

Miljø- og Energiministeriet i Danmark

Miljöministeriet i Finland

Miljøministeriet i Island

Miljøverndepartementet i Norge

Miljödepartementet i Sverige

***Planläggning som instrument
för hållbar utveckling i Norden***

Handlingsprogram 2001-2004

Titel

Planläggning som instrument för hållbar utveckling i Norden. Handlingsprogram 2001-2004

Utarbetat av

Miljöministerierna i de 5 nordiska länderna Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige

Redaktion

Bernhard Brackhahn, Miljöministeriet, København, og Risto Kärkkäinen, Miljöministeriet, Helsinki

Omslag

Kühnel Design A/S
København

Papper

240 g Whitecard Galerie Super (omslag)
90 g Cyclus Print

Tryck

Schultz Grafisk A/S
København

Upplaga

600 eksemplar, 1:a upplaga

För ytterligare information om publikationen kontakta

Miljøministeriet
Departementet
Landsplanafdelingen
Højbro Plads 4
1200 København K
Danmark
Telefon +45 33 92 76 00
Telefax +45 33 32 22 27
E-post mem@mem.dk
Internet www.mem.dk

Miljøbutikken
Information & Bøger
Læderstræde 1-3
1201 København K
Danmark
Telefon +45 33 95 40 00
Telefax +45 33 92 76 90
E-post butik@mem.dk
Internet www.mem.dk/butik

Ytterligere information om planläggning och hållbar utveckling i de nordiska länderna

Miljøministeriet
Departementet
Landsplanafdelingen
Højbro Plads 4
1200 København K
Danmark
Telefon +45 33 92 76 00
Fax +45 33 32 22 27
E-post mem@mem.dk
Internet www.mem.dk

Miljöministeriet
Kasarmikatu 25
P.O. Box 380
FIN-00131 Helsinki
Finland
Telefon +358-9-1991 1
Fax +358-9-1991 9545
E-post kirjaamo.yh@vyh.fi
Internet www.vyh.fi

Miljøministeriet
Vonarstræti 4
IS-150 Reykjavík
Island
Telefon +354 560 9600
Fax +354 562 4566
E-post postur@umh.stjr.is
Internet brunnur.stjr.is

Miljøverndepartementet
Myntgata 2
P.O. Box 8013 Dep.
N-0030 Oslo
Norge
Telefon +47 22 24 90 90
Fax +47 22 24 95 60
E-post postmottak@md.dep.no
Internet www.dep.no/md

Miljödepartementet
Tegelbacken 2
SE-103 33 Stockholm
Sverige
Telefon +46 8 405 10 00
Fax +46 8 24 16 29
E-post registrator@environment.ministry.se
Internet www.miljo.regeringen.se

Boverket
Drottninggatan 18
Box 534
SE-371 23 Karlskrona
Sverige
Tel. +46 455 35 30 00
Fax +46 455 35 31 00
E-post registraturen@boverket.se
Internet www.boverket.se

ISBN 87-601-9465-0

Publikationen kan citeras med upplysning om källan.

Redaktionen slutade november 2001.

Publikationen har tilldelats det Nordiska Svanmärket.



Förord

De nordiska planministrarna är eniga om att det finns ett behov att tydligare markera planläggningens roll i en hållbar utveckling. Den fysisk-funktionella planläggningen (*spatial planning*) har möjlighet att integrera de tre av varandra beroende dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga dimensionen.

Den nordiska hållbarhetsstrategin betonar nödvändigheten av att integrera miljöhänsyn och principen om hållbar utveckling i sektorerna. "Ny kurs för Norden" bildar den överordnande ramen och utgångspunkten för utarbetandet av nordiska delstrategier och handlingsplaner. För genomförandet av strategin har de nordiska miljöministrarna godkänt miljöhandlingsprogrammet för åren 2001-2004. Strategin och miljöhandlingsprogrammet har arbetat primärt med ekonomiska och juridiska styrmedel. Utöver detta är avsikten att "Planläggning som instrument för hållbar utveckling i Norden, handlingsprogram 2001-2004" skall redovisa och utveckla planläggningen som ett tredje styrmedel att uppnå målen i den nordiska strategin.

"Planläggning som instrument för hållbar utveckling i Norden, handlingsprogram 2001-2004" har utarbetats i en samnordisk arbetsgrupp under samarbetsnätverket av de ledande nordiska planmyndigheterna. Programmet innehåller delvis långsiktiga mål och delvis konkreta aktiviteter för åren 2001-2004. För varje av de fyra linjer/strategiska områden finns en ansvarig ledare. För koordinationen av genomförandet ansvarar det nordiska ämbetsmannaforumet "Nordiskt planmyndighetsmöte", som rapporterar till miljö/planministermöten om genomförandet.

Köpenhamn, den 30 oktober 2001

Svend Auken
Miljö- og energiminister
Danmark

Satu Hassi
Miljöminister
Finland

Siv Friðleifsdóttir
Miljöminister
Island

Børge Brende
Miljøvernminister
Norge

Kjell Larsson
Miljöminister
Sverige

Innehåll

1	Inledning	5
1.1	Det politiska initiativet.....	5
1.2	Syfte	6
1.3	Planläggning och hållbar utveckling.....	6
2	Planläggningens möjligheter att verka för hållbar utveckling	8
2.1	Sektorintegration genom fysisk-funktionell planläggning.....	8
	<i>Regional planläggning och näringsutveckling</i>	
	<i>Hållbar utveckling av städer</i>	
	<i>Transport och miljö</i>	
	<i>Turism</i>	
	<i>Biologiskt mångfald</i>	
	<i>Interregional planläggning i gränsområden</i>	
2.2	Demokrati och medborgardeltagande	16
2.3	Planläggningsverktyg.....	17
	<i>Miljökonsekvensbeskrivning (Strategic Environmental Assessment – SEA) som exempel på planläggningsmetod</i>	
	<i>Indikatorer som övervakningsinstrument</i>	
2.4	Utveckling av planläggning som instrument för hållbar utveckling	18
3	Ett nordiskt handlingsprogram för planläggningens användning som instrument för hållbar utveckling 2001-2004	19
3.1	Ny kurs för Norden – planläggning och hållbar utveckling.....	19
3.2	Stadspolitik – hållbar utveckling av städer	21
3.3	Gränsområden – befrämjande av planläggningssamarbetet i Nordens gränsområden	22
3.4	Metodutveckling och forskning – planläggning för hållbar utveckling.....	24
4	Administration och finansiering	28
Bilaga	29
	Åtgärder för att befrämja hållbar utveckling i det nordiska och europeiska samarbetet	
	<i>Den nordiska strategin för hållbar utveckling: "En ny kurs för Norden"</i>	
	<i>NÄRP: nordisk regionalpolitik</i>	
	<i>ESDP och EU Stadsmiljö</i>	
	<i>Baltic 21 och VASAB</i>	
	<i>CEMAT</i>	
	<i>HELCOM: Helsinki Commission</i>	

1 Inledning

1.1 Det politiska initiativet

På det nordiska mötet för planministrar på Bornholm den 6 september 2000 fattade ministrarna beslut om att ett memorandum om planläggningens betydelse för en hållbar utveckling skulle utarbetas. Samtidigt skulle det utarbetas ett nordiskt handlingsprogram för utveckling av planläggning som instrument för hållbar utveckling. Memorandumet och handlingsprogrammet skulle fungera som självständiga tilläggsdokument till den nordiska strategin för hållbar utveckling "En ny kurs för Norden".

För tillfället arbetas det med hållbara utvecklingsstrategier i många olika sammanhang. Både på olika geografiska områden lokalt, regionalt, nationellt och internationellt och på olika sektorområden. I detta sammanhang gäller det att kraftigare markera planläggningens roll och möjligheter i ett hållbarhetsperspektiv.

De nordiska statsministrarna samt de politiska ledarna för de självstyrande områdena vidtog den 9 november 1998 deklARATIONEN "Ett hållbart Norden". De nordiska samordningsministrarna och miljöministrarna har på uppdrag av statsministrarna utarbetat en strategi för en hållbar utveckling i Norden "Hållbar utveckling. En ny kurs för Norden". Strategin innehåller mål och insatser för sex sektorer och fem tvärgående insatsområden. Strategin innehåller emellertid inte någon planläggningsdimension och behandlar således inte planläggningens möjligheter att befrämja en hållbar utveckling över sektorgränser. Speciellt den fysisk-funktionella planläggningen (*spatial planning*) har möjlighet att som ett samordnande instrument medta miljömässig, ekonomisk och social hänsyn i sektorpolitiken.

Därutöver håller de nordiska länderna på att utarbeta nationella strategier för en hållbar utveckling, eller så har sådana strategier redan offentliggjorts. Finland offentliggjorde 1998 ett nationellt handlingsprogram för hållbar utveckling som man nu håller på att evaluera. På basis av evalueringen skall man fatta beslut om ett nytt program. Den norska regeringen godkände i juni 1997 en Stortingsmelding gällande miljöpolitik för en hållbar utveckling som fördjupar det ekologiska perspektiv i regeringens "Langtidsprogrammet 1998-2001". I juni 2001 kom den danska regeringens nationella strategi för hållbar utveckling. Ett antal av strategins insatsområden gäller den fysisk-funktionella planläggningen (transport, stads- och bostadsutveckling, turism, offentlighetsprinciper, lokala Agenda 21-aktiviteter). I början av 2001 offentliggjordes Islands utkast till strategin "Hållbar utveckling för ett nytt århundrade – miljöstrategi 2001-2020". Den isländska regeringen räknar med att godkänna det slutliga dokumentet vid årsskiftet 2001/2002 efter en offentlig debatt under året. Sverige arbetar med en hållbarhetsstrategi vars utkast förväntas i november 2001.

Europakommissionen arbetar också med en hållbarhetsstrategi för EU.

De nordiska planministrarna var under sitt möte på Bornholm eniga om att det finns behov för tydligare betoningar av planläggningens roll i en hållbar utveckling. Därför skall det påbörjas ett starkare nordiskt samarbete kring utveckling av planläggning som instrument för hållbar utveckling. Det första resultatet av detta samarbete är ett handlingsprogram för användning av fysisk-funktionell planläggning (*spatial planning*) som instrument för hållbar utveckling. Handlingsprogrammet finns inkluderat i kapitel 3-4.

1.2 Syfte

Syftet med detta dokument är i första hand att redogöra för planläggningens möjligheter att tvärsektorielt samordna insatser för en hållbar utveckling. Därvid betonas att planläggning som instrument kan användas till att säkra helheten i de många initiativ som tas för att befrämja hållbar utveckling. Detta dokument fungerar som supplement till den nordiska hållbarhetsstrategin "En ny kurs för Norden".

Det andra syftet är att med det nordiska handlingsprogrammet få igång projekt som stöder hållbar utveckling. Det är frågan om konkreta initiativ till forskning och utredningar med syfte att utveckla planläggningsinstrumentet. Projekten i handlingsprogrammet bygger vidare på ett antal initiativ som redan tagits inom nordiskt och europeiskt planläggnings- och regionalpolitiskt samarbete eller i de enskilda nordiska länderna.

Begreppet planläggning kommer i fortsättningen att användas i ett brett perspektiv. Planläggning definierad som fysisk-funktionell planläggning är bredare än traditionell fysisk planläggning som befattar sig med den fysiska disposition och utformningen av konkreta byggprojekt.

1.3 Planläggning och hållbar utveckling

Hållbar utveckling betyder att nuvarande generationer skall kunna uppfylla sina behov utan att framtida generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov är i fara. Hållbar utveckling innebär en förändringsprocess där utnyttjandet av resurser, styrande av investeringar, riktning för den teknologiska utvecklingen och institutionella ändringar kommer i samklang med såväl framtida som nuvarande behov (jfr. Brundtlandkommissionens definition av hållbar utveckling). En hållbar utveckling kräver en bättre integration av tre av varandra beroende dimensioner: en ekonomisk, en social och en miljömässig dimension.

Den fysisk-funktionella planläggningen (*spatial planning*) kan användas som ett instrument för att samordna en socioekonomisk utveckling genom att förebygga miljöproblem samtidigt som natur- och kulturmiljöer beskyddas. Utmaningarna för planläggningen ligger i att säkra en effektiv användning av begränsade arealresurser och att bidra till en balanserad regional näringsutveckling samt ett balanserat utnyttjande av resurser (natur och landskap,

jord, vatten, luft). Eftersom den fysisk-funktionella planläggningen har ett långtidsperspektiv kan den innehålla viktiga hållbarhetsprinciper.

Med detta som bakgrund innebär planläggning för hållbar utveckling en strävan att förlika *utveckling* och *bevarande* som två koncept som kompletterar varandra framom att se dem som ett motsättningspar.

Genom planläggning skapas lösningar som är bundna till bestämda geografiska områden. Hållbar utveckling kan inte enbart skapas på lokal nivå. Genom planläggning är det möjligt att tillgodose olika geografiska dimensioner: lokala, regionala, interregionala, globala. Med planläggningsinstrumentet skapas lösningar som är anpassade för bestämda geografiska områden samtidigt som lösningarna relateras till andra – större eller mindre – geografiska sammanhang.

Planläggningen sysslar med att tvärsektoriellt samordna olika aspekt av den socioekonomiska utvecklingen: stadsutveckling, utveckling på landsbygden, relationer mellan städer och landsbygden, utveckling av infrastrukturer samt miljövänlig användning av areal- och naturresurser. Planläggningsprocedurer bygger på och skall vidareutvecklas till att offentligheten dras med i en demokratisk beslutsfattningsprocess så att olika intressen i utvecklingsförloppet kan avvägas mot varandra.

2 Planläggningens möjligheter att verka för hållbar utveckling

Vad kan den fysisk-funktionella planläggningen bidra med då det skall skapas en hållbar samhällsutveckling? I detta kapitlet ges först ett antal exempel på utvecklingsområden där problemställningen involverar flera sektorer och därför kräver en tvärsektoriell lösning (2.1). Det kan vara sektorer så som service- och industrinäring, bostäder, arbetsmarknad, transport, turism eller lantbruk. Här kan den fysisk-funktionella planläggningen samordna insatser från olika sektorer för en hållbar utveckling. Därefter talas det om medborgardeltagandet i planlägningsprocessen som en motsvarighet till kravet om demokratiskt deltagande i konceptet för hållbar utveckling (2.2). Dessutom beskrivs två verktyg som kan kvalificera planlägningsarbetet och därmed förbättra en helhetsorienterad insats för hållbar utveckling (2.3). Slutligen diskuteras behovet av att utveckla planlägningsinstrumentet i nordiska sammanhang och det redogörs för valet av insatsområden i handlingsprogrammet (2.4).

2.1 Sektorintegration genom fysisk-funktionell planläggning

Regional planläggning och näringsutveckling

Den regionala tillgång i planläggning ger ett sammanhang i utvecklingen samtidigt som regionala och lokala särdrag och kompetens beaktas:

En hållbar regional näringsutveckling satsar på regionens kompetens och styrkor i den internationella konkurrensen. Detta kräver ett ökat samarbete mellan städerna istället för att städer försöker utkonkurrera varandra. Genom planläggning och formaliserat samarbete mellan städer i form av stadsnätverk kan man säkra ett mera effektivt utnyttjande av regionens infrastruktur och servicefunktioner.

Förändringar i näringsutvecklingen betyder att regioner är tvungna att definiera sin roll i den ökande globaliseringen och internationell konkurrens och att hitta sina starka områden. Med utgångspunkt i en analys av en regions kompetens och särdrag kan planläggningen bidra till att hitta insatser som främjar näringslivet. En sådan analys skulle visa vilka områdesbehov, tillgång av markareal och lokaliseringskrav som gäller för en regions specifika näringsutveckling. Näringsutvecklingen i de nordiska länderna präglas mer och mer av servicenäringar och näringar baserade på kunskap vilka ställer andra krav på den fysiska omgivningen än äldre produktionsnäringar har gjort. Dessa förändringar i näringsutvecklingen gör det möjligt att avkoppla ekonomisk tillväxt från ökad miljöbelastning.

Exempel: Riksomfattande mål för områdesanvändning i Finland

Statsrådet fattade för första gången den 30 november 2000 beslut om riksomfattande mål för områdesanvändning. Målen har förberetts i en interaktiv process med riksdagen, flera ministerier, förbunden på landskapsnivå och regionala miljöcentraler. Dessutom har webbsidorna använts.

De riksomfattande målen preciserar lagens allmänna syfte, vilken är organisering av områdesanvändningen och därigenom skapa förutsättningar för en bra livsmiljö och främja en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling.

Målen främjar också verkställandet av internationella överenskommelser om skyddet av kulturmiljön, den biologiska mångfalden, klimatförändringar och den regionala utvecklingen i europeiskt perspektiv.

Målen har grupperats i följande helheter:

- fungerande regionstruktur
- enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön
- kultur- och naturarv, rekreation i naturen och naturresurser
- fungerande förbindelsenät och energiförsörjning
- specialfrågor i Helsingforsregionen
- helheter av särskild betydelse som natur- och kulturmiljöer

Förutsättningarna att uppnå målen främjas genom planläggningen och genom åtgärder som vidtas av statliga myndigheter, som i sin verksamhet bl.a. skall främja möjligheterna att uppnå målen. I planläggningen på landskaps- och kommunnivå konkretiseras målen genom att man beaktar särdragen i varje enskilt område och ser till att de samordnas med regionala och lokala mål. Planläggningen på landskapsnivå omfattar en områdesplan och ett regionalt utvecklingsprogram. För utarbetandet av båda ansvarar samma organisation, landskapsförbunden.

Exempel: Regionalt näringsssamarbete i stadsnätverk i Danmark

Med "Landsplanredegørelse 2000 – Lokal identitet og nye udfordringer" utnämnde den danska regeringen två nya landsdelscentrum. Ett av dem är Landsdelscenter Midt-Vest, ett stadsnätverk mellan 4 städer Herning, Ikast, Holstebro och Struer i Ringkøbing län i mellersta och västra Jylland. Området är välkänt för textil- och beklädnadsindustri och nu senare även för sin vindkraftsindustri. Området blir också ofta förbundet med "jysk foretagsamhed": man har lust och mod att starta eget.

Landsdelscentrets styrelse har bestämt att det skall göras en näringsutvecklingsstrategi för Landsdelscenter Midt-Vest. Denna strategi utarbetas i samarbete med regionala närings- livsbefrämjande aktörer, Ringkøbing län samt miljö- och energiministeriets landsplaneringsavdelning.

Näringsutvecklingsstrategin bygger på en analys av regionens speciella styrkeområden och kompetenser eftersom de har en avgörande betydelse för de kommande årens utveckling. Det är dem regionen skall leva av och konkurrera med. Således riktas strategin både mot de traditionella verksamheter, som området har levt av i många år (trä- och möbelverksamheter samt livsmedel) och mot de nya "tillväxt"-verksamheter (t.ex. informations- och kommunikationsverksamheter).

Som ett integrerat element av landsdelscentrets näringsutvecklingsstrategi utarbetas samtidigt en planeringsstrategi. Planeringsstrategin är ett förarbete eftersom den fysiska utformningen av landsdelscentret skapar nya ramar och befrämjar möjligheterna för utvecklingen i regionen. Genom den fysiska planläggningen kommer man att hitta lösningar på var verksamheterna kan och kommer att lokaliseras, hur man får aktiviteter igång i gamla industriområden osv.

När planeringsstrategin inarbetas i näringsutvecklingsstrategin finns det goda möjligheter för att verksamheter, näringsbefrämjande aktörer och planläggare tillsammans kan skapa underlag för en hållbar näringsutveckling i regionen.

Hållbar utveckling av städer

Planläggning bidrar till att hitta balansen för stadsutvecklingen mellan behovet av nya markområden å ena sidan och återanvändning av äldre stadsområden och förtätning av städer å andra sidan:

Hållbar utveckling av städer innebär att man vill förhindra en tillväxt som sker okontrollerat och som utspridd bebyggelse i öppna landskap. Utspridd bebyggelse medför områdes- och miljömässiga problem så som ökat områdesbehov, ökat transportbehov och avhängighet av bil, överförbrukning av medel vid etablering av infrastrukturer samt generellt ökad energiförbrukning. Genom förtätning av städer reduceras behovet av nya områden för stadsutveckling.

Planläggning kan till exempel revitalisera gamla närings- och hamnområden genom att omforma dem för nya funktioner i staden. Då gamla stadsområden återanvänds kan olika funktioner inom staden integreras om detta inte ger upphov till en väsentlig belastning av närmiljön. De nya service- och kunskapsnäringarna kan integreras med andra funktioner eftersom de är mer miljövänliga än tidigare produktionsnäringar. Samlokalisering ger möjlighet att reducera transportbehovet mellan bostad och arbete och befrämjar även användningen av mer miljövänliga transportmedel (kollektiv trafik). Planläggningsprocessen kan inspirera till nya former för samarbete och dialog mellan olika intressenter vid stadsförnyelse samt öppna möjligheter för offentliga-privata partnerskap då förändringsprojekt skall genomföras.

Om nya områden skall tas i bruk vid stadsutveckling kan planläggningen säkra att detta sker i en sådan ordning som prioriterar områden där utbyggnaden följs upp av investeringar i infrastruktur framom områden där stadsutveckling sker först i ett längre tidsperspektiv.

Exempel: Planläggning för hållbar stadsutveckling i Norge

Kristiansands kommunplan för 2000-2011 tar sikte på en koncentrerad stadsutveckling. Utbyggnaden i olika delar av stadens utkanter är liten i jämförelse med förtätning i redan utbyggda områden i och runt centrum och i stadsdelscentrumen. Det skall föras en mer restriktiv områdespolitik då det gäller att ta i bruk nya områden och värdefulla strand- och friluftsområden. Förtätning och urbanisering hänger ihop med önskan om att öka bussutbudet på en stark central kollektivtrafikaxel. Kommunen har igångsatt ett större stadsstrukturprojekt som kallas "*Areal og buss*". Kollektivtransporten skall stärkas genom att: definiera en huvudaxel med knutpunkter, se på de allmänna förutsättningarna i samarbete med aktuella myndigheter, vidare utveckla en kollektivplan och söka finansiering för att genomföra initiativ. Genom att koordinera dagens bussrutter till en s.k. "bussmetro" uppnår man 5 minuters frekvens på den centrala kollektivtrafikaxeln mellan 0700 och 1700 och en något lägre frekvens på kvällsavgångarna. Stadsutvecklingen kommer i framtiden till stor grad att ske som förtätning och urbanisering runt denna kollektivtrafiksaxel.

En klimathandlingsplan ger en översikt av de lokala utsläppen av klimatgaser och tekniska, ekonomiska och hållningsmässiga möjligheter för att ändra dessa. Dessutom arbetar Kristiansand med att bygga ut fjärrvärmenätet för bl.a. att utnyttja spillvärme från industrin. I första omgången kommer kunderna att vara nya offentliga byggnader och ny koncentrerad bostadsbebyggelse, samt offentliga byggnader med uppvärmningssystem som är anpassade till vattenburen värme. Koncessionsområdet för fjärrvärme är i stor grad sammanfallande med området för bussmetro och bostadsförtätning. Fördelningsnätet för fjärrvärmen faller samman med kollektivtrafiksaxeln och kommer att stärka stadsutvecklingen.

Exempel: Helhetsplan för omformning och förnyelse av ett stort industriområde i Danmark

Den stora industriområdet i stadsdelen Valby i Köpenhamn ligger i närheten av en av de stora stationerna och har under de senaste åren "väntat" på att bli förnyat.

För att komma igång med processen har en mångsidig grupp bestående av ägare, entreprenörer, stadsdelsråd, Köpenhamns kommun och miljö- och energiministeriet utarbetat ett planlägningsunderlag för en samlad omformning från industri till integrerat stadscentrum. Stadsdelsrådet hade diskuterat frågan med Valbyborna, och Köpenhamns kommun gjorde lokalplan och budgetbeslut. Det finns enighet bakom den plan som förverkligas av ägare och entreprenörer.

Det gamla industriområdet blir nu till en del av ett stadscentrum med attraktiva inköpsställen, nya öppna torg, gator och stadsrum. Man har passat in olika bostadstyper, butiker, service-närings- och skolor och fria områden. Fabriksbyggnader som varit värda att bevara återanvänds. Det skapas plats för kultur, idrott, teater, musik, ett hälsoshus m.m. Dessutom betonar man kvalitetsfrågor i arkitekturen.

Omformningen och förnyelsen av industriområdet visar på de möjligheter som finns då man vill återanvända tidigare näringsområden till modern stadsbyggnad. Blandade funktioner, korta avstånd, möjligheter för kollektiv trafiken, täthet och hög kvalitet är viktiga faktorer i en hållbar stadsutveckling.

Vid planläggning av detaljhandelsstrukturen kan det skapas attraktiva stadsmiljöer:

En ändamålsenlig lokalisering av butiker och butikscentra säkrar en levande handel i stadskärnor och i lokala centrum. Då säkras ett bra varuutbud, god tillgänglighet för alla befolkningsgrupper och korta avstånd till butiker. Planläggning kan motverka den tilltagande koncentrationen av detaljhandel till stora butiker eller butikscentra, t.ex. genom att fastställa maximal storlek och maximal butiksareal i ett område i förhållande till den regionala detaljhandelsstrukturen.

Transport och miljö

En ändamålsenlig lokaliseringsstrategi kan rationalisera transportarbetet och därmed bidra till en reduktion av de transportrelaterade miljöproblemen:

Genom planläggning kan arbetskraftskrävande verksamheter placeras i närheten av stationer så att det finns möjlighet för effektivt utnyttjande av kollektiv trafiken. Vad gäller transporten av varor kan planläggningen befrämja användningen av miljövänliga transportkedjor som kombinerar flera olika transportformer.

Det finns en stigande efterfrågan på transportarbete. Ökad internationell konkurrens leder till en tilltagande arbetsfördelning mellan verksamheter som har olika transportbehov. Verksamheter inför nya produktionsprinciper, som "just in time", och det sker en centralisering av lagerfunktioner. Efter att transportregioner har utsetts och regionala lokaliseringsstrategier för verksamheter och andra funktioner har utarbetats, kan platser för trafik och andra tekniska anlägg, inklusive transportcentra, samt platser för bestämda verksamheter och institutioner utses. En transportrelaterad lokaliseringsstrategi kan dessutom vara utgångspunkt för en planläggning som säkrar en

effektiv användning av existerande infrastruktur framom en utbyggnad så att arealresurser kan sparas.

Exempel: Stationsnärhetsprincipen som stadsutvecklingsstrategi i Danmark

Stationsnärhetsprincipen innebär att stadsfunktioner som för med sig mycket trafik och som passar för fysisk koncentration (t.ex. kontorsbyggnader) placeras i närheten av de mest ändamålsenliga stationerna längs järnvägen – de så kallade trafikknutpunkterna. Regionplanläggningen i det danska huvudstadsområdet grundar sig på denna princip.

Huvudstadsområdet består av en samlad struktur av "stadsfingrar" (efter den så kallade Fingerplanen från 1947) med många stadscentrum uppbyggda kring stationer vid järnvägsnätet och med gröna områden emellan där det idkas lantbruk och där det finns fritidsmöjligheter.

Utgående från en helhetsorienterad stadsutveckling har stationsnärhetsprincipen följande fördelar:

- Miljö- och energihänsyn: Transportsektorns CO₂-utsläpp stabiliseras och reduceras. Transportarbetet flyttas från bil till mer energibesparande och miljövänliga transportformer.
- Ekonomisk hänsyn: Stora investeringar som gjorts i kollektivtrafiken utnyttjas på bästa möjliga sätt. Verksamheter får bästa möjliga tillgång till arbetskraft.
- Arbetsmarknads- och socialhänsyn: Lätt tillgängliga för familjer utan bil. Endast ca hälften av familjerna i huvudstadsområdet har tillgång till bil.

Genom regionplanläggningen har det i huvudstadsområdet utpekats över 40 kollektiva trafikknutpunkter och cityterminaler på s-tågnätet och det regionala järnvägsnätet. Kontorsbyggnader och liknande skall lokaliseras på ett område som ligger högst 500 m från dessa knutpunkter, och i andra hand på ett område med 500-1000 m avstånd. Undersökningar av trafikanters beteende har visat att lokalisering i närheten av stationer befrämjar miljövänliga transportformer.

Även utanför huvudstadsregionen håller principen om stationsnära lokalisering på att finna fotfäste i regionplanläggningen. I Århus län skall stadstillväxten och kollektivtrafiken i framtiden kopplas samman så att transportarbetet kan begränsas. Bostads- och näringsområden skall planläggas samtidigt med en effektiv kollektivtrafik. Stadsfunktioner som skapar mycket trafik, t.ex. stora verksamheter eller institutioner med många anställda eller besökande bör lokaliseras tillsammans med lätt tillgängliga knutpunkter inom kollektivtrafiken.

Exempel: Kollektiv busstrafik på landsbygden i Island

Kollektiv transport i Island har avvecklats i takt med ökad privatbilism och bättre bilvägar i hela landet. Resultatet är en explosiv ökning av biltrafik, såväl personbilar som godstransport, med därtill hörande luftföroreningar. Förutom att denna utveckling för med sig besvärligheter för de boende runt om i landet påpekas det att den också berör turistnäringens möjligheter i hög grad.

Mot denna bakgrund utredde kollektiv busstrafik i glesbygd där man speciellt undersökte tre regionala områden: Västlandet, ett utpräglat lantbruksområde, Skagafjörður på Nordlandet och Djúpvogur på Östlandet där det inte förekommer stöd av en större tätort i omedelbar närhet. Utredningen mynnar ut i några förslag med avsikt att förstärka möjligheterna till att upprätthålla regelbunden busstrafik runt om i landet. Befolkningsunderlaget varierar avsevärt i de undersökta områdena. Det påpekas att planering av kollektivtrafik bör föras närmare dem som är i behov av denna service. Det vill säga, att överväganden bör göras inom ramarna för kommunal planläggning och i samarbete med aktörer inom trafiksektorn.

I Island finns inte en administrationsnivå mellan stat och kommun och därmed finns det ingen given regional indelning för att avgränsa områden för den kollektiva trafiken. Emedan det inte finns obligatorisk regionplanläggning i Island för gränsbestämda regioner föreslår man i utredningen att det genomförs en geografisk indelning som beaktar kollektivtrafikens möjligheter. Det förutsätts att kommunerna inom dylikt område bildar ett bolag för samarbete av kollektiv busstrafik. Bosättningsområden föreslås klassifierade efter tätort, inre glesbygd, yttre glesbygd och spridd bosättning.

Utredningen redogör också för en föreslagen rollfördelning för ett framtida samarbete mellan stat, kommuner och privata bussbolag. Man föreslår till exempel att upphäva återbetalning av såkallat tung beskattning på bussar, och att den offentliga sektorn köper i stället bestämda tjänster av bolag och enskilda genom överenskommelser på tre till fem år.

Efter lagändring i maj år 2001, har Vägverket fått i uppdrag att arbeta för att införa flera av utredningens förslag. En ny ordning baserat på anbud skall vara genomförd år 2005.

Turism

Planläggning bidrar till en utveckling av en turismen så att den tar hänsyn till skyddet av landskap och bevarande av kulturmiljöer och som stöder en lokal sysselsättning:

Genom planläggning kan man förhindra att naturvärden slits ytterligare ned. Särskilt hotas sårbara naturområden som stränder och fjällområden av ökad turistström men hotas också av stadsbefolkningens rekreationbehov.

Områdesreservationer för ferie och fritid kan göras utgående från en strategi som satsar på kvalitetsutveckling. Detta innebär t.ex. förbättring av faciliteter för turister och utveckling av en för platsen karakteristisk turism som säkrar stadsmiljöer, natur- och kulturmiljöer samt skapar lokal sysselsättning.

Exempel: Planläggning för turism med näringsmässiga, kulturella och ekologiska förtecken i Åre kommun i Sverige

Åres utveckling

I Åre kommun är turismen en viktig näring (Jämtlands län). Tidigare statliga satsningar var visserligen viktiga för turismen man gav inte det resultat som man förväntat sig. Nu tog kommunen initiativ till en ny satsning för att utveckla Åre. Man satsade och fick statligt stöd till en störtloppsbacke med villkor att näringslivet i regionen medfinansierade projektet. Gensvaret blev stort med nya butiker, restauranger och cirka 2000 turistbäddar. Åre utvecklades från en by till en liten stad.

Kommunens planläggning

Den befintliga områdesplanen blev snabbt föråldrad. För att styra expansionen och lyfta fram det som är specifikt för Åre, har man nu tagit fram en översiktsplan för centrala Åre – en plan med fokus på byggmöjligheter, kultur, trafik och parkering. En skrift om byggnadsutformning och miljö kompletterar planen. Här blev "nationalromantiken" inspirationskällan för att "konkurrera" med den importerade alpstilen. Därefter utarbetades en översiktsplan för Åredalen som tog upp exploateringar, vatten och avloppslösningar, alpina skidområdet, annan rekreation, kultur och riksintressen. För skyltar, belysning och den yttre miljön togs ett "designprogram" fram i samarbete med näringslivet. Slutligen kunde en kommunomfattande översiktsplan tas fram.

Framtida satsningar

Åreskutan och de omgivande riksintressanta bergsmassiven tillsammans med byn, "den lilla staden" med sin charm och sitt goda utbud, ger Åre goda framtidsutsikter. Konkurrensen mellan olika vintersportorter är dock hård. Skidsystemet måste ständigt förnyas. Åre behöver också kompletterande aktiviteter; mer handel, bättre service och högre standard. Byn behöver utvecklas för att bli attraktiv hela året.

Uthållig fjällmiljö

Många har svårt att få ihop långa fjällresor, plastskidor, liftar och nerfarter med ett gott miljötänkande. Men till Åre kan man åka med tåg, det behövs ingen bil. Visst utsätts Åreskutan för en stark miljöpåverkan, men samtidigt kan den övriga fjällvärlden skonas. Dessutom ger turismen intäkter som kan användas för miljöåtgärder och skydd av de riksintressanta fjällområdena. Åtgärder som är nödvändiga eftersom turisterna inte bara efterfrågar branta backar och starka upplevelser. Ren luft, rent vatten, frisk natur och vida utblickar blir allt viktigare för allt fler.

Biologiskt mångfald

Planläggning kan styra en ändamålsenlig områdesförvaltning som tar hänsyn till naturskydd och biologiskt mångfald, och bidrar till integration av naturhänsyn i lantbruk, skogsbruk, fiskeri och anläggningar i öppna landskap:

Vid planläggning kan fastslås platserna för värdefulla naturområden, sårbara naturområden eller områden därifrån vissa aktiviteter kan påverka sårbara naturområden (buffertzoner) eller spridningskorridorer. Med detta som bakgrund kan planläggningen skapa grunder för utformningen av differentierade krav och villkor för verksamheter och lantbruk eller i samband med utvinning av råmaterial, etablering av trafikanläggningar m.m. Därutöver är det möjligt att utpeka speciella insatsområden för naturskydd och förbättring av naturområden.

Andra områdesintressen som påverkar biologiskt mångfald är t.ex. bundna till värdefulla lant- och skogsbruksområden, kustområden, våtmarker eller besöksområden. Genom planläggning är det möjligt att skapa en geografisk överblick över vilka områden olika intressen är bundna till. I planlägningsprocessen kan de många olika intressena i områdesanvändningen avvägas mot varandra t.ex. städernas tillväxt, trafikplaner, intensivt lantbruk, intensivt husdjursproduktion, friluftsliv- och skyddsintressen, och det kan skapas en balans mellan användning och beskydd.

Exempel: Partnerskap för förvaltning av lokala resurser i Norge

Aurland kommun i Sogn og Fjordane förvaltar natur- och kulturvärden av stort nationellt intresse. Områdena är viktiga för turism och delar av kommunen (Naerøyfjorden) har av staten blivit föreslagna som naturskyddsområden. Mitt i dessa intressen står markägare och lokala samhällen som tappar med utflyttning och pessimistiska utsikter för traditionella näringsgrenar.

Utmaningen för samhället i Aurland var att ta en positiv attityd i förhållande till turism och förvaltning av den biologiska mångfalden. Lokalsamhället har arbetat på att få en förvaltning som satsar på lokalt ansvar, partnerskap och skydd genom aktiv, hållbar användning. Som ett lokal Agenda 21 initiativ och uppföljning av en kommunalplan för natur- och landskapsförvaltning för Aurland kommun har man bildat en organisation – "Aurland Naturverkstad". Organisationen består av representanter för markägare, fjellstyret, turlag, jakt- och fiskelag, turistnäringar och Aurland kommun. Organisationen är till för utformning av förvaltningsplaner och stimulering av lokalbaserad näringsutveckling.

Aurland Naturverkstad är något nytt, baserat på en öppen dialog och likvärdigt samarbete mellan markägare och offentlig förvaltning. På detta sätt vill man bygga upp lokal handlingskraft, ansvar och kreativitet med sikte på ett ökat värde baserat på hållbar förvaltning av den biologiska mångfalden och kommunens kulturlandskapsresurser.

Interregional planläggning i gränsområden

Ovan finns beskrivet hur den fysisk-funktionella planläggningen kan verka för hållbar utveckling genom sektorintegration. Näringsutveckling, stadsutveckling, stad-land relationer, transportstrukturer och turism bör få speciell uppmärksamhet i gränsområden eftersom utvecklingen inte stannar vid landsgränserna och regioner bildas oberoende av ländernas gränser. Gränsområdena bildar självständiga regioner där det sker utväxling av varor, tjänster, arbetskraft, kunskap och kultur tvärs över landsgränserna. Gränserna är emellertid ofta mycket hämmande för bildandet av regioner tvärs över gränserna. Här stöter olika landspecifika regler och praxis samman och vållar problem för en ändamålsenlig utveckling av regionen, t.ex. olika detaljhandels- och arbetsmarknadsregler. Gränserna definierar dessutom ekonomi, skatter och avgifter och ofta också språk, kultur, vanor, produkter och förbrukningsprioriteringar. Ett planläggningssamarbete tvärs över landsgränserna är speciellt viktigt för att de olika regelverken och praxisen inte medför oavsiktligheter i den fysisk-funktionella utvecklingen i dessa regioner.

Exempel: Samarbete över gränser, Haparanda kommun (Sverige) och Tornio/Torneå stad (Finland)

På gränsen mellan Sverige och Finland har de båda städerna Haparanda och Torneå bildat en gränslös svensk-finsk region. Gränssamarbetet har utvecklats och fördjupats alltmer sedan mitten av 80-talet. År 1987 bildades samarbetsorganisationen Provincia Bothniensis, vars syfte var att utveckla, utvidga och fördjupa samarbetet mellan städerna. I dag sträcker sig samarbetet över så gott som alla kommunala verksamhetsområden; städerna har byggt ihop fjärrvärmenäten, man har gemensamt avloppsreningsverk, gemensamma investeringar inom räddningstjänsten, gemensam grundskola och språkskola samt ett gemensamt gymnasieprogram (Europagymnasiet).

Efter Sveriges och Finlands EU-inträde har samarbetet fått ytterligare näring och våren 1995 utropade sig Haparanda och Torneå till en ny gemensam stad, Eurocity, med 35000 invånare och 2000 företag. Gränssamarbetet har numera en inriktning på att bygga samman de två syskonstäderna fysiskt och verksamhetsmässigt. Man delar också på den fysiska planeringen.

De båda städerna ligger i Bottenviksbågen, en region som sträcker sig från Brahestad i Finland till Piteå i Sverige. Målet för regionen, inklusive Haparanda och Torneå, är att genom regional utvecklingsplanering skapa en gemensam vision om regionens framtid samt en utvecklingsstrategi för att förstärka Bottenviksbågens samhälls- och näringsliv. Det handlar om att rätt nyttja mark- och vattentillgångarna, att tillvarata kulturarvet och våra naturresurser. Planeringen skall också stimulera ett bättre samarbete för göra näringslivet mera mångsidigt och konkurrenskraftigt. En annan avsikt är att identifiera regionens ställning i EU och göra Bottenviksbågen till ett känt begrepp.

I de båda städerna har stadsfullmäktige på hösten 2000 godkänt utvecklingsplanen "På Gränsen" för genomförandet av ett gemensamt centrum på statsgränsen mellan städerna. Målet är att bygga samman städerna till en väl fungerande helhet. Avsikten är också att centret skulle utgöra en modell för ett europeiskt samarbete mellan grannländer.

Med tanke på den hållbara utvecklingen har projektet markanta fördelar. Det stöder utvecklandet av en samhällsstruktur som kan förtäta stadsstrukturen och hindra den utspridda bebyggelsen i städernas utkanter. Samtidigt kan det stöda utvecklingen av en förbättrad kollektivtrafik. Under våren 2001 har man börjat planeringen för genomförandet som ett Interreg IIIA projekt. Detta projekt skall vara färdig våren 2003.

2.2 Demokrati och medborgardeltagande

Hållbar utveckling har ett demokratiskt element och betydelsen av medborgardeltagandet i beslutsfattningsprocessen betonas. Processen kring utarbetandet och godkännandet är speciell genom att planförslag offentliggörs och det finns möjlighet för invändningar, medborgarmöten och klagomål. Processen gör att olika intressen i områdesanvändningen eller i bestämda utvecklingsriktningar kan tillgodoses och avvägas mot varandra. Det finns möjlighet för befolkningen att delta i beslutsfattningen kring utvecklingsinriktningar.

Principer om medborgardeltagande i planlägningsprocessen tillgodoser avsikten med lokala Agenda 21-processer samt Århuskonventionen från 1998 om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser samt möjlighet att överklaga och till rättslig prövning på miljöområdet.

2.3 Planläggningsverktyg

Miljökonsekvensbeskrivning (Strategic Environmental Assessment – SEA) som exempel på planläggningsmetod

SEA är miljökonsekvensbedömning som ligger för och över projektnivån. Man talar ofta om strategisk miljöbedömning i förbindelse med planer, program och politik. Ett EU-direktiv med krav på miljökonsekvensbeskrivning för planer och program trädde i kraft den 21 juli 2001.

SEA kan ses som en dynamisk process där bedömning och evaluering sker i takt med att målsättningar eller handlingar ändras eller justeras t.ex. utgående från en miljövärdering. Då sker det en avvägning av positiva och negativa miljökonsekvenser som är bundna till själva målet, precis som en avvägning av olika sätt att nå målen. Grundprinciperna för SEA:

- Utarbetande av redogörelser för miljöpåverkan som beslutsunderlag
- Fastslogna procedurer för genomförande av SEA
- Undersökning av all betydande miljöpåverkan
- Undersökning och evaluering av relevanta alternativ
- Medtagande av allmänheten då SEA utarbetas

SEA av planer är riktat dels mot de formulerade mål för den tilltänkta utvecklingen, dels mot ramarna som planen fastslår. SEA i planläggningsarbetet kan visa på miljömässiga målsättningar och samtidigt bidra till en mer systematisk behandling av lokala eller regionala miljöfrågor. Därmed kan SEA synliggöra en prioritering av miljöhänsyn i planlösningar.

Indikatorer som övervakningsinstrument

I olika sammanhang arbetas det med utveckling av indikatorer som skall övervaka hur miljö- och planläggningsmässiga målsättningar uppnås. Specifika indikatorer för planläggning är under utveckling. Hittills har indikatorarbetet i de nordiska länderna koncentrerat sig på sektorspecifika miljöindikatorer. I Baltic 21-sammanhang (se bilaga) har det utarbetats en indikatorrapport som dock inte innehåller specifika indikatorer för planläggning. Indikatorer relevanta för planläggning ingår i de enskilda sektorspecifika indikatorer eller i de allmänna *headline*-indikatorer. I VASAB 2010-regi (se bilaga) arbetas det med utveckling av mer specifika indikatorer för planläggning.

Under CSD (*Committee on Spatial Development*) har det upprättats något som kallas ESPON (*European Spatial Planning Observatory Network*) och som är ett europeiskt nätverk för övervakning av tillstånd för den fysisk-funktionella utveckling i EU. ESPON är ett Interreg IIIB-projekt för perioden fram till 2006. Nätverket är uppbyggt av nationella institutioner med särskild kunskap om planläggning och som efter behov kan indras i övervakningsarbete, som knutpunkter. ESPON:s arbetsprogram är ett operationellt program, till 50% finansierat av EU.

2.4 Utveckling av planläggning som instrument för hållbar utveckling

Ovan finns beskrivet utvecklingsområden och exempel där man genom planläggning kan tillgodose fler sektorintressen, och där planläggning kan samordna dessa intressen för att befrämja en hållbar utveckling tvärs över enskilda sektorer. Planlägningsverktyg kan understöda denna sektorintegration.

I ett nordiskt perspektiv finns det behov för att utveckla planlägningsinstrumentet och att använda det effektivt för att hitta lösningar på gemensamma nordiska utvecklingsområden. Planläggningens möjligheter i förbindelse med implementeringen av den nordiska hållbarhetsstrategin bör utredas. Speciell tyngdpunkt bör ges åt hållbar utveckling i nordiska städer och transportproblem i det sammanhanget. Städerna samlar stora delar av befolkningen och där finns stor ekonomisk, social och kulturell aktivitet.

Därutöver finns det behov för utvecklande av metoder för planläggning så som användning av strategisk miljöbedömning (SEA). I det sammanhanget kan de nordiska länderna dra nytta av en gemensam uppsamling av erfarenheter med avseende att förbättra initiativen på nationellt plan.

I handlingsprogrammet utpekades därför fyra insatsområden som anses ge mest nordisk nytta då man eftersträvar att främja en hållbar utveckling i Norden. Det rör sig om följande insatsområden:

1. Ny kurs för Norden – planläggning och hållbar utveckling
2. Stadspolitik – hållbar utveckling av städer
3. Gränsområden – befrämjande av planläggningssamarbetet i Nordens gränsområden
4. Metodutveckling och forskning – planläggning för hållbar utveckling

De enskilda insatsområdena innehåller bakgrund och mål för initiativen, förslag till aktiviteter samt förväntade resultat.

3 Ett nordiskt handlingsprogram för planläggningens användning som instrument för hållbar utveckling 2001-2004

3.1 Ny kurs för Norden – planläggning och hållbar utveckling

Bakgrund

Bland de olika strategierna i "Ny kurs för Norden" är det några där en framsynt fysisk-funktionell planläggning kan vara ett kompletterande verktyg för att nå en långsiktigt hållbar utveckling. Det gäller främst transportområdet, men också energiområdet, jordbruket, skogsbruket, näringslivet, biologisk mångfald, natur- och kulturmiljön, medborgarmedverkan i planläggningen och omvärldskontakter i närområdet.

För de nordiska länderna och deras regioner handlar strukturfrågorna och den fysiska och regionala planeringen i första hand om var infrastrukturen, regionalt viktiga funktioner, bostads- och arbetsplatsområden, och natur- och kulturvärden är lokaliserade i förhållande till varandra. Hur dessa är lokaliserade påverkar i hög grad människors möjligheter att organisera sina vardagsliv och därmed transportbehovets storlek och påföljande immissioner, buller och säkerhet. Men det handlar också om att skapa en hållbar stadsstruktur och hållbara städer, orter och samhällen. Sammanhängande grönområden i våra samhällen och den omgivande landsbygden innebär goda livsmiljöer för människorna men också en rikare biologisk mångfald. Ett sätt att åstadkomma ett hållbart nätverk av städer och samhällen är att binda samman regionala centra med snabba kollektiva transporter. Nordens relativt små, glesa och sårbara lokala bostads- och arbetsmarknadsområden skulle på detta sätt ombildas till ett nätverk av måttligt stora, fattbara orter med egen identitet och med hög tillgänglighet till varandra. Sådana förstorade och diversifierade bostads- och arbetsmarknader ger tryggare jobb och för olika delar av näringslivet närmare varandra. Nätverket kommer också att utgöra en stödjande struktur för glesbygden med sina mindre orter och samhällen, där många människor föredrar att bo nära naturen.

För att åstadkomma en hållbar utveckling i ett nordiskt perspektiv, socialt, kulturellt, ekonomiskt och miljömässigt, måste också naturmiljön och landskapet i anslutning till nätverket av städer utvecklas på ett nytt och kreativt sätt. Människorna måste kunna identifiera sig med naturen och landskapet kring sina boplatser lika väl som med värdena i stadsmiljön. Landskapet kring våra städer och samhällen med sina åkrar och skogar kommer också att behöva utvecklas som delar i ett framtida kretslopps-samhälle. Här handlar det om energiförsörjning med förnybara energikällor som exempelvis biomassa och vindkraft, naturligt omhändertagande av avloppsvatten och förhandlingar med aktörer på den omkringliggande landsbygden för miljöanpassad deponering av t.ex. rötslam och aska. Här behövs då en god lokal och regional fysisk planering som ett verktyg för att åstadkomma goda helhetslösningar.

Frågan om planläggningens roll för en hållbar utveckling har utvecklats i en rad transnationella Interreg IIC-projekt under de senaste åren och kommer att ytterligare utvecklas i en rad projekt inom ramen för det nya Interreg III. I dessa projekt samverkar de nordiska länderna med länderna kring Östersjön och Nordsjön och erfarenheterna ökar om planläggningens betydelse för en hållbar ekonomisk, social och miljömässig utveckling i Norden och vår närmaste omvärld.

Mål

- Att minimera transportbehovet genom samverkan och regional planering mellan kommuner och städer beträffande lokala bostads- och arbetsmarknader, kommunikationer och regionalt viktiga funktioner.
- Att verka för en god och energieffektiv regional och lokal kollektivtrafik som har god och säker anslutning till regionalt viktiga funktioner som sjukhus, högskolor, arbetsplatser, fritidsanläggningar och andra trafikknutpunkter.
- Att bevara och stärka en väl fungerande grönstruktur med biologisk mångfald i städerna, på det regionala planet och i samhället i stort.
- Att utveckla den alternativa energiförsörjningen genom exempelvis vindkraft och biomassa.
- Att verka för kretsloppslösningar i städer som bygger på samverkan med den omgivande landsbygden.

Aktiviteter

- Att identifiera de åtgärder/förslag i "Ny kurs för Norden" där planläggning kan vara ett effektivt instrument. Det gäller bl.a. fysiska strukturer, lokalisering av regionalt viktiga funktioner och bevarande av natur- och kulturarvet. Projektet bör ledas av Nordregio¹ och genomföras i samverkan mellan de nordiska planmyndigheterna.
- Att hålla ett antal nordiska seminarier kring frågan om planläggningens roll i "Ny kurs för Norden" och vilka planlägningsverktyg som krävs för detta.

Förväntade resultat

- En förstudie av planläggningens konkreta möjligheter att stödja vissa förslag/åtgärder i "Ny kurs för Norden".
- Ett antal nordiska seminarier kring frågan om vilka planlägningsverktyg som krävs för att implementera "Ny kurs för Norden" som resulterar i en översikt över konkreta framtida åtgärder för de nordiska planmyndigheterna.

¹ Nordregio – the Nordic Centre for Spatial Development – är ett FoU-institut för regional utveckling och fysisk-funktionell planering. Nordregio blev etablerat av Nordiska Ministerrådet i 1997. Institutet är lokaliserat i Stockholm.

3.2 Stadspolitik – hållbar utveckling av städer

Bakgrund

Dagens utveckling av städer med stort förbruk av områden och resurser och betydliga nedsmutsnings problem är inte hållbar. En stor del av befolkningen i städer är utsatta för buller och dålig luftkvalitet, som i allvarliga fall ger hälsoproblem. Många städer har trafikproblem speciellt under rusningstid. Kollektivtrafiken är dåligt utbyggd och kapaciteten bristfällig speciellt i de större städerna. I många städer finns det stor press på utbyggnad av bostadsområden och områden för idkande av olika näringar, både i och utanför städerna genom att ta i bruk områden som är värdefulla natur- och friluftsområden och jordbruksområden.

För att befrämja hållbar utveckling är det viktigt att ny utbyggnad i större grad kan ske innanför byggnadszonen och med goda förbindelser till kollektiv trafiken. Gamla hamn-, industri- och lagerområden har betydande möjligheter för stadsutvecklingen med nya näringsverksamheter, bostäder och kulturaktiviteter. Bevarande av historiska spår och kulturminnen genom förnyad användning är en viktig strategi. Stadsförändring och växt inifrån kommer att minska trycket på mark- och naturresurser och bidra till bättre utnyttjande av infrastrukturen samtidigt som tillväxten i biltrafik med tillhörande buller och förorening kan begränsas. Ett mer varierande utbud av tjänster och aktiviteter på gåavstånd från bostäder och arbetsplatser kan stimuleras. Utmaningarna ligger i att utveckla bra fysiska miljöer i en tätare stad, att ge plats för bostadsbyggen och förnyelse av bostadsbebyggelse och att göra det lättare för nya näringsverksamheter att etablera sig.

Bättre områdesutnyttjande och mer ekonomiska aktiviteter i städerna kan leda till ett större transportbehov. Transportkraven kan inte enbart lösas med en ökning av kapaciteten. Det vore viktigt att få tillstånd ett sådant lokaliseringssmönster som begränsar transportbehovet och som är uppbyggt kring ett miljövänligt transportsystem (ABC-principen). Det är viktigt att se sambandet mellan det huvudvägnätet och kollektivtrafiken. Även cykelns roll som transportmedel skall stärkas speciellt i större städer och tätorter. Om man skall lyckas begränsa biltrafiken måste det också finnas plats för trafikreglerande initiativ. Arbetet med att reducera transportsektorns miljöproblem måste få hög prioritet liksom en kostnadseffektiv användning av styrmedel som kan göra det möjligt att uppnå miljömålen måste få stor vikt.

En viktig uppgift är att stimulera *strategisk områdes- och transportplaner* i de största städerna. Här är det nödvändigt att hitta helhetslösningar för investeringar och drift av transportsystemet och att se detta i samband med områdesanvändningen.

Mål

- Att stärka incitamenten för bättre områdesutnyttjande och förändring av gamla industri-, lager- och hamnområden i nordiska städer, inklusive samarbetsmodeller med privata.

- Att stimulera användningen av mer miljövänliga transportmedel för att säkra näringslivets och befolkningens behov och samtidigt reducera trafikens miljökonsekvenser.
- Att stimulera strategisk områdes- och transportplanläggning i stadsområden för att skapa ett lokaliseringssmönster för näringslivet och bostäder som är uppbyggt med kollektivtrafik.

Aktiviteter

- Att kartlägga och sammanställa de nordiska ländernas planläggningsinstrument och medel för stadsutveckling med utgångspunkt i alla parterers kunskapsförbättring.
- Att få fram exempel på organisering av omformningsprojekt av städer för att kunna byta erfarenheter.
- Att få en översikt av arbetet med strategisk områdes- och transportplanering och annat planläggningsarbete som har som mål att begränsa transportbehovet och att befrämja miljövänlig transport i stadsområden.
- Att hålla gemensamma nordiska seminarium för varje tema för att byta erfarenheter och lägga grunder för eventuellt vidarearbete.

Förväntade resultat

- Ökad kunskap om hur centrala myndigheter och städer i Norden löser aktuella utmaningar i samband med stadsplanering med hjälp av planläggning och tillhörande instrument.

3.3 Gränsområden – befrämjande av planläggningssamarbetet i Nordens gränsområden

Bakgrund

Näringsutveckling, stadsutveckling, stad-land relationer, transportstrukturer och turism bör få speciell uppmärksamhet i gränsområden eftersom utvecklingen inte stannar vid landsgränserna och regioner bildas oberoende av ländernas gränser. Gränsområdena bildar självständiga regioner där det sker utväxling av varor, tjänster, arbetskraft, kunskap och kultur tvärs över landsgränserna. Gränserna är emellertid ofta mycket hämmande för bildandet av regioner tvärs över gränserna. Här stöter olika landspecifika regler och praxis samman och vållar problem för en ändamålsenlig utveckling av regionen, t.ex. olika detaljhandels- och arbetsmarknadsregler. Gränserna definierar dessutom ekonomi, skatter och avgifter och ofta också språk, kultur, vanor, produkter och förbrukningsprioriteringar. Ett planläggningssamarbete tvärs över landsgränserna är speciellt viktigt för att de olika regelverken och praxisen inte medför oavsiktligheter i den fysisk-funktionella utvecklingen i dessa regioner.

De nordiska planministrarna inledde ett samarbete om nordiska planläggningsämnen 2000. Som ett första steg utarbetades en översikt av planläggningsregler för detaljhandeln i de nordiska länderna. En konklusion av arbetet hittills är att man bör överväga hur det är möjