hundratals projekt har redan genomförts med varierande resultat där positiva erfarenheter blandats med negativa. En trend som kunnat observeras på annat håll är att kommuner och andra organisationer successivt blivit bättre på att nyttiggöra projektarbetet inom Interreg i den ordinarie verksamheten. Sannolikheten för att olika projekt ska bidra till utveckling för Sverige ökar därmed. Den potentiella nyttan av att delta i projektsamarbetet inom Interreg inkluderar

- uppbyggnad av internationella politiska nätverk och tjänstemannanätverk som öppnar upp nya geografiska horisonter
- inblick i andra länders planeringsmetoder och möjlighet att ta del av nya idéer, rutiner och förfaringssätt utifrån ”best practise” inom området
- omvärldsanalys och kartläggning av projektområdets hot och möjligheter samt styrkor och svagheter
- initiering av planeringsprocesser
- inrättande av nya institutioner och organisationer
- fysiska investeringar
- kompetensutveckling av individer och organisationer samt
- ett ökat medvetande om behovet av att följa den internationella utvecklingen på området.

Erfarenheter från Interregprojekt

En central fråga är hur projektresultaten och erfarenheterna från olika slutförda och pågående Interregprojekt ska tas om hand. Ofta har stora ekonomiska och personella resurser investerats i arbetet med projekten. Därför är det angeläget att projektresultaten från Interreg verkligen kan återföras till och nyttiggöras inom svensk samhällsplanering. Detta ställer krav på ett förbättrat omhändertagande i samhällsplaneringen av projektens ofta mycket intressanta och för planeringen viktiga resultat och erfarenheter. Boverket har bland annat analyserat detta i rapporten *Boverkets redovisning till Miljödepartementet med anledning av regleringsbrevets uppdrag att sammanställa och sprida erfarenheter från Interreg* i december 2008¹.

¹ Dnr 2349-2579/2007

Syftet med denna rapport är att fånga upp och på ett lättillgängligt sätt presentera goda planeringsexempel från olika Interregprojekt. I första hand vänder vi oss till svenska kommuner, länsstyrelser och andra regionala organ och förhoppningen är att de inkluderade projekten kan inspirera till reflexioner kring nya eller delvis nya planeringsmetoder, projektupplägg, samarbetsformer etc. Genom att introducera smakprov från olika projektexempel vill vi inspirera till användning och deltagande i projekt och visa på den variation av verksamheter som återfinns inom Interreg. Vidare vill vi visa på olika positiva effekter som Interregprojekten bidragit till. Exempelsamlingen riktar sig lika mycket till kommuner, länsstyrelser och andra organisationer som själva deltagit i olika former av projektverksamheter som till dem som hittills inte varit involverade.

Rapporten belyser olika aspekter

Rapporten är uppdelad i fem avsnitt som samtliga belyser olika aspekter av fysisk samhällsplanering: klimatanpassning, kust- och havsplanering, landskapsanalyser, markanvändning avseende transport samt framtagande av fysiska strukturbilder. I många projekt har deltagande kommuner en kombinerad roll av näringslivsaktör och planerande myndighet. Denna utveckling är bland annat ett resultat av den kombination av verksamhetsutveckling och fysisk planering som strävas efter i många av de här analyserade projekten.

De projekt som har använts som underlag för rapporten återfinns inom föregående programperiod 2000–2006 samt inom innevarande period som sträcker sig mellan 2007–2013. Huvudfokus ligger på projekt med svenskt deltagande och som har fysisk planeringsanknytning. I vissa fall har projekt utan svenskt deltagande inkluderats när vi ansett att det finns särskilt intressanta aspekter som svenska organisationer kan tillgodogöra sig. Flera av de analyserade projekten utgör en fortsättning på tidigare avslutade projekt vilket inneburit att man haft god tid att fördjupa samarbetet. Ett Interregprojekt finansieras endast under en begränsad tid och en viktig faktor till framgång är ofta att verksamheten kan fortsätta att vidareutvecklas efter projektets avslutande.

En framsynt planering kan minska riskerna för stora skador till följd av klimatförändringen och anpassa ett samhälle för konsekvenserna av höjda vattennivåer. Under hösten 2000 inträffade kraftiga översvämningar i avrinningsområdet för Vänern. Med hjälp av Interregstöd har bland annat Arvika, Säffle och Karlstad studerat åtgärder för att minska risken för översvämningar.



Planering för skydd mot effekter av ett förändrat klimat

Projekt med fokus på klimatanpassning inom Interreg

Enligt många klimatförändringsstudier kan Östersjöregionen i framtiden förvänta sig ett extremare väder med höjda temperaturer, ökad nederbörd, höjda havsnivåer och fler stormar. Konsekvenserna kan bland annat bli förändrade vattenflödesmönster, minskade snötäcken, en ökad risk för översvämningar och i flera urbana områden kan dricksvattenkvaliteten hotas. En framsynt planering kan minska riskerna för stora skador och bättre anpassa samhället för sådana konsekvenser av klimatförändringen. I april 2009 publicerade Europeiska kommissionen en vitbok om EU:s anpassning till klimatförändringar². Bland annat föreslås satsningar på att bygga upp en kunskapsbas om klimatförändringens effekter, göra bedömningar av alternativa anpassningsåtgärder och säkra finansiering. Ett aktivt deltagande i Interreg-samarbete och liknande EU-projekt ger möjlighet att tillgodogöra sig planeringserfarenheter från andra länder samt stöd för att studera och pröva konkreta åtgärder som är lokalt anpassade samtidigt som svenska erfarenheter kan spridas.

Detta avsnitt är huvudsakligen uppdelat i två delar. Den första delen fokuserar på projekt inom Nordsjöprogrammet (Interreg IVB North Sea) samt det interregionala programmet Interreg IVC medan den andra delen inkluderar projekt från Östersjöprogrammet (Baltic Sea Region Programme). Samtliga analyserade projekt delar det övergripande målet att anpassa och skydda sig mot negativa konsekvenser av ett förändrat klimat. Konsekvenserna av klimatförändringen bedöms bland annat genom framtagandet av scenariostudier, kartor och kostnadskalkyler. Med hjälp av det framtagna materialet kan kostnaderna för olika anpassningsåtgärder uppskattas och ställas mot kostnaderna för klimatförändringens effekter. Vidare introducerar de inkluderade projekten konkreta fysiska planeringsåtgärder.

2 Adapting to climate change: Towards a European framework for action

Projekt inom Nordsjö- programmet och Interreg IVC

Inom ramen för Interreg Nordsjön bedrivs flera projekt med klimatfokus. Nedan kommer utvalda delar från tre nära sammanknutna projekt presenteras som samtliga studerar hur städer och samhällen runt Vänernområdet kan komma att påverkas av ett förändrat klimat³. I projekten analyseras både vilka behov av åtgärder som finns samt hur man praktiskt ska gå till väga för att minska riskerna för översvämningar, ras och skred. De stora regnmängder under hösten 2000 som gav höga flöden i Värmland och Dalsland och ledde till stora översvämningssproblem kring Vänern utgör en utgångspunkt för de berörda svenska kommunernas deltagande i Interregprojekten. Nedan redovisas först området kring Byälven vilket sedan följs av Klarälvens deltaområde. Sist, innan avsnittet om Östersjöprojekten behandlas Malmö stads arbete med att ta fram ett handlingsprogram samt konkreta fysiska åtgärder för klimatanpassning. Detta arbete stöds av två EU-finansierade projekt.



Området kring Byälven.
Illustration: Arvika kommun

Kartläggning av höjdsystemet i Byälven

Byälvens vattensystem drabbades allvarligt av översvämningar under hösten 2000. I Glafsforden steg vattennivåerna drygt tre meter över den normala nivån. Översvämningarna orsakade skador på bland annat infrastruktur, jordbruksmark och enskilda byggnader och kostnaderna beräknades till hundratals miljoner kronor. Efter översvämningen initierade de tre kommunerna Arvika, Eda och Säfte tillsammans med länsstyrelsen i Värmland ett utredningsprojekt för att utvärdera riskerna för framtida översvämningar och föreslå förebyggande åtgärder. Utredningen kom fram till att översvämningar i Byälvens vattensystem kan begränsas genom magasinering uppströms samt en fördjupning och breddning av älven från Vänern upp till Glafsforden. Med hjälp av Interregstöd gick Arvika och Säfte sedan vidare och gjorde simuleringar av olika översvämningssituationer. En heltäckande modell över höjdsystemet i älven togs fram för att underlätta beräkningarna. Metoden man använde sig av var helikopterburen laserscanning och ekolodning. Kartläggningen av höjdsystemet innebär att man kunde pröva effekterna av olika åtgärder såsom en breddning och fördjupning av älven, bortrensning av växter i vissa strategiska områden och en förbättrad reglering av slussarna vid Säfte. Simuleringarna visade att man genom dessa åtgärder kunde minska maxnivån vid en översvämning i Glafsforden med cirka en halv meter. En slutsats man drog av projektarbetet var att man inte helt kan förhindra översvämningar i området. Istället bör man rikta in sig på att begränsa skadorna genom att bland annat vidta åtgärder som minskar maxnivåerna vid översvämningar. Under nuvarande programperiod bygger Arvika vidare på projektresultatet i ett nytt Interregprojekt där man studerar hur staden bättre kan anpassa och skydda sig från effekterna av troliga klimatförändringar⁴. Involverade samarbetspartners som ska ge

3 FLOWS (Floodplain Land-use Optimising Workable Sustainability), CPA (Climate proof areas) och SAWA (Strategic Alliance for integrated Water management Actions). Det förstnämnda projektet genomfördes under föregående programperiod medan de båda andra bedrivs i den nya programperioden. Svenska samarbetspartners är bl.a. Karlstads, Säftes och Arvikas kommun, länsstyrelserna i Värmland och Västra Götaland, Räddningsverket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Statens geotekniska institut (SGI).

4 Projektet CPA - Climate proof areas

expertstöd inkluderar Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) som ska bidra med framtida lokala nederbörds- och vattennivåscenarier, och Statens geotekniska institut (SGI) som ska utveckla verktyg och metoder för att underlätta en anpassning till extrema skyfall och höga vattennivåer.

Samarbete mellan länder

Att kunna pröva nya lösningar och lära sig av hur man arbetar i andra länder utgör några av de stora fördelarna med Interreg-samarbetet. Anders Norrby, gatuchef för Arvika kommun, uttrycker denna möjlighet som att "länderna vi arbetar med har stora erfarenheter av de här frågorna efter att ha levt med problemen länge. Det är väldigt intressant att studera Nederländernas flera hundra år gamla översvämningsskydd, och i hamnen i Hamburg är det upp till åtta meter i skillnad mellan vattnets min- och maxnivå. Det ställer givetvis stora krav på åtgärder" (Moderna Värmland, 2008).

Minska mängden sediment i Klarälven

Karlstad har genom sin placering mitt i ett delta ett geografiskt mycket utsatt läge. Staden riskerar att översvämmas av både Klarälven och Vänern. Som ett led i arbetet med att stävja vattenflödet i Klarälven har kommunen deltagit i två Interregprojekt⁵. Karlstads kommun kommer under innevarande programperiod att gå vidare med de studier som påbörjades under föregående period kring hur fenor, eller ledväggar, kan minska sedimentationen och därmed översvämningrisken för Klarälven. Syftet med ledväggarna är att koncentrera vattenflödet i mitten av älven för att på så sätt minska mängden sediment längre ner mot Vänern. I projektet kommer man att utvärdera effekterna av sådana ledväggar, och förhoppningen är att man i ett senare skede kan bygga ledväggar vid Sandgrundsudden där Klarälven delar sig i två älvgränar (se bild). I nuläget planerar man för sammanlagt tio ledväggar som placeras i rader. De fem ledväggarna på den västra stranden beräknas sticka ut 65 meter medan ledväggarna på den östra stranden kan komma att sticka ut 45 meter.



Ledväggar i Klarälven.
Illustration: Karlstads kommun

⁵ FLOWS - Floodplain Land-use Optimising Workable Sustainability och SAWA - Strategic Alliance for integrated Water management Actions.



Klimatanpassningsarbete i Malmö

I Malmö arbetar man på många fronter med klimatfrågan, bland annat genom att delta i ett nystartat projekt inom Interreg IVC programmet⁶. Inom ramen för projektet kommer Malmö stad att ta fram en handlingsplan för klimatanpassning. Enligt Anna Jersby, projektledare för Malmö medverkande i Interregprojektet, kommer samarbetet inom Interreg att kompletteras av ett parallellt pågående EU-finansierat projekt inom miljöprogrammet Life+⁷. Syftet med det senare är att demonstrera hur städer kan tackla klimatförändringens effekter, såsom ökad nederbörd och värmeböljor, med hjälp av olika gröna verktyg, exempelvis öppen dagvattenhantering, gröna fasader och gröna tak. Med andra ord går

det senare mer in på fysiska åtgärder för klimatanpassning medan Interregprojektet främst handlar om att ta fram handlingsprogram och policies. Inom ramen för Interregprojektet kommer man därutöver att utveckla ett webbaserat klimatanpassningsverktyg. Verktuget ska användas för att lokalisera platser som är extra känsliga för klimatförändringens olika effekter. I ett senare skede vill man gå ett steg längre och utläsa vilka effekter alternativa åtgärder kan ha för att skydda de utsatta områdena. Detta kan exempelvis handla om att planera för fler ”gröna” och ”blå” områden som kan motverka översvämningar och temperaturhöjningar i urbana miljöer.

⁶ Grabs - Green and Blue Space Adaptation for Urban Areas and Eco Towns

⁷ GreenClimateAdapt - Green Urban Tools for Climate Adaptation

Exempel

Projekt inom Östersjöprogrammet

Projekten som bedrivits inom Östersjöprogrammet⁸ riktar sig framförallt till större kuststäder. De underlag som tagits fram i projektens fallstudier inriktar sig på den specifika stadens geografiska utsatthet och resultaten kommer framförallt beslutsfattare och planerare till godo. Målet med projekten har varit en höjning av kunskapsnivån men med tiden har ökat fokus lagts på att implementera konkreta åtgärder. Projekten har flera ambitioner men i denna analys kommer enbart aktiviteter som relaterar till det lokala klimatanpassningsarbetet att lyftas fram. I dessa projekt har Sverige främst representerats av nationella aktörer. Därför är de fallstudier som här presenteras från samarbetsländerna.

Nyttiga fallstudier från andra länder

Som främsta arbetsmetod har man arbetat med fallstudier med målet att resultaten och erfarenheterna från de olika fallen ska komma alla deltagare till godo, det vill säga bidra till transnationell nytta. De deltagande länderna ansvarar för åtminstone en fallstudie var där det praktiska arbetet på den lokala nivån länkas samman med nationella forskningsorganisationer som ansvarar för att säkerställa den tekniska och vetenskapliga kvaliteten. En uttalad strategi har varit att samla element av beslutsfattande, administration och forskning i samma projekt. Då projektens fokus ligger vid lokala anpassningsstrategier är det främst lokala beslutsfattare som åsyftas.

Samverkansprocessen mellan forskarvärlden och de lokala aktörerna inom en fallstudie innebär att man använder sig av det vetenskapliga underlag

som tagits fram i form av analyser och scenariorstudier för att formulera konkreta åtgärdsförslag. Genom att göra avvägningar mellan alternativa anpassningsåtgärder ska en bättre förståelse för olika alternativ skapas. Till denna förståelse bidrar även de kostnadsmodeller där olika åtgärder, exempelvis att bygga och underhålla barriärer, ställs emot kostnaderna för förutspådda klimateffekter såsom översvämningar. Just denna kombination av en övergripande förståelse för klimatförändringens konsekvenser för Östersjöregionen, vilken kopplas samman med kunskap om den lokala geografiska sårbarheten skapar förutsättningar för en långsiktig tvärsektorieell planering.

Kalundborg

Lokalt förankrade anpassningsstrategier

Kalundborg, beläget på västra Själland, har valts ut som pilotfall inom den nya programperioden där man ska pröva en framarbetad metodologi som sedan ska överföras och förbättras under arbetet med ytterliggare nio fallstudier. Fallstudien är uppbyggt som ett samarbete mellan Kalundborg kommun, det danska teknologirådet (DBT) samt Geological Survey of Denmark and Greenland (GSUS). GSUS ansvarar för att ta fram vetenskapligt underlag till övriga deltagare. I underlaget ingår hydrologiska simuleringar där bland annat potentiella hot mot människor och miljön i utvalda geografiska områden identifieras. DBT ansvarar för dialogprocessen mellan involverade aktörer och som en del av denna genomförs en lokal workshop där olika anpassningsstrategier utvärderas och diskuteras med hjälp

⁸ ASTRA (Developing Policies & Adaptation Strategies to Climate Change in the Baltic Sea Region) och BaltCICA (Climate Change: Impacts, Costs and Adaptation in the Baltic Sea Region). Astra genomfördes under föregående programperiod och bygger vidare på projektet SeaReg (Sea Level Change Affecting the Spatial Development in the Baltic Sea Region). BaltCica bedrivs i den innevarande programperioden. Lead partner för samtliga projekt har varit Geologiska forskningscentralen i Finland. Svenska samarbetspartners är bl.a. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Nordregio, Naturvårdsverket, Regionplane- och trafikkontoret (RTK).

av framtagna klimatförändringsscenarioer. Lokala planerare kommer att erbjudas utbildning för att förbereda sig inför scenarioworkshopen. Workshopen följs upp av en medborgarträff där man presenterar de anpassningsstrategier som tagits fram under projektet. Inför medborgarträffen kommer man att satsa på en informationskampanj som ska nå ut till åtminstone 5 000 människor, vilket motsvarar 10 procent av invånarna i Kalundborg. Av dessa är målet att minst 500 ska delta under medborgarträffen. Förhoppningen är att man genom en bred förankring kan öka förståelsen och intresset för olika insatsbehov och därmed sannolikheten att projektet följs upp av konkreta åtgärder.

Anpassning till förändrat klimat

Arbetet med scenarioer och genomförandet av workshops i Kalundborg är tänkt att leda fram till att man från politiskt håll antar en strategisk planeringsrapport för anpassning till klimatförändringen. Att politiker på detta sätt engageras i klimatanpassningsarbetet underlättar samordningen och ökar sannolikheten för att de scenarioer och kartor som tas fram tillämpas i den fysiska samhällsplaneringen.

Gdansk – Områden i riskzonen

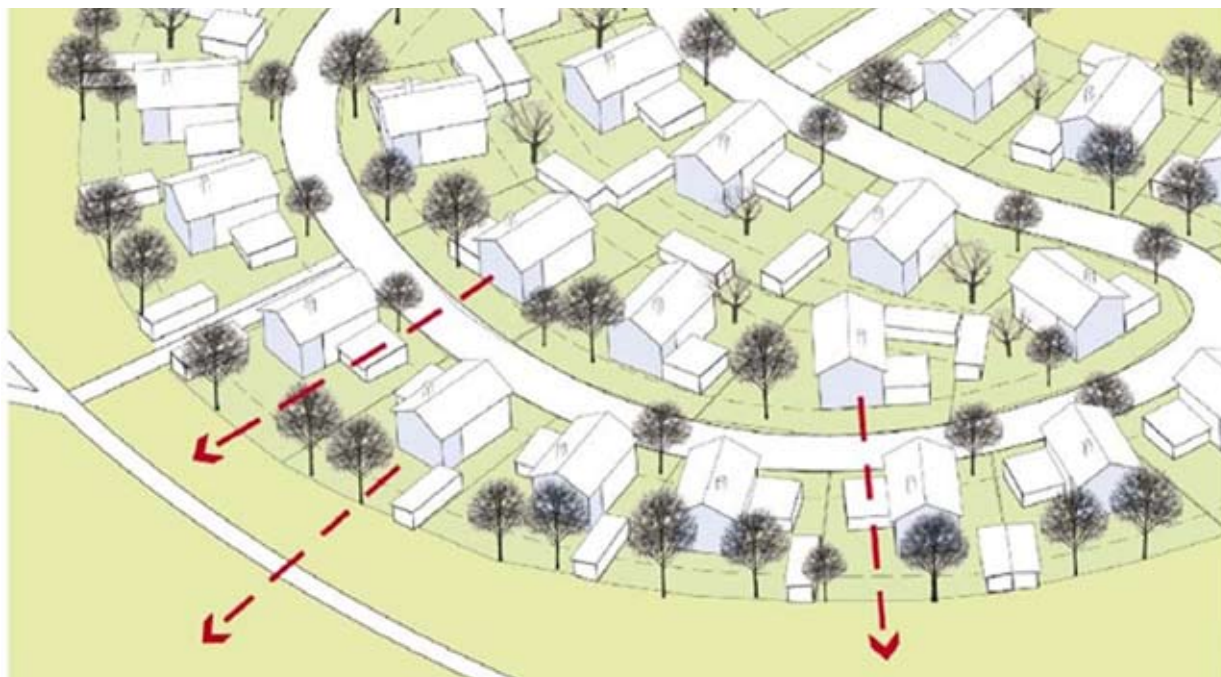
Metoden att samla beslutsfattare, planerare och forskare i samma projekt användes även av den polska staden Gdansk och gav där vissa konkreta

resultat. Den nu avslutade fallstudien resulterade i framtagandet av kartor som visar A) Områden i riskzonen för översvämningar B) Områden som riskerar att få sitt grundvatten förorenat⁹.

Kartorna ger underlag till den fysiska samhällsplaneringen genom att visa vilka risker olika områden står inför och var behoven av åtgärder är störst. De scenarioer som tas fram sträcker sig flera decennier fram i tiden och kartorna utgör därmed ett viktigt underlag för att få till stånd en långsiktigt hållbar utveckling. Scenarierna kan främst komma till användning vid planeringen av nya bostadsområden samt för att skydda befintlig bebyggelse.

Esbo – Planering av markanvändning

I Esbo, Finland, har resultaten från klimatprojektet använts i markanvändningsplaneringen. Med hjälp av olika scenariostudier kunde man illustrera effekterna för Esbo av en förutspådd framtida havsnivåhöjning. Analyserna resulterade i nya riktlinjer med krav på högre marknivåer för att kunna etablera bostadsbebyggelse i kustzonen. I detaljplaneringen av stadsdelen Kurtby i Esbo kom kunskaperna om klimatanpassningsåtgärder till användning. Landområden som visat sig vara i riskzon för översvämning har lämnats öppna och hus har planerats längre in från kusten belägna minst 2,5 meter ovanför havsyttenivån. I planeringsprocessen tog man även hänsyn till ökade vindstyrkor vilket påverkade lokaliseringen av byggnader (se bild).



Bilden visar hur husens lokalisering tillsammans med en strategisk plantering av träd skapar skydd mot hårda vindar utan att förstöra utsikten (röda pilar). Illustration: Avanto Architects Ltd.

⁹ Kartorna finns på http://www.astra-project.org/02_poland.html

Våra reflektioner

Det finns behov av ett utvecklat planeringsarbete för att möta effekterna av ett förändrat klimat. Nyttan av att delta i transnationella klimatanpassningsprojekt kan vara stor och erfarenheter kan komma svenska städer, kommuner, regioner och nationella myndigheter och organisationer till godo. Den europeiska dimensionen är närvarande i projektarbetet och bland annat måste eventuella intressekonflikter mellan olika lokala/regionala anpassningsstrategier och de av EU antagna översvämningsdirektivet, ramdirektivet för vatten, samt habitatdirektivet beaktas.

De kommuner som deltagit i de här analyserade projekten har genom projektarbetet fått en ökad handlingsberedskap inför de utmaningar som man står inför. Projekten har bidragit till detta genom att ta fram scenarier och kartor som fokuserar på ett områdes specifika geografiska sårbarhet. Vidare har projekten förbättrat överblicken över vilka metoder som finns att tillgå för att möta dessa utmaningar. En viktig del i anpassningsarbetet är att utarbeta relevanta planeringsunderlag. Ändamålsenliga underlag är avgörande för utvecklingen av en fysisk samhällsplanering som är verkningsfull mot effekterna av klimatförändringen. Det framtagna materialet underlättar för kommuner att i översiktsplaneringen och detaljplaneringen säkerställa lokaliseringen av framtida bebyggelse. Dessutom ges ökad förståelse för de behov som finns av att skydda redan existerande bebyggelse.

Skydd mot översvämningar och vattenskador

Karteringar av översvämningshotade områden utgör ett särskilt viktigt kunskapsunderlag för planerare och beslutsfattare inom fysisk samhällsplanering, miljöarbete och kommunal och regional utvecklingsplanering. Avvägningar mellan motstående intressen är ofta ett nödvändigt inslag vid planering av mark- och vattenanvändningen. Klimatanpassningsprojekten illustrerar sådana avvägningar genom att ge exempel på geografiska och ekonomiska analyser. Genom sitt deltagande i Interregprojekt har kommuner fått ökade möjligheter att ta fram kunskapsunderlag och studera konkreta åtgärder som kan ge ett ökat skydd mot översvämningar och vattenskador. Att få pröva nya lösningar, lära sig av hur man arbetar i andra länder och sprida svenska erfarenheter är viktiga effekter av Interregdeltagande.

Läs mer om de redovisade projekten på:

- Projektet Flows hemsida:
<http://www.flows.nu>
 - Projektet Astras hemsida:
<http://www.astra-project.org>
 - Projektet Sawas hemsida:
<http://www.northsearegion.eu/ivb/projects/details/&tid=86&back=yes>
 - Projektet CPA:s hemsida:
<http://www.northsearegion.eu/ivb/projects/details/&tid=77&back=yes>
 - Malmö stads webbsida för klimatanpassning:
<http://www.malmo.se/klimatanpassning>
-

Integrerad kust- och havsplanering utgör ett verktyg för samordning av och avvägning mellan olika intressen såväl till havs som på land. De metoder som hittills utvecklats för havsplanering vänder sig i första hand till nationella aktörer. Piteå kommun och några få andra kommuner är emellertid exempel på kommuner som i sin fördjupning av översiktsplanen för skärgården behandlar hav och land integrerat.



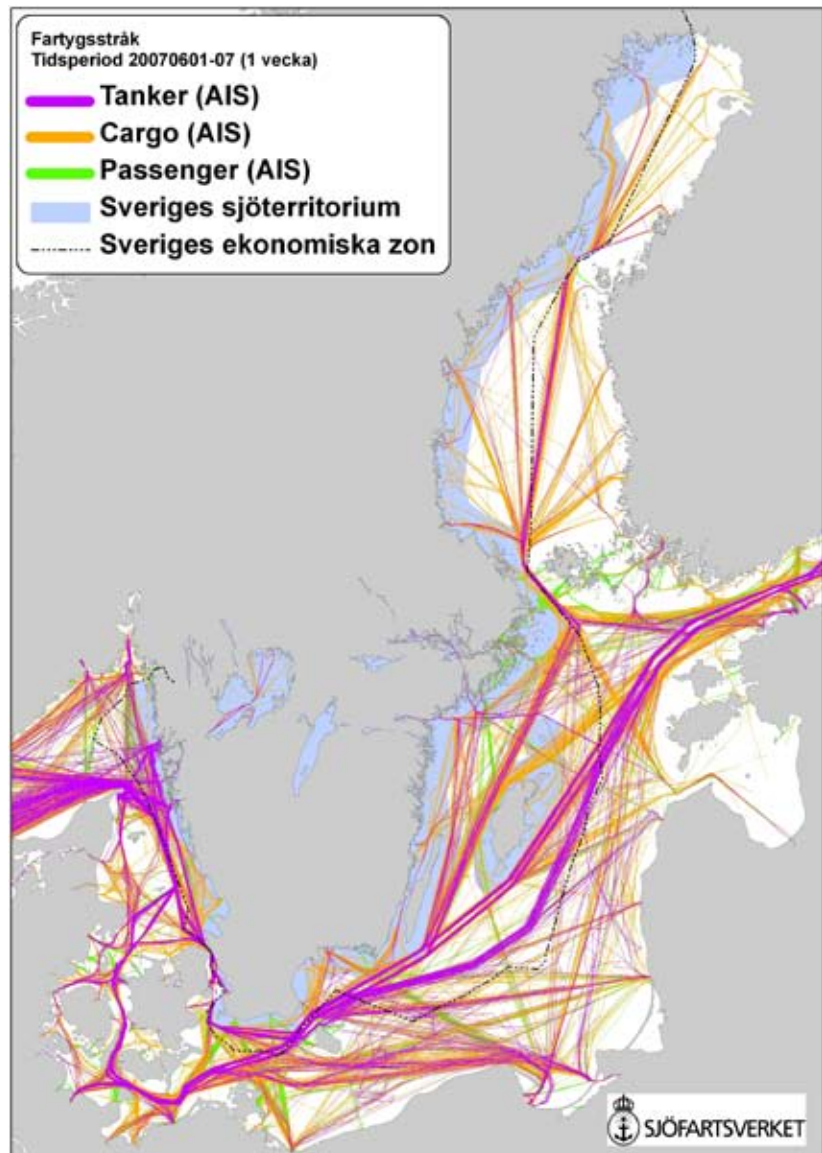
Fysisk kust- och havsplanering allt viktigare

Havsplanering för helhetsperspektiv

Det transnationella samarbetet inom ramen för Interreg Östersjön har finansierat flera projekt som syftar till att finna en modell för samordnad havsplanering och gemensamma avvägningar av intressen. Ett länderövergripande planeringssystem för havet skulle underlätta samordningen av intressen runt Östersjön både till havs och i kustzonen. Östersjön är utsatt för ett ökat tryck vad gäller markanvändning och resursutnyttjande och olika sektorsområden som sjöfart, jordbruk, turism, fiske, vind- och vågkraft, naturskydd, klimatanpassning, mineralutvinning, rörledningar och kabelnedläggning gör olika anspråk på havets resurser som måste samordnas. I de kust- och havsplaneringsprojekt som ligger till grund för denna analys¹⁰ förs en integrerad havsplanering (Integrated Maritime Spatial Planning) fram som ett medel för att förbättra samordningen av intressen runt hela Östersjöregionen. Det övergripande målet är att få till stånd en hållbar förvaltning av havsmiljön och kustområdena och förhoppningen är att integrerad havsplanering ska fungera som ett sektorsövergripande verktyg som kan användas för att medla mellan motstående intressen. Denna form av planering bedrivs idag främst på nationell nivå men metodansatserna kan inspirera till planering på regional och lokal nivå. I Sverige har en del kommuner arbetat med att integrera havsområden i den översiktliga planeringen och exempel på detta kommer bland annat hämtas från Piteås fördjupning av översiktsplanen för skärgården.

10 BaltSeaPlan (Introducing Maritime Spatial Planning in the Baltic Sea), BaltCoast (Integrated Coastal Zone Management for the Baltic Sea), Balance (Baltic Sea Management – Nature Conservation and Sustainable Development of the Ecosystem through Spatial Planning), Coastman (Coastal Zone Management in the Baltic Sea region), CoPraNet (Coastal Practice Network), PlanCoast (Spatial Planning in Coastal Zones).

Östersjön trafikeras av många fartyg vilket ställer krav på en samordnad planering som kan medla mellan olika sektorer konkurrerande intressen och resursanspråk samt öka säkerheten. Sjöfarten regleras dock i hög grad av internationella konventioner som ger trafikeringsrätt. Illustration: Sjöfartsverket - Statistik ur RAIS



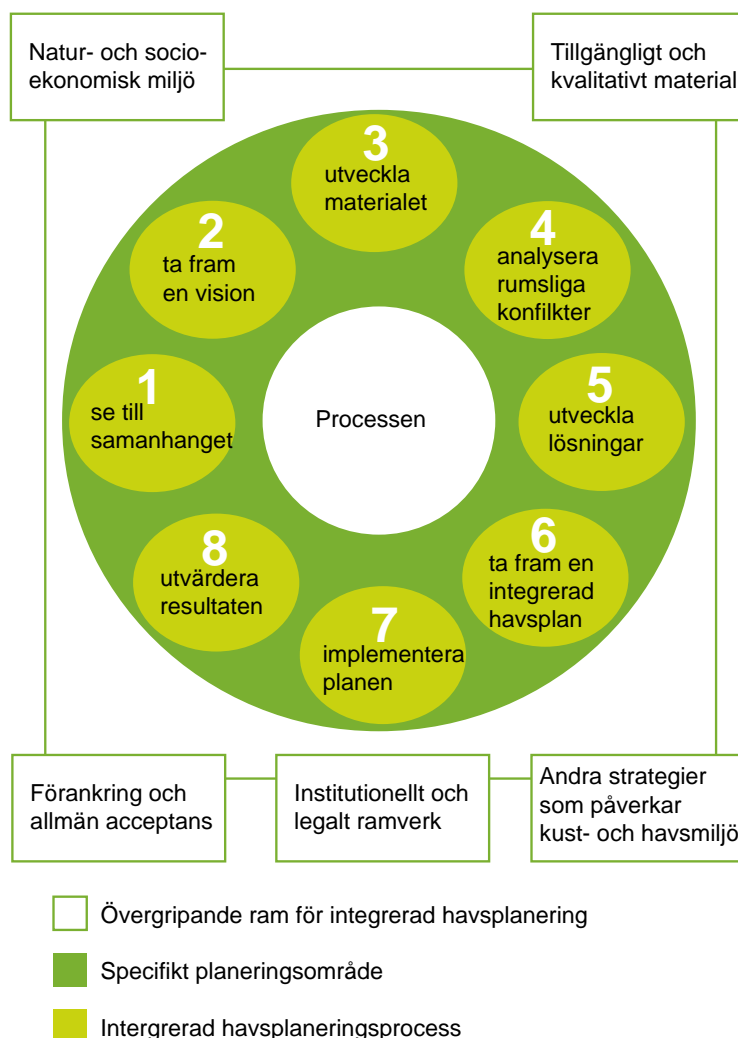
Metodexempel för att ta fram en havsplan

Integrerad havsplanering utgår ifrån principer som finns inom planering för markanvändning och inom integrerad kustzonsplanering (Integrated Coastal Zone Management). Havsplaneringen ser kusten och havet som delar av ett integrerat system, en helhet där man tar hänsyn till både ekologiska och socioekonomiska faktorer. Havsplanering är fortfarande utvecklad på lokal nivå och de initiativ som tagits behandlar i första hand den nationella och regionala planeringsnivån. De verktyg och metoder som utvecklats har dock potential till att användas även på den lokala nivån. En metod man kan använda sig av inom integrerad havsplanering är att reservera zoner för specifika användningsområden, såsom för fiske, vindkraftsetableringar eller naturskydd. Med denna metod kan man exempelvis planera för sammanhållna nätverk av skyddade naturområden.

I en handledningsguide som tagits fram som del av ett Interregprojekt¹¹ rekommenderas att man följer åtta steg (se bilden nedan) när en

¹¹ Plancoast - Spatial Planning in Coastal Zones: http://www.plancoast.eu/files/handbook_web.pdf

integrerad havsplan tas fram. Guiden riktar sig till planerare, politiker och andra intresserade med syftet att presentera olika verktyg och ge exempel på hur en integrerad havsplanering kan fungera i praktiken.



Som ett första steg föreslås att en allmän *referensram* för havsplanering tas fram där man bland annat kartlägger relevanta nationella och internationella lagar och policies. I nästa steg utarbetas en *vision* där man formulerar de mål och riktlinjer som ska vara vägledande för utvecklingen av det aktuella området. I steg tre *bygger man vidare* på den framtagna visionen genom att fördjupa och strukturera datamaterialet och eventuellt även framställa en detaljerad karta. Därefter *analyseras* förekomsten av rumsliga konflikter i området och en *strategi* ska tas fram för att hantera dessa. I steg fem *vidareutvecklar* man lösningar på de specifika problem som identifierats genom ett öppet förfarande där intresserade aktörer och medborgare bjuds in att delta. Därefter *konkretiseras* materialet i en rumslig plan för havet och kusten. Planen ska formuleras i både skrift- och kartform. Som ett näst sista steg arbetar man för att underlätta *implementeringen* av planen och resultaten av planen ska, slutligen, utvärderas efter förslagsvis cirka fem år. Efter *utvärderingen* kan man eventuellt arbeta om eller uppdatera planen.

Arbete med kustplanering

I ett projekt finansierat av Interreg IIIC programmet¹² samarbetade planerare, förvaltare och forskare från elva länder genom att utbyta information och erfarenheter från integrerad kustzonsplanering. Projektet vände sig till planerare, och relevanta frågeställningar som diskuterades var hållbar turism, erosion och kustförvaltning. Syftet med att skapa ett nätverk av aktörer i Europas kustzoner var att förbättra samarbetet mellan EU:s kustregioner och kommuner. I det gemensamma forum som projektet utgör kan man utbyta praktiska erfarenheter och utveckla goda exempel. Ett bestående resultat från projektsamarbetet är en flerspråkig guide om kusterosion och strandförvaltning som är fritt tillgänglig på internet¹³. Kustförvaltningsguiden är tänkt som ett verktyg för kustförvaltaren och är uppdelad ämnesvis. Även en databas har upprättats där man lyfter fram bra kustförvaltningsexempel från Europa, erfarenheter från över 200 fallstudier finns tillgängliga.

Projekt för inspiration

Även om flera Interregprojekt verkat för att uppfylla EU-kommissionens ambition om en integrerad förvaltning av Europas havsområden så finns enbart ett fåtal exempel där man praktiskt har använt sig av integrerad kust- och havsplanering. Nedan kommer erfarenheter från två projekt att presenteras varav det andra bedrevs inom Interreg IIIB Östersjön¹⁴. Exempelen är tagna från länder med andra planeringssystem än Sverige men många aspekter går att överföra till svenska förhållanden. Förhoppningen är att projektexemplen ska bidra med idéer och inspirera tänkandet kring havsplanering. Planeringen sträcker sig inte i något av fallen ut till den ekonomiska zonen utan stannar i områden som befinner sig upp till tolv sjömil från kusten, det vill säga, i territorialhavet. Rekommendationen från bland annat Europeiska Kommissionen är annars att medlemsländerna ska ta hänsyn till den maritima miljön även inom den ekonomiska zonen. I Tyskland är sedan 2004 fysisk planering inom den ekonomiska zonen ett federalt ansvar och en antagen fysisk plan är juridiskt bindande. I Sverige har man ännu inte utvidgat planeringen till den ekonomiska zonen men i exempelvis Piteå tar man i en fördjupning av översiktsplanen ett helhetsgrepp över utvecklingen i skärgården genom att inkludera både hav och land i den översiktliga planeringen.

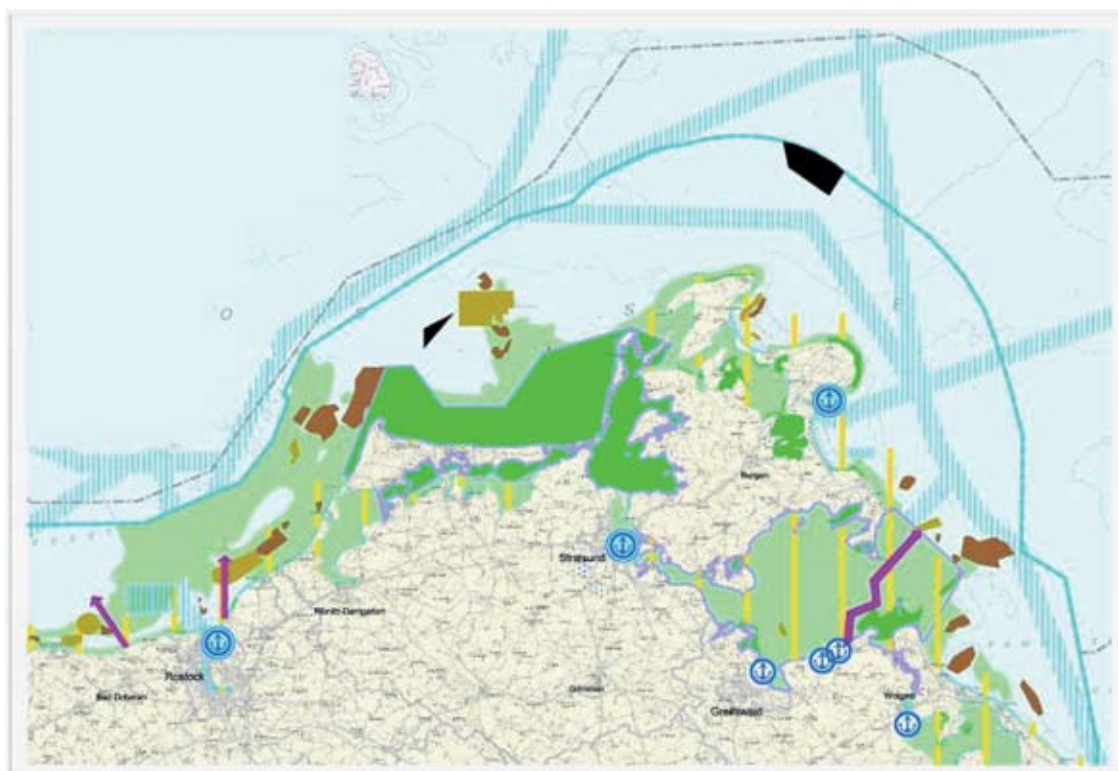
Mecklenburg-Vorpommern utvecklar planeringen av havet

I Mecklenburg-Vorpommern har man sedan 2001 arbetat med att inkludera kust- och havsområden i den fysiska planeringen. Planeringskartan nedan sträcker sig tolv sjömil ut från kusten i enlighet med de riktlinjer som satts upp av *Ministerkonferenz für Raumordnung*. Kartan visar reserverade områden för aktiviteter såsom vindkraft, kablar och rörledningar, naturskydd, turism, fiske m.m.

12 CoPraNet - Coastal Practice Network

13 <http://www.coastalpractice.net/>

14 Plancoast - Spatial Planning in Coastal Zones



Reserverade områden för aktiviteter i Mecklenburg-Vorpommern 12 sjömil ut från kusten. För mer detaljerad områdesförklaring se <http://www.plancoast.eu/files/PlanCoast.ppt#264,14,Bild%2014>

Det tyska Ministeriet för transport, byggnation och städer har publicerat ett utkast till en territoriell havsplan (marine spatial plan) som när den antas kommer att utgöra ett juridiskt bindande dokument för fysisk planering i den tyska ekonomiska zonen¹⁵. I havsplanen specificeras mål och principer för utvecklingen i Tysklands ekonomiska zon. Havsplanen ska underlätta koordineringen av olika intressen och som ett led i detta utses prioriterade områden för godsfrakt, rörledning och kablar på havets botten, samt vindkraftsproduktion. Andra aktiviteter får endast förekomma i dessa områden om de är kompatibla med den prioriterade användningen. Andra aktiviteter som regleras i havsplanen är nyttjandet av naturresurser, marin forskning, energiproduktion, fisk och havsbruk, samt skydd av marina miljöer.

Projekt löser konflikter i Gdansk

I viken vid Gdansk finns många motstående intressen och det finns många aktörer som gör anspråk på resurser. I området finns en stor kommersiell hamn i Gdynia som genererar mycket trafik vilket påverkar miljön. Viken lockar även stora turistgrupper och kustområdet är till stora delar överexploaterat. Samtidigt är området ekologiskt mycket skört och utgör ett viktigt habitat för fiskar, fåglar och andra djur. Hela området är skyddat inom Natura 2000-nätverket. Syftet med det Interregfinansierade projektet var att samla intressegrupper för att lösa konflikter i området. Över 50 aktörer såsom myndigheter från lokal, regional

¹⁵ Draft, Ordinance on Spatial Planning in the German Exclusive Economic Zone (AWZ-ROV), 13/06/08

och nationell nivå samt ekonomiska, sociala och frivilligorganisationer deltog i processen. Aktörerna lyckades komma överrens om vissa principer för området: säkert och hållbart nyttjande av marina resurser, ekonomisk förvaltning av havsområdet, reserverade områden för framtida användning, uppdelning av området i zoner.

Havsplanen inkluderar enbart västra delen av viken medan hamnen lämnats utanför vilket måste betraktas som ett misslyckande. Kuststräckan som ingår i planområdet är 117 kilometer lång och har delats upp i 30 zoner i vilka man bland annat redogör för lämpliga respektive förbjudna aktiviteter (se bilden nedan). Flera polska kommuner berörs av planen och har varit med och påverkat utformning och innehåll. För att planen ska bli juridiskt bindande måste den antas av departementet för infrastruktur i Polen. Dessförinnan kommer man att göra en miljökonsekvensanalys av planen.



Zonindelning av viken i Gdansk, Polen För mer detaljerad områdesförklaring se <http://www.plancoast.eu/wp/?p=1#more-1>



Havsområden i översiktsplaneringen

I propositionen från mars 2009 med titeln *En sammanhållen svensk havspolitik* (2008/09:170) aviseras att samverkan mellan land- och havsplanering ska förstärkas. Vidare föreslår regeringen i propositionen att planeringen i territorialhavet bör utredas och planeringsprocesser som utvecklats för territorialvattnet och för den ekonomiska zonen samordnas. I havsmiljöutredningen (SOU 2008:48) föreslogs att planeringen i framtiden bör baseras på havsplaner som bygger på samma principer som kommunala översiktsplaner för landområden men med vissa bindande komponenter.

Endast få av Sveriges kommuner har utnyttjat möjligheten att sträcka ut den kommunala pla-

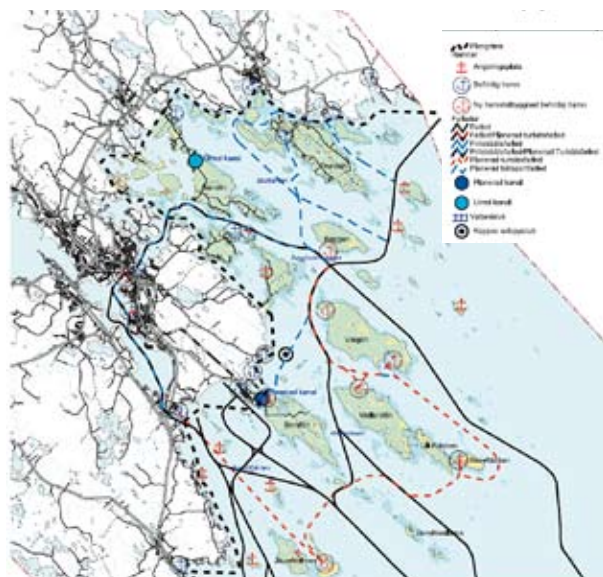
neringen i havet. Dock finns en del initiativ och exempel på sådana är följande. I ett pågående projekt i Norra Bohuslän¹⁶ samarbetar fem kommuner med att ta fram gemensamma planer och strategier för användningen av mark och vatten i kustzonen. Nynäshamns och Haninge kommuner påbörjade år 1996 ett samarbete för att ta fram en översiktsplan för kommunernas kustområden. Samarbetet resulterade 2002 i antagandet av en kustplan. Norrtälje kommun antog en fördjupning av översiktsplanen för skärgården 2005 i vilken man grafiskt preciserar riksintressen för bland annat yrkesfiske, vindkraft och totalförsvaret (se bild nästa sida).

16 <http://www.tillvaxtbohuslan.se/>

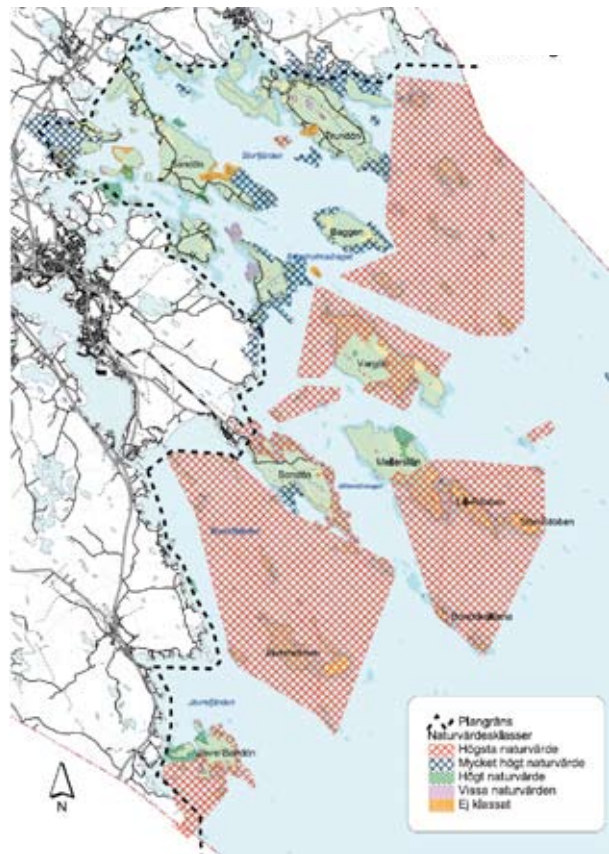


Fördjupning av översiktsplanen för skärgårdsinrådet i Norrtälje
Illustration: Norrtälje kommun

I Piteå antog kommunfullmäktige 2004 en fördjupning av översiktsplanen (FÖP) för Piteå skärgård. Fördjupningen av översiktsplanen innehåller flera kartor där man delar in skärgården i områden för bevarande och utveckling. Plangränsen går några hundra meter ut från strandlinjen. I karteringen kan man bland annat se nuvarande och planerade farleder för turist- och fritidsbåtar, betesplatser och flyttleder för rennäringen, utredningsområde för vindkraft, och områden med skoterförbud.



Vattennyttjande.
Illustration: Piteå kommun



Naturvärdesklassning. I Piteås skärgård finns ett 50-tal olika naturområden med särskilda naturvärden. På kartan har skärgården delats in i fem kategorier som följer Naturvärdsverkets riktlinjer och urvalskriterier.



Rennäring i Piteå. "Mark- och vattenanvändningen i skärgårdsområdet skall anpassas så att rennäringen även långsiktigt kan nyttja området för vinterbete."

Våra reflektioner

Detta avsnitt har visat exempel på tillvägagångssätt inom kust- och havsplanering. En central punkt har varit att samla berörda aktörer med intressen inom havsområdet och formulera en gemensam strategi och vision för utnyttjande och bevarande. En integrerad planering av havsområden kräver väl utvecklade kunskapsunderlag. När man vet hur havsbotten, vattenkvalitet och ekosystem är beskaffade kan ändamålsenliga planeringsunderlag upprättas och en god planering genomförs. I ett omfattande Interregprojekt¹⁷ har man samarbetat kring en inventering av undervattensområden. Arbetet med att klassificera miljöer och indela havsbotten i landskap har resulterat i ett viktigt planeringsunderlag. Till exempel kan det framtagna materialet underlätta planeringen av vindkraftverk till havs. Inom ramen för ett annat Interregprojekt¹⁸ har bland annat Trelleborgs kommun försökt ta ett helhetsgrepp kring havsmiljöfrågor. Arbetet utfördes i tre steg och som ett första steg gjordes en nulägesbeskrivning och kartläggning av kommunens kustzon. I steg två gjordes en bedömning av de största hoten på lokal nivå vilket i steg tre följdes av en fokusering på att ta fram lösningar till de identifierade problemen.

Svensk planering kan lära från vissa europeiska länder vad gäller planering och förvaltning av havsområden. Men det finns också exempel på svenska kommuner som Piteå, Norrtälje, Ny-näshamn och Haninge som arbetar med fördjupningar för skärgården av översiktsplanen i vilka man behandlar hav och land integrerat. Utvecklingen går idag mot att kustländer tar ett större ansvar för den marina miljön och sträcker ut planeringen även till den ekonomiska zonen. För att utveckla en fysisk planering längre från kusten krävs kunskaper om relevanta planeringsmetoder samt satsning på förbättrade planeringsunderlag med kunskaper om förhållandena i aktuella havsområden. Detta skapar behov av ökad samverkan mellan land- och havsplanering, vilket regeringens havsproposition (2008/09:170) lyfter fram.

Läs mer om de redovisade projekten på:

- Projektet Plancoasts hemsida: www.plancoast.eu
 - Plancoasts handledningsguide: http://www.plancoast.eu/files/handbook_web.pdf
 - Projektet Copranets hemsida: www.coastalpractice.net/
 - Piteås översiktsplan skärgården: http://www.pitea.se/templates/Pitea_Page___20958.aspx?epslanguage=SV
 - Propositionen "En sammanhållen svensk havspolitik" (2008/09:170) <http://www.regeringen.se/sb/d/11547/a/122726>
-

17 Balance (Baltic Sea Management – Nature Conservation and Sustainable Development of the Ecosystem through Spatial Planning) bedrevs inom Interreg IIIB Östersjön.

18 Baltic Master – Maritime Safety Across Borders; bedrevs inom Interreg IIIB Östersjön.

En attraktiv stadsmiljö är en viktig faktor för att locka nya boende och företag till en stad. I ett Öresundsregionalt Interregosamarbete har man prövat en karteringsmetod för att identifiera och stärka ett stadsområdes rekreativa kvaliteter. Syftet med projektet är att förbättra stadsinvånarens livskvalitet genom att bland annat uppmärksamma sambandet mellan fysisk miljö och hälsa.



Landskapsanalys för bättre planering av staden

Attraktiva städer attraherar

Städernas betydelse och ställning i den globala ekonomin blir allt starkare och en attraktiv livsmiljö är viktigt för att attrahera bosättare och företag. Attraktiva miljöer i städer och tätorter innebär konkurrensfördelar och är en viktig lokaliseringfaktor. Kommunerna har en viktig uppgift att leda och koordinera stadsutvecklingen och detta arbete ställer krav på samverkan och en utvecklad helhetssyn. I detta avsnitt presenteras projekt¹⁹ som haft som övergripande målsättning att pröva en karteringsmetod. Metodens syfte är att främja en hållbar utveckling som bättre utnyttjar landskapet som resurs för människans välbefinnande, hälsa och utveckling. Den använda metoden går ut på att konsekvensbedöma och visualisera effekterna av olika utvecklingsplaner för människors möjligheter att tillgodose sina behov av utemiljö. Forskare tog i samarbete med planerande tjänstemän fram analysmetoder för en fysisk planering som särskilt uppmärksammar rekreation och hälsa. Med hjälp av scenariostudier uppmärksammas sedan hur miljön kan värderas i specifika samhällsbyggnadsprojekt. Det framtagna materialet kan utgöra planeringsunderlag som exempelvis kan användas vid konsekvensbedömningar. Projektet delfinansierades av det gränsregionala Öresundsprogrammet inom Interreg. Resultaten har spridits utanför samarbetsområdet och den framtagna planeringsmetodiken har potential att användas på kommunal och regional nivå även i andra delar av landet.

Kartläggning av utemiljö

Interregprojektet prövar en arbetsmetod som går ut på att identifiera åtta rumsliga karaktärer för utemiljö som motsvarar grundläggande behov hos människan. De åtta karaktärerna utgör ett analysverktyg som kan användas för att inventera ett

¹⁹ Landskapet som resurs I och II. Båda projekten genomfördes under Interreg IIIA Öresund och kan lämpligast ses som två faser av samma projekt. Projektet har under hela perioden haft en dansk lead partner. Svenska samarbetspartners är bl.a. Lommas, Burlövs, Malmö och Svedalas kommun, Region Skåne, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp.

utvecklingsområde. De åtta karaktärer man använt sig av har visat sig ha en positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande och är tänkt att användas som ett verktyg för att lyfta park- och grönområden i städer. Karaktärerna har även använts för att kartera stadsmiljöer.

Åtta baskaraktärer

Artrikedom. Karakteriseras av att platsen innehåller mångfald av djur och växter.

Allmänningen. En grön och öppen plats som människor använder för aktiviteter såsom picknick och brännboll men också mer organiserade aktiviteter som marknader. Utsikt är en viktig komponent i allmänningen.

Centrumfesten. Platser som används för att delta i eller betrakta social samvaro. Här träffas människor för att till exempel lyssna på musik eller äta. I detta sammanhang hör torg och stråk inne i staden till karaktären.

Kultur. Platser som relaterar till historia och kultur på olika sätt. Tydligt i denna karaktär är människans avtryck och uttryck från en annan tid.

Lustgården. En omgärdad och trygg plats dit människor söker sig på egen hand eller med någon närstående. Här kan barnen utforska miljön på egen hand, och platsen inbjuder till lek. Särskilt för denna karaktär är att platsen känns som besökarens egen.

Rofyllighet. Kännetecknas av en tyst och lugn plats där besökaren kan njuta av naturens ljud, vindens bris eller bäckens porlande. Avsaknad av buller. Platsen är också välskött.

Rymd. Erbjuder möjlighet till reflektion och känslan av att komma in i en annan värld. Exempel är en bokskog eller en sandstrand.

Vildhet. Väcker nyfikenheten på vad som finns bakom snår och buskage. Platsen inger en känsla av orördhet och mystik.²⁰

Lokal och regional kartläggning

En kartläggning av de åtta baskaraktärerna utfördes på både kommunal och övergripande regional nivå. I projektet deltog kommunala och regionala organ från Skåne och Själland samt universitet, statliga verk och organisationer. Kartläggningen har gjorts genom en kombination av sammanställningar av GIS-baserat kunskapsunderlag, enkäter, intervjuer och lokala besök. Utöver denna kartläggning genomfördes även insatser för att förbättra kommunikationen med medborgarna över Internet med målet att skapa en dubbelriktad kommunikation i planeringen. Som ett led i detta blev det möjligt att lämna in synpunkter i kart- och skriftform över nätet. Materialet kompletterades av webbenkäter samt av ett kartverktyg bestående av en webbkarta där medborgare kunde rita in de platser i utemiljön som de upplevde vara otrygga.

Utveckla stadskaraktärer genom planering

Under projektperioden har kommunerna analyserat och värderat hur man kan bevara och utveckla de åtta karaktärerna i konkreta samhällsbyggnadsprojekt, exempelvis för bostadsområden och infrastrukturutbyggnad. Ett av projektområdena var Sorgenfri i Malmö. Inom Interregprojektets ramar analyserades konsekvenserna av föreslagna

²⁰ Karaktärerna har tagits fram genom forskning på Sveriges Lantbruksuniversitet.

förändringar för området med fokus på hur förslagen påverkar de åtta baskaraktärerna. I Norra Sorgenfris planprogram från juni 2008 konstateras att en konsekvent planering utifrån dessa karaktärer bör eftersträvas i utformningen av stadsdelens offentliga platser och grönområden.



Burlöv kommun

Burlöv kommun har sedan 2006 arbetat med att ta fram en ny fördjupning av översiktsplanen för Arlövs och planen behandlades i samråd under hösten 2007. I en särskild fallstudie till fördjupningen av översiktsplanen undersöktes hur tre olika bebyggelse-scenarier kan komma att påverka de åtta baskaraktärerna i området. Nedan kan man se hur karaktärerna rofylldhet, vildhet och centrum påverkas av scenario 1 respektive scenario 3.

Bilderna visar hur karaktärerna påverkas av de olika utvecklingsscenarierna och därmed kan

behöva kompenseras så att värden inte går förlo-
rade. Bilderna ger även inblick i var man kan sätta
in åtgärder för att lyfta områden som idag saknar
karaktärer. På kartorna visar de vita områdena på ett
oförändrat tillstånd medan karaktärerna i områ-
den med plus- och minustecken påverkas positivt
(grönt) respektive negativt (rosa) av förändringen.
Det har även tagits fram en karta som visar utgångs-
läget det vill säga den ursprungliga karteringen av
baskaraktärerna.



Olika utvecklingsscenarier av översiktsplanen för Arlöv
Illustrationer: Burlöv kommun



Illustrationer: Burlöv kommun

Sammantaget har insatserna ökat medvetenheten för vilka områden som är i störst behov av åtgärder och under arbetsprocessen har man fått upp ögonen för hur mångdimensionell utemiljön är som planeringsfaktor. I projektet arbetade man med att göra analyserna mer lättillgängliga och förståeliga för allmänheten. Ett tillvägagångssätt man använt för att tydliggöra sambanden var att uppmärksamma den inverkan som olika bullernivåer har på de åtta karaktärerna.

Våra reflektioner

Också i svenska städer finns det stort behov av att fortsätta att utveckla planeringen för att skapa attraktiva och långsiktigt hållbara stadsmiljöer. Boverket har bland annat behandlat sådana frågor i *En stad är mer än sina hus* och i *Lär känna din ort!*. Att arbeta med karaktärer i planeringen har förekommit under lång tid och metoden har bland annat använts av Regionplane- och trafikkontoret i Stockholms läns landsting som under 2001 tog fram sju upplevelsevärden (skogskänsla, orördhet, utblickar och öppna landskap, variationsrikedom, kulturhistoria, aktivitet, samt service och samvaro) som användes i den regionala grönplaneringen. De sju karaktärerna har använts för att öka kunskapen om sociala värden i sammanhängande grönstrukturer i Stockholms gröna kilar.

Det övergripande syftet med de analyserade projekten är att inspirera till ytterligare insatser i stadsutvecklingsarbetet så att kommuner och regioner kan förbättra invånarnas livskvalitet, bland annat genom att uppmärksamma sambandet miljö och hälsa. Det finns därvid ett värde i att uppmärksamma metoder att identifiera och stärka ett stadsområdes rekreativa kvaliteter. De karaktärer som man har utgått från i det utvalda projektet ska ses som exempel. Karaktärerna behöver diskuteras och anpassas så att de lämpar sig för det område som planläggs, exempelvis förnyelse av park- och grönområden eller stadsområden.

Minimikrav på utemiljö

Andra sätt som kommunerna kan ta tillvara naturens kvaliteter i planeringen på är genom att ställa minimikrav på gestaltningen av utemiljön och den bostadsnära naturen i exempelvis områdesbestämmelser och detaljplaner. I samband med bomässan Bo01 upprättade man i Malmö kvalitetsprogram med kriterier och minimikrav för området utformning. Programmen innebar att kommunen ställde krav på byggherren att inkludera ett antal gröna "punkter" vid byggnationen av bostadsgårdar som t.ex. vatten, träd med olika stamomfång och grönska på väggar, tak och mark.

En kartering av ett stadsområdes rekreativa kvaliteter kan även utgöra ett viktigt planeringsunderlag vid framtagandet av grönstrukturprogram. Många svenska kommuner arbetar idag med att ta fram och utveckla grönstrukturprogram som ger en helhetssyn på planeringen och användandet av grön- och naturområden. En bättre insikt i olika områdets rekreativa kvaliteter kan öka möjligheterna att tillgodose olika befolkningsgruppers behov av grönområden och offentliga platser av hög kvalitet.

Läs mer om de redovisade projekten på:

- Projektet Landskapet som resurs hemsida:
www.sundskap.se
 - RTK:s upplevelsevärden, 2001:
http://www.rtk.sll.se/MOSS-dokument/Publikation/Publikationer_R4_2001_upplevelsevarden.pdf
 - Fallstudie Arlöv FÖP – analys av de åtta karaktärerna:
<http://www.sundskab.dk/publikationer/pdf/FÖP%20Arlöv%20analys%20av%208%20karaktärer.pdf>
-

För att godstransporterna ska bli mer hållbara i framtiden krävs konkurrenskraftiga alternativ till dagens vägtransportberoende. Nya intermodala knutpunkter kan underlätta en övergång av transportsätt från landsväg till järnväg och inre vattenvägar. I Falköping planeras för en ny generation kombiterminal som ska bidra till en mer effektiv och långsiktigt hållbar godshantering.





Markanvändning för hållbara kommunikationer

Intermodal farledsplanering

I Europeiska kommissionens vitbok *European Transport Policy 2010: Time to Decide (2001)* fastslås att beroendet av vägtransporter måste minska i framtiden och att en bättre jämvikt i fördelningen mellan olika transportsätt ska eftersträvas. Genom ökade möjligheter att välja bland olika transportsätt kan flaskhalsar undvikas och transporter bli mer långsiktigt hållbara. De Transeuropeiska transportnäten (TEN-T) syftar till att knyta samman de stora infrastrukturstråken som exempelvis vägar, järnvägar, inre vattenvägar och sjömotorvägar över nationsgränserna. De intermodala knutpunkterna har i detta sammanhang en viktig funktion att möjliggöra en övergång av transportsätt, till exempel från landsväg till järnväg.

Ny generation kombiterminaler

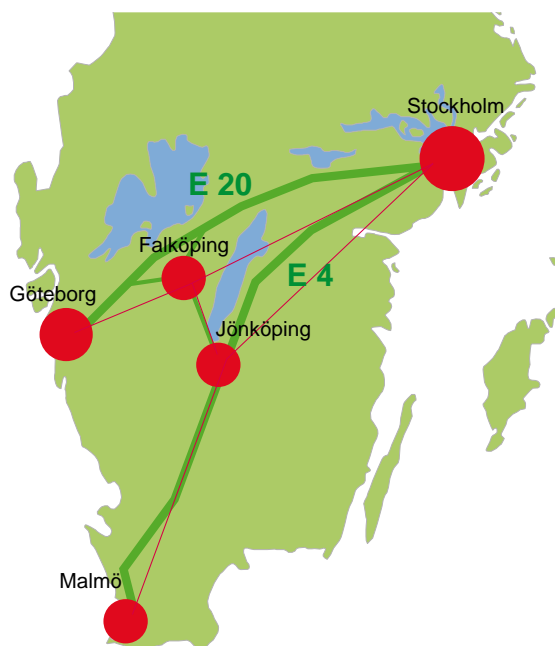
I detta avsnitt presenteras projekt som fokuserar på olika aspekter av farledsplanering. Genom att skapa alternativ till vägtransporter skapas förutsättningar både för regional utveckling och för ett mer hållbart transportsystem. Huvudprojektet i detta avsnitt bedrivs inom Interreg Nordsjöprogrammet och behandlar planeringen av en intermodal knutpunkt, vad man kan kalla för en ny generation kombiterminal eller Dryport²¹. En Dryport är en inlandsterminal dit man kan flytta delar av den traditionella godshandling som tidigare utförts vid hamnområdet. I detta projekt har en storstadshamn vidareutvecklat sitt samarbete med en mindre inlandskommun vilket öppnat upp nya utvecklingsmöjligheter men även aktualiserat olika planeringsavvägningar. Dryportprojektet är uppdelat i två projektperioder och under den första fasen delfinansierades även planeringen av ett resecentrum i Lidköping. Planeringsprocessen för resecentrumet byggde på en dialogmetod där man aktivt försökte involvera stadens invånare på ett tidigt stadium. Metoden bidrog till att öka intresset för projektet och utgör ett intressant exempel på

²¹ Dryport (Dryport – a modal shift in practice) bygger vidare på föregångaren Sustaccess (Sustainable Transport)

hur man intresserar medborgarna för planerings- och stadsutvecklingsfrågor.

Vid sidan av Dryportprojektet presenteras erfarenheter från ett projekt som syftade till att förbättra informationen om vilka inre vattenleder i Östersjöregionen som är farbara för såväl kommersiell fraktrafik som turistbåtar²². Inom Interreg finner man även projekt som fokuserar på en övergång från landsväg- till järnvägstrafik. Ett exempel på ett sådant projekt genomfördes i norra Sverige med syftet att i samarbete med Ryssland effektivisera timmertransporter²³. Med andra ord visar samtliga exempel i detta avsnitt på farledsplanering som erbjuder alternativ till landsvägstransporter.

Planeringen av en Dryport/torrhamn



© Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/0814.

Inom konceptet Dryport sker transporterna till och från inlandsterminalen kombinerat på landsväg, järnväg och inre vattenleder. Det är främst mot de korta och medellånga vägtransporterna till och från stora hamnar som Dryport konceptet riktar sig. Tanken är att administration och förtullning ska utföras innan varorna lämnar inlandet för att på så sätt korta ner köerna och de långa väntetiderna vid hamnen. Vidare finns i inlandet en stor förvaringskapacitet vilket för hamnen innebär att områden som tidigare använts för lagring kan friställas. Förhoppningen är att man genom ett system av Dryportterminaler kan: minska transporternas miljöpåverkan genom en övergång från lastbil till tåg (och inre vattenvägar), effektivisera och korta ner fraktiderna, förbättra koordineringen av frakterna, minska köbildningarna, öka kontrollen och säkerheten kring godshandlingen, minska lagringskostnaderna och förbättra hamnarnas kapacitet. Dryportprojektet

22 Intrasea (Inland Transports on Sea routes)

23 STBR (Sustainable Transport in the Barents Region) som fick uppföljaren STBR II. Båda projekten bedrevs inom Interreg IIIB Östersjön. På grund av en vikande marknad och ett ryskt hot om tredubblade tullavgifter har dock planerna fått skrinläggas.

i Falköping utgör en pilotverksamhet och tanken är att använda erfarenheter från detta projekt vid etableringen av andra terminaler. Naturvårdsverket anser att Dryportprojektet ger ett viktigt bidrag till klimatarbetet och den planerade utbyggnaden av terminalen har därför tilldelats knappt 15 miljoner kronor i KLIMP-stöd.

Projekt i två faser

Under Interregprojektets första fas²⁴ byggde man i Falköping ut den befintliga kombiterminalen för att möjliggöra en containerhantering med spårbundna transporter till Göteborgs hamn. Den första kombittransporten genomfördes i mars 2007 och godsvolymererna har därefter överskridit prognoserna. I den andra fasen planerar man för en ny större kombiterminal som ska fungera som en regelrätt Dryport. Under denna andra projektfas ska en stor del av det arbete som idag utförs i hamnen, exempelvis förtullning, utföras tidigare i transportkedjan. Godset som lastas på järnvägen fraktas sedan till hamnen för en direkt omlastning till båt. För samarbetet Falköping – Göteborgs hamn handlar det enbart om järnvägsspår och inte om vattenledstransporter. Detta har föranlett att man föredragit namnet Railport istället för Dryport för att särskilja den svenska delen av projektet.

Falköpings investerar i en kombiterminal

Med stöd av Interreg investerade Falköpings kommun i en kombiterminal som gjorde det möjligt att upprätta en daglig containerpendling på järnvägsspår till Göteborgs hamn. Under etableringsprocessen har Falköping kommun aktivt samverkat med den privata logistiksektorn, universitet och forskningsinstitut samt haft kontinuerlig dialog med Västra Götalandsregionen, Banverket, Vägverket, Göteborgs hamn. För Falköping kommer den expanderade terminalverksamheten att innebära en ökning av antalet lastbilar på ett flertal vägar. Kommunen har även fått behandla frågor som rör mark- och vattenanvändning i samband med byggandet av den nya terminalen och ny infrastruktur. Den framtida trafiksituationen i närområdet och omlandet beskrevs i en särskild trafikanalys där trafikflödena beräknades både med och utan en utbyggd kombiterminal. På väg 46 förväntades exempelvis lastbilstrafiken öka med runt 100 fordon per dygn. I kommunens översiktsplan (ÖP) som antogs av kommunfullmäktige i december 2008 belyser man de konkurrens fördelar som kommunens goda kommunikationsläge innebär. Dryporten beskrivs som en viktig satsning vilket möjliggjorts tack vare kommunens kommunikationsstrategiska position. På samma område som Dryporten kommer även en ny virkesterminal att byggas. I översiktsplanen beskrivs behovet av infrastrukturinvesteringar i samband med upprättandet av det nya terminalområdet. Exempel på investeringar som tas upp i översiktsplanen är en ny cirkulationsplats, nya avfarter, samt ett

²⁴ Första projektet gick under akronymen SustAccess och bedrevs inom Interreg III B Nordsjön. Uppföljaren till projektet, Dryport, bedrivs inom nuvarande programperiod. Svenska samarbetspartners är bl.a. Region Västra Götaland, Falköping kommun, Göteborgs hamn, Banverket, Vägverket.

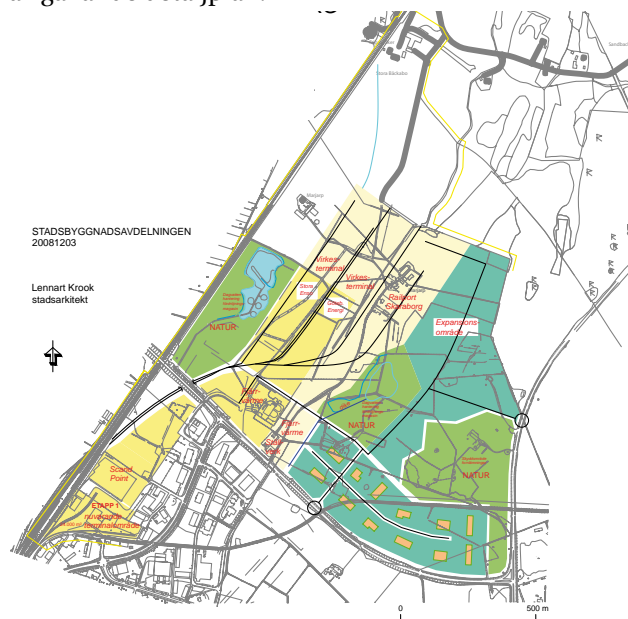
stigningsfält för tung trafik. I januari 2009 antogs detaljplanen för ett begränsat område där en järnvägssport och angöringspår från nuvarande kombiterminal ska läggas. Detaljplaneringen av ett område som omfattar 70 ha pågår för närvarande och har under våren 2009 behandlats i samråd (se bilden nedan). Utöver detta område tar man även hänsyn till mark som kan köpas in vid en eventuell framtida expanderad verksamhet av kring- och servicetjänster för terminalen. Detta område kommer dock att planläggas längre fram i tiden. Enligt Falköpings utvecklingschef Leif Bigsten utgör satsningen på Dryportterminalen del av en för kommunen långsiktig strategi där man fokuserar på miljö och logistik. Terminalverksamheten ingår som en del av ett kommunalt helhetsperspektiv och bygger vidare på stadens gamla traditioner inom logistikområdet.

Hantering av intressekonflikter

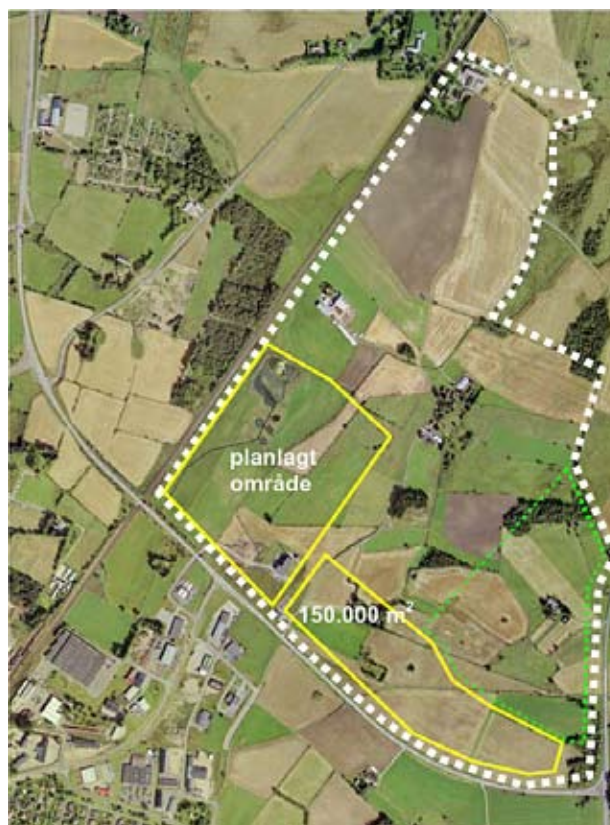
I en fördjupning av översiktsplanen (FÖP) utsåg man terminalområdet till ett viktigt framtida utvecklingsområde för verksamheter. Alternativa lokaliseringalternativ för terminalverksamheten har inte studerats djupgående. Områdets nuvarande markanvändning utgörs huvudsakligen av åker- och betesmark. En besvärlig avvägningsfråga är att marken utgör del av ett större område av riksintresse för kulturminnesvård. Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen förmodligen kommer att innebära betydande miljöpåverkan. Detta medför att en miljöbedömningsprocess ska bedrivas parallellt med planarbetet för att integrera miljöfrågorna. En lösning man använder för att söka överbygga intressekonflikter relaterade till miljö och kulturvård är att avsätta ytor i terminalområdet som kommer att bevaras intakta. Genom att bevara grönområden kring kulturminnen inom terminalområdet kan kommunen även lansera projektet som en hållbarhets-terminal. En planerad damm ska underlätta dagvattenhanteringen och undvika ökade vattenflöden utanför området. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer att upprättas parallellt med detaljplanen som bland annat beaktar de krav som påverkan på ett Natura 2000-område medför. Byggstart är planerad för våren 2009 och ska då kunna stödjas av gällande detaljplan.

Logistic center Skaraborg

- Område med gällande detaljplan
- Område för terminalverksamheter
- Område för logistikanknutna verksamheter
- Expansionsområde/verksamheter
- Naturområde
- Järnvägsspår
- Framtida järnvägsspår
- Gator
- Framtida gator



Planerade aktiviteter i området Skaraborg. Illustrationer: Falköping kommun



Skaraborgsområdet idag
Illustrationer: Falköping kommun

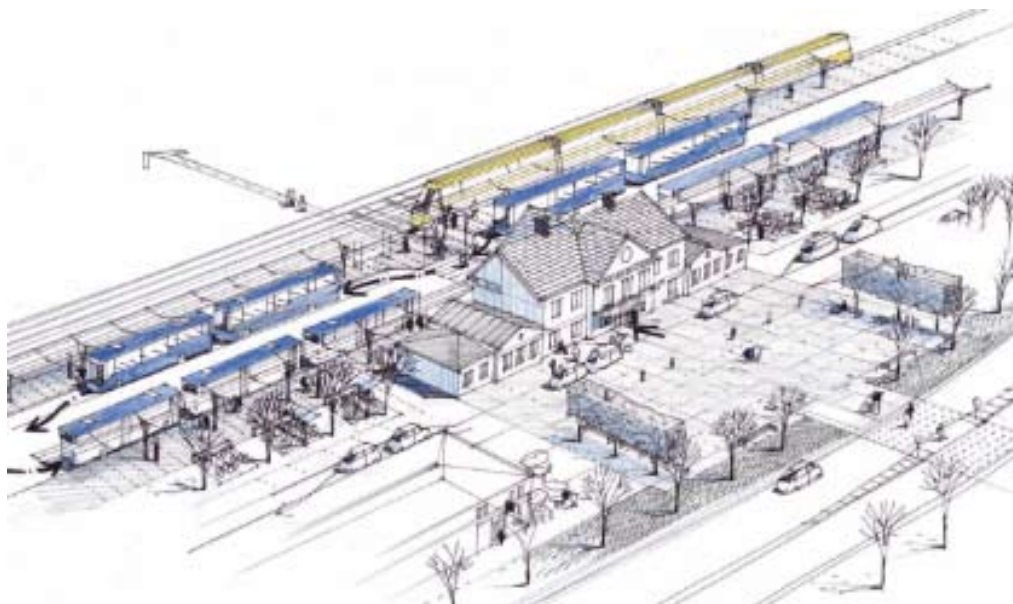
Verksamheten vid Logistic Center Skaraborg drivs av privata aktörer medan kommunen äger infrastrukturen. Under projektet kommer omlastningsprocessens koldioxidutsläpp att övervakas tillsammans med en utvärdering av verksamhetens miljö- och social-ekonomiska påverkan. Att utveckla ett IT-system som hanterar relationen mellan hamnterminalen i Göteborg och Dryportterminalen är viktigt för att ta till vara på den potential som en uppdelning av hamnverksamheten innebär. I arbetet med att finna IT-lösningar pågår ett nära samarbete mellan Falköping kommun och Göteborgs hamn. Kontinuerligt samarbete mellan kommunen och hamnen pågår även kring andra frågor såsom organisationsstruktur.



Lidköping resecentrum

Som ett fristående delprojekt²⁵ planerade man i Lidköping för ett nytt resecentrum som ska fungera som en kombinerad buss- och tågstation. I projektet samverkade Lidköpings kommun med Västtrafik och Västra Götalandsregionen och ett nytt angreppssätt prövades där stadens invånare fick delta i planeringsprocessen redan från början. Inför planeringen av resecentrumet analyserades konsekvenserna av en lokalisering vid järnvägsstationen. Även två alternativa placeringar diskuterades men analysen visade att området vid järnvägsstationen gav många fördelar. Den genomförda konsekvensanalysen lyfte fram aspekter som sedan beaktades vid planeringen av resecentrumet. Ett exempel var att gångstråket mellan stationen och *Nya Stadens Torg* måste utformas attraktivt för att bidra till en bättre balans

mellan de två stadsdelarna. De beviljade Interregmedlen innebar att projektgruppen fick tid och resurser till att ta fram ett omfattande planeringsunderlag som byggde på en öppen dialog. Som en del av processen intervjuades olika fokusgrupper med syftet att ta del av medborgarnas förväntningar av det nya resecentrumet och att involvera dem tidigt i processen. En kommunikationsplan utgjorde ett stöd vid kontakterna med andra målgrupper som statliga verk, politiker och massmedia. Tre arkitektkontor fick parallella uppdrag att ta fram förslag till utformningen av Lidköpings nya resecentrum. Förslagen utvärderades sedan på olika sätt, bland annat genom en enkät som alla var välkomna att besvara via webben och i samband med en utställning. Resecentrumet invigdes hösten 2008.



Lidköpings nya resecentrum.
Illustration: Västtrafik

25 Inom projektet SustAccess – Sustainable transport

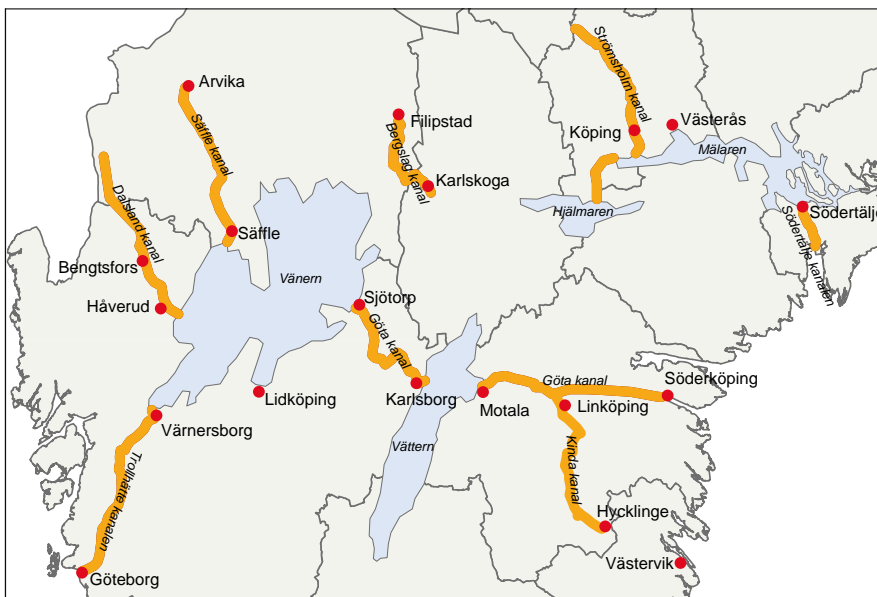
Exempel

Inre vattenfarledsplanering

Som ett sista exempel på ett farledsplaneringsprojekt som utgör alternativ till vägtransporter introduceras slutligen ett projekt som fokuserade på inre vattenvägar²⁶ med det övergripande målet att öka vattenvägstransporterna i Östersjöregionen. Projektet behandlade inte i första hand fysisk planeringen även om kanaler ofrånkomligen ingår i den fysiska strukturen. Projektets mål var att utveckla navigeringen i inlandet och koordinera planeringen av infrastrukturnätverk i de deltagande länderna. De här ansträngningarna var tänkta att komma såväl industrin som turistnäringen till nytta. Sammanlagt 16 svenska partners från näringslivet, kommuner, länsstyrelser och statliga verk var involverade i projektet.

För att förbättra kunskaperna på nationell och transnationell nivå om kapaciteten för vattenvägs-transporter i inlandet i Östersjöregionen har en

databas upprättats²⁷. Databasen innehåller information om tillgängliga farleder för turistbåtar och kommersiell godstrafik i samtliga Östersjöländer. Databasen är enkelt uppbyggd och man väljer först vilket av de åtta inkluderade länderna man vill ha information om. För varje land kan man sedan se de vattenleder som är öppna för kommersiella fartyg respektive turistbåtar. Man kan sedan gå vidare genom att klicka på de individuella lederna och hamnarna för att få mer specifik information. För varje utsatt vattenled kan man exempelvis få information om längd, bredd, avgifter, antal slussar, isbeläggning och andra möjliga hinder för fartygspassage. För Sveriges del handlar det om två kanaler som är öppna för kommersiell trafik och ytterliggare tio för turistbåtar.



Vattenleder i Sverige öppna för turistbåtar²⁷

²⁶ Projektet gick under akronymen Intrasea och bedrevs inom Interreg III B Östersjön. Exempel på inkluderade svenska samarbetspartners är Sjöfartsverket (Lead), Länsstyrelsen i Västmanlands, Stockholms och Värmlands län, Köpings kommun, Södertälje Hamn.

²⁷ www.intrasea.org

Våra reflektioner

Det är av stor vikt att godstransporter, liksom persontransporter, i framtiden blir mer långsiktigt hållbara och i detta sammanhang utgör intermodala knutpunkter en viktig del. Dock måste den svenska spårkapaciteten förbättras om järnvägstransporterna ska kunna få större strategisk betydelse i framtiden. Arbete med ett utökat helhetsgrepp kring infrastrukturplaneringen, till exempel med övergripande strukturbilder som omfattar både vägar, järnvägar och andra transportslag, har inletts i den nu pågående omgången av åtgärdsplanering för infrastruktur.

Projekten som presenterats i detta avsnitt har samtliga haft som gemensam nämnare att de erbjuder alternativ till ett ensidigt vägtransportberoende. Genom ökade intermodala transportlösningar kan godstransporternas miljöpåverkan minskas och bland annat kan på detta sätt samarbetet inom Interreg bidra till en mer hållbar samhällsutveckling. Projektet om transportmöjligheter på inre vattenvägar ökar möjligheterna för en del närbelägna företag att välja alternativa transportmedel för sin godfrakt genom att visa ett ytterliggare alternativ till vägtransporter som i vissa fall kan användas redan i dagsläget.

Inlandsterminaler möjliggör en utlokalisering av delar av godshanteringen från hamnar med stora markanspråk. Denna typ av projekt bidrar därmed till en god hushållning av mark genom att högexploaterade områden kan avlastas och användas på ett mer effektivt och kvalitativt sätt. De miljöproblem som följer av tunga godstransporter mildras genom att Dryport konceptet inbegriper ett modalskifte från vägar till järnvägar och inre vattenleder. Viktigt i framtiden blir att upprätta en struktur där olika terminaler samverkar.

För en inlandskommun kan en Dryport innebära arbetstillfällena, lokalisering fördelar för företaget men även nya markanspråk och ett ökat trafiktryck. En Dryport ställer ökade krav på infrastrukturförbättringar i en sådan inlandskommun. Vidare förefaller denna typ av projekt behöva en relativt lång tid för förberedelser där det är naturligt att studera alternativa lokaliseringar, bland annat med hänsyn till kommunikationslösningar och hållbar markanvändning. En aktiv och kontinuerlig fysisk översiktsplaneringsprocess är en viktig förutsättning för en sådan planering.

Läs mer om de redovisade projekten på:

- Projektet Dryports hemsida:
<http://www.dryport.org/>
 - Projektet SustAccess hemsida:
<http://www.sustaccess.org/>
 - Rapport: Lidköpings resecentrum – Medborgarinflytande vid planeringen av ett nytt resecentrum, 2004-2007
http://www.sustaccess.org/files/pdf/LidkopingsRC_Svensk.pdf
 - Projektet Intraseas hemsida:
www.intrasea.org
-

Regionala strukturbilder visar de övergripande dragen i en regions fysiska struktur och lyfter bland annat fram sambandet mellan infrastruktur och bebyggelseutveckling. I Öresundsregionen samarbetar man kring att uppnå en gemensam syn på utvecklingen av infrastrukturen. I medel- och långsiktiga scenarioskisser pekas orter ut som förväntas få särskild betydelse för regionens utveckling.



Fysiska strukturbilder underlättar planeringen

Strukturbilder ger översikt

Arbetet med strukturbilder innebär en möjlighet för kommuner, länsstyrelser och andra regionala företrädare att tillsammans verka för en långsiktigt hållbar regional fysisk struktur. En strukturbild kan visa de övergripande dragen i regionens fysiska struktur, vilket exempelvis kan inkludera kommunikationsleder, grönstruktur, bybebyggelsemönster, bostadsutbyggnad och tätortsstruktur. Bilden bör successivt diskuteras och aktualiseras för att utgöra ett aktuellt planeringsunderlag till stöd för den kommunala översiktsplaneringen. Strukturbilder kan användas som kunskapsunderlag vid framtagandet av regionala utvecklingsprogram (RUP) och som stöd i den regionala dialogen med statliga verk och myndigheter. Översiktliga kartskisser och principbilder kan ofta förenkla och tydliggöra överväganden om olika fysiska strukturer. I de regionala utvecklingsprogrammen finns möjlighet till överväganden av fysiska strukturalternativ, men hittills har de regionala utvecklingsprogrammen behandlat fysiska strukturfrågor i förvånansvärt liten utsträckning. Genom att använda enkla strukturbilder kan man tydliggöra särskilt viktiga regionala utvecklingsfrågor, vilket förhoppningsvis kan bidra till att öka intresset och engagemanget för planering hos medborgare och föreningsliv. De strukturbildsprojekt som denna analys grundar sig på bedrivs inom det gränsregionala Öresundsprogrammet²⁸. Därutöver redovisas ett projekt som stöds av det regionala strukturfondsprogrammet (EU:s mål 2) för Skåne-Blekinge²⁹ samt initiativ som tagits i östra Mellansverige respektive Västra Götaland.

28 ÖRIB (Öresundsregionens Infrastruktur och Byudvikling) I och II, samt IBU (Øresund, Infrastruktur og byudvikling). De två ÖRIB-projekten genomfördes inom Interreg IIIA Öresund medan IBU bedrivs inom Interreg IVA delprogram Öresund. Projekten kommer här att behandlas som olika faser av samma projekt. Svenska samarbetspartners är bl.a. Region Skåne (leadpartner), skånska kommuner, Länsstyrelsen, Skånetrafiken, Vägverket, Banverket. Region Hovedstaden och Region Sjælland är samordnande part på den danska sidan.

29 Markanvändning, tillgänglighet och flerkärnig ortstruktur - Strukturbild för Skåne

Samarbete över gränserna i Öresund

Öresundsregionen expanderar i snabb takt och fram till år 2030 förutspås en befolkningsökning med omkring 300 000 till 400 000 invånare. Trycket från person- och godstrafiken kommer att växa vilket ställer ökade krav på transportsystemet. Det är mot denna bakgrund syftet med det Öresundsregionala Interregsamarbetet kring infrastruktur- och stadsutveckling ska förstås. Tanken är att en gemensam strukturbild för hela Öresundsregionen ska bidra till en ökad förståelse för behoven av nya infrastrukturinvesteringar. I analyserna pekar man särskilt på de kapacitetsproblem som Öresundsbron står inför. Vidare anges målet med projektet vara att ”skapa en gemensam referensram och förståelse för sammanhanget mellan den framtida infrastruktur-, tätorts- och näringslivsutvecklingen i Öresundsregionen”.

Genom projektet vill man bidra till en gemensam syn på utvecklingen av infrastrukturen i Öresundsregionen samt fördjupa kunskaperna om hur regionen kan skapa ett hållbart transportsystem. Till det senare hör att undersöka var i Öresundsregionen som höghastighetståg bäst lämpar sig. I projektet arbetar man med utvecklingsscenarioer som ska kunna utgöra underlag för en Öresundsregional utvecklingsplan. I en annan delaktivitet analyseras vad som händer med trafik och transportmönster när Fehmarn Bältförbindelsen öppnar 2018 samt betydelsen och konsekvenserna av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Projektet utgår från 2 scenarier

I projektet deltar såväl kommunala som regionala myndigheter samt statliga verk på båda sidor om sundet. Under arbetet med att ta fram utvecklingsscenarioer tar man i projektet avstamp i nuvarande förhållanden och utvecklingstendenser för att sedan konkretisera de framtida rumsliga effekterna för boende, näringsliv och transporter. För att tydliggöra alternativa utvecklingar utgår man i projektet från två scenarier. Baselinescenariot utgår från nuvarande trender och gällande planer för investeringar medan konkurrensscenariot visar utvecklingen utifrån att offensiva satsningar görs för att stärka integrationen över Öresund. Scenariostudierna sträcker sig mellan 15 och 35 år fram i tiden.

Utveckling mot regional struktur

I scenarioskisserna pekas de städer ut som förväntas få särskild betydelse för Öresundsregionens utveckling. Detta innebär en utveckling mot en regionalt initierad ortstruktur. Samtliga städer är kopplade till det överordnade kollektiva transportnätet och beräknas få en befolkningsstillväxt på grund av sina lokaliseringfördelar som förväntas bidra till en ökad företagsamhet och ett ökat behov av arbetskraft.



Scenario Baseline 2025

I kartskissen illustreras en storregional struktur av städer, terminaler och näringslivsmiljöer som binds samman av det järnvägsnät som kommer att finnas enligt nu gällande planer för investeringar till ungefär år 2025.

Text och illustration: ÖRIB



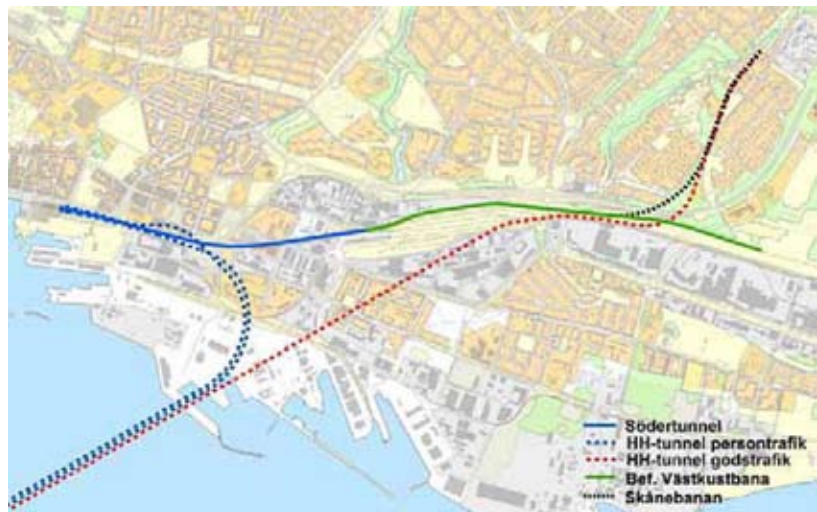
Scenario Konkurrenskraft 2025

I kartskissen illustreras en storregional struktur av städer, terminaler och näringslivsmiljöer som binds samman av det järnvägsnät som skulle kunna finnas år 2025 efter utbyggnad av snabba landanslutningar norr om Fehmarn Bält, Ring 5 samt HH-förbindelsen.

Text och illustration: ÖRIB

Bil- och tågtrafiken över Öresundsbron beräknas att två och en halv till tredubblas fram till år 2025. Detta gör att spårkapaciteten inte kommer att räcka till och att trängsel kommer att uppstå. Med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör anser man att en stor del av kapacitetsproblemen kan lösas. Materialet som tagits fram under projektsamarbetet har bland

annat kommit till användning i Skånes regionala transportinfrastrukturplanering³⁰ och i Region Skånes Tågstrategi 2008-2030. Även Öresundsinstitutet, länsstyrelsen och kommunerna använder sig av de bilder som tagits fram i projektet. I Helsingborg har man under många år arbetat med planeringsfrågor kring en eventuell tågtunnel över sundet. I den aktuella översiktsplanen från 2002 beskrivs byggandet av en Helsingborg – Helsingör (HH) tunnel som en angelägenhet för Helsingborg som kommer att främja integrationen i Öresundsregionen. En fast HH-förbindelse ses även som en förutsättning för en framtida höghastighetsjärnväg. Översiktsplanen reserverar tills vidare två områden för tunneln. I en idéstudie som lades fram 2006 skissades på hur man på bästa sätt kan ansluta en sådan förbindelse till Knutpunkten, Helsingborgs centralstation (se bild nedan). I Region Skånes förslag till Regionalt utvecklingsprogram (RUP), som återremitterats under våren och åter ska behandlas av Regionfullmäktige i juni 2009, har man fört fram som mål att före 2016 fatta beslut om att bygga en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. I det regionala utvecklingsprogrammet skriver man att beslutet om att bygga förbindelsen över Fehmarn Bält ökar behovet av en fast HH-förbindelse av miljö-, tillgänglighets-, och kapacitetsskäl.



Föreslagen sträckning av tunneln mellan Helsingborg och Helsingör.
Illustration: Helsingborg kommun

³⁰ Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004-15 (RTI-plan).



Strukturbild för Skåne

I Skåne kommer man inom det nuvarande regionala strukturfondsprogrammet att studera markanvändningen i Skåne, dess relation till transportinfrastrukturen och hur den kan förbättras. Målet är att genom regional samverkan skapa en överblick över Skånes markanvändning för bostäder och verksamheter. Arbetet med en strukturbild för Skåne innebär en flerårig satsning där man kommer att ta fram flera delrapporter med olika teman. Under våren 2009 har en rapport om markanvändning varit ute på remiss och resultaten från de olika delrapporterna ska sedan sammanställas så att de tecknar en helhetsbild. Projektet ligger utanför Region Skånes statliga uppdrag och ordinarie verksamhet och detta är första gången man gör en regionalt övergripande beskrivning av markanvändningsfrågor. Tanken är att man genom en bättre överblick över Skånes markanvändning kan underlätta lokaliseringen av verksamheter och bostäder så att de nyttjar transportinfrastrukturen på ett så effektivt sätt som möjligt. Karläggningsen kan även stödja näringslivet genom att bidra med kunskapsunderlag som underlättar lokaliseringsbeslut av verksamheter, exempelvis genom att visa vilka platser som har tillgång till

arbetskraft och kan nyttja transportinfrastrukturen på bästa sätt. Vidare kommer i projektet frågor om image och attraktionskraft samt Skånes flerkärniga ortsstrukturer att analyseras. Sammantaget ska strukturbilden underlätta samspelet mellan näringsliv, bebyggelseplanering och transportinfrastruktur och materialet ska bli fritt tillgängligt via en hemsida.

Region Skåne ser projektet som en möjlighet att vidareutveckla och konkretisera det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne samt att koppla samman utvecklingsprogrammet med kommunernas översiktsplaner. Arbetet utgör även kunskapsunderlag inför arbetet med nästa regionala utvecklingsprogram samt med investeringsplaneringen för transportinfrastruktur. Både det färdiga resultatet men även de diskussioner som förs i samband med framtagandet av materialet kan utgöra underlag för kommunernas planering. Ansvaret för det Öresundsregionala strukturbildsarbetet och strukturbildsarbetet för Skåne ligger på samma avdelning vilket gör att det finns en naturlig koppling mellan de två projekten. Under arbetet med projekten kommer man att ta del av varandras material, kunskaper och erfarenheter.

Exempel

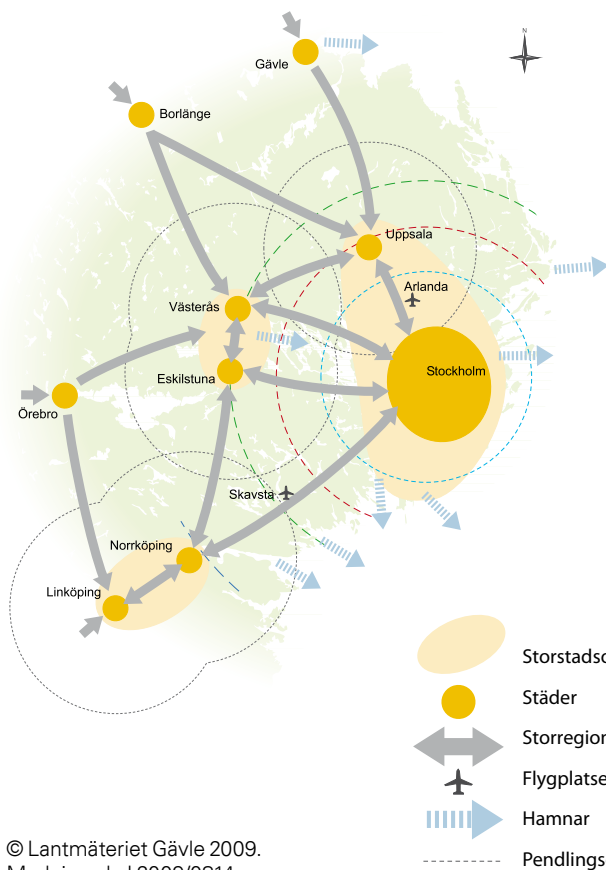
Annat arbete med strukturbilder

Östra Mellansverige

När man i januari 2002 antog en Regional utvecklingsplan för Stockholms län (RUF) fick man för första gången ett planeringsdokument som tar ett samlat grepp över fysiska planeringsfrågor och utvecklingsfrågor. RUF avses vara både en fysisk regionplan och ett regionalt utvecklingsprogram. I arbetet med uppföljaren, RUF 2010, redovisas två alternativa målbilder för den långsiktiga rumsliga utvecklingen i hela östra Mellansverige. Målbilderna visar olika grader av koncentration av boende och sysselsättning samt olika bilder av samspelet mellan

städerna i området. "Alternativet Städer" bygger på en samverkan mellan ett större antal städer medan alternativet Storstäder visar på en utveckling mot en stadsstruktur med några få nära sammanbundna storstadsområden. Pilarna på kartorna visar storregionala samband mellan städer och inkluderar samtliga transportsätt. Järnvägen har dock en strukturerande roll och spårtrafiken ses i båda alternativen som en förutsättning för en utveckling av stadsstrukturen. Målbilderna har diskuterats under samrådsperioden juni-november 2008 och ska vidareutvecklas innan den färdiga planen fastställs.

Målbild alternativ Städer. Illustration: RTK



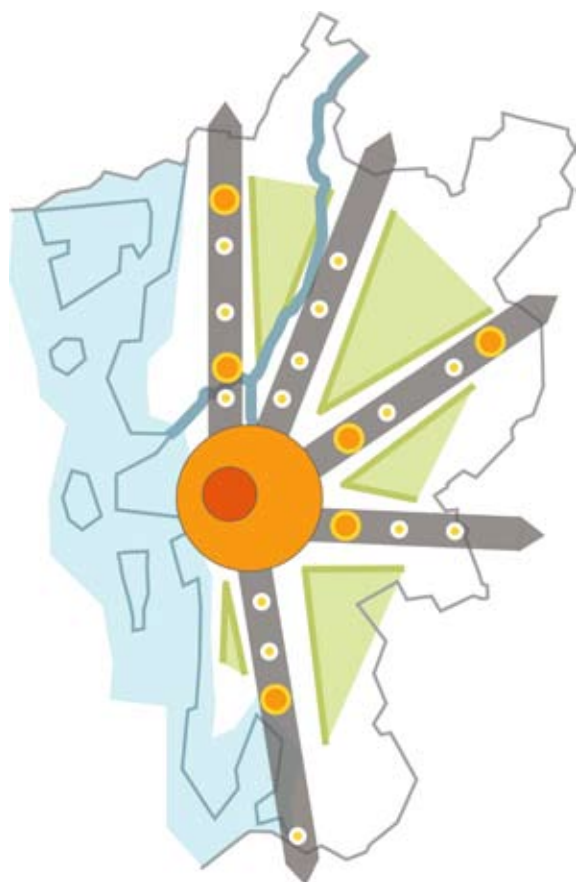
© Lantmäteriet Gävle 2009.
Medgivande I 2009/0814.

Målbild alternativ Storstäder



Västra Götaland

I Västra Götalands län arbetar Göteborgsregionens kommunalförbund, som är regionplaneinstans enligt PBL, med att ta fram en gemensam fysisk strukturbild för de 13 kommunerna inom kommunalförbundet. Speciellt uppmärksammas sambandet mellan infrastruktur och bebyggelseutveckling. Strukturbilden försöker fånga övergripande strukturbildande element och skapa en samsyn kring hur dessa ska utvecklas. De strukturbildande elementen består av kärnan, det sammanhängande stadsområdet, huvudstråken, kustzonen, de gröna kilarna, samt Göta älv.



Strukturbild för Göteborgsregionen.
Illustration: Göteborgsregionens kommunalförbund

Strukturbilden utgör del av en planeringsprocess där Göteborgsregionens kommunalförbund fört en dialog kring utvecklingen av regionen. Under processen har fyra rådslag hållits med kommunfullmäktigeledamöter från samtliga 13 medlemskommuner. I maj 2006 antogs ett mål- och strategidokument *Uthållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur* där man beslöt att utarbeta en strukturbild för Göteborgsregionen. Under första månaderna 2008 genomfördes rådslag i de 13 medlemskommunernas fullmäktigeförsamlingar och i maj samma år godkändes strukturbilden.

Fem kommuner samarbetar

Även fem kommuner i norra Bohuslän samarbetar kring ett projekt där man bland annat ska ta fram en gemensam strukturbild som ska underlätta styrningen av en långsiktig och strategisk planering av kommunernas mark- och vattenresurser. Kommunerna som arbetar med strukturbilden är Strömstad, Tanum, Munkedal, Sotenäs och Lysekil. Strukturbilden är tänkt att utgöra ett paraply över kommunernas översiktliga planering och genom att utveckla samverkansmetoder mellan kommunerna och regionala och statliga myndigheter vill man koppla ihop regional utveckling och tillväxt, översiktlig planering och miljöpolitik. Som del av projektet utvecklar man även kustzonskarta genom ett geografiskt informationssystem (GIS) som är en webbaserad karttjänst³¹. Karttjänsten har tagits fram av länsstyrelsen i Västra Götaland och är under utveckling men redan nu kan man få tillgång till geografisk information. Kartan utgör ett verktyg som ska stödja samverkan inom kustzonsplanering och landskapsutveckling.

31 <http://www.gisvg.lst.se/website/kustzonskartan/>

Våra reflektioner

Strukturbilder kan underlätta planeringen på såväl kommunal som på regional nivå genom att skapa en gemensam referensram för fortsatt planeringsarbete. Översiktliga alternativa skisser kan förenkla och tydliggöra olika fysiska strukturer. Minst lika viktigt som det slutliga resultatet kan själva processen med att ta fram strukturbilderna vara och det är viktigt att samtliga kommuner, länsstyrelse och region deltar aktivt i den. Utvecklingsprocessen utgör ett tillfälle för samtliga aktörer att bland annat genom SWOT-analys (Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats) lära känna den egna kommunens och regionens styrkor och svagheter. Tillsammans kan man söka upprätta gemensamma målbilder samt diskutera och redovisa konsekvenserna av alternativa utvecklingar.

Det Öresundsregionala projektet har fått en ytterligare ökad aktualitet efter beslutet att bygga Fehmarn Bält-förbindelsen i Danmark. Det strategiska kunskapsunderlag som svenska och danska aktörer gemensamt tar fram ger möjlighet att prioritera de projekt och investeringar som man anser har störst värde för regionens konkurrenskraft och utveckling. Projektledaren Charlotte Lindström har iakttagit en utveckling under arbetet med projektet där en fast förbindelse Helsingborg-Helsingör tycks allt mer aktuell både för planeringen i Skåne och i Själland.

Sammantaget innebär arbetet med kommunöverskridande regionala strukturbilder att det regionala planeringsunderlaget stärks och utvecklas, vilket ger ett viktigt stöd för den kommunala översiktsplaneringen och för det regionala tillväxtarbetet.

Läs mer om de redovisade projekten på:

- Projektet IBU/ÖRIBs hemsida:
www.ibu-oresund.se
 - Hemsida för RUFSS 2010:
<http://www.samradsforslaget.se/>
 - Strukturbild för Göteborgsregionen:
<http://www.gr.to/download/18.2fe1b41a11c70e6248a80009340/Strukturbild+gbgregionen.pdf>
 - Norra Bohuslän - Integrerad kustzonsplanering och landsbygdsutveckling:
<http://www.tillvaxtbohuslan.se/page/975/plandialogeniczmlbu.htm>
-

Litteraturförteckning

- Boverket (1999) *En stad är mer än sina hus... – hållbar utveckling av städer och samhällen*, Karlskrona: Boverket, ISBN: 91-7147-667-9
- Boverket (2006) *Lär känna din ort! – metoder att analysera orter och stadsdelar*, Karlskrona: Boverket, ISBN 91-7147-942-2

Det svenska EU-medlemskapet har möjliggjort för kommuner, länsstyrelser, universitet och högskolor och andra myndigheter och organisationer att med finansiellt stöd från de europeiska strukturfonderna delta i olika projekt.

Syftet med rapporten är att visa goda planeringsexempel från EU:s Interreg så att resultaten och kunskaperna från projektarbetet ska komma svensk samhällsplanering till godo. Projektsamarbetena innebär även möjligheter att dela med sig av svenska planeringserfarenheter. Genom att visa konkreta planeringsexempel från skilda delar av landet kan rapporten inspirera till ett ökat deltagande i Interreg och liknande samverkansprojekt.

Rapporten är uppdelad i fem olika avsnitt som uppmärksammar:

- Hur den kommunala handlingsberedskapen inför ett förändrat klimat kan ökas.
- Metoder för att utvidga planeringen till havs och hur kommuner i den fysiska översiktsplaneringen behandlar hav och land integrerat.
- Hur kommuner och regioner genom karteringar av stadsområdets rekreativa kvaliteter kan stärka sambandet mellan fysisk miljö och hälsa.
- Hur intermodala knutpunkter och nya terminaler i inlandet (så kallad dryport) kan bidra till en mer effektiv och hållbar godshantering och markanvändning.
- Kommunala och regionala samarbeten för att ta fram strukturbilder som visar de övergripande dragen i en regions fysiska struktur.

Boverket

Box 534, 371 23 Karlskrona
Tel: 0455-35 30 00. Fax: 0455-35 31 00
www.boverket.se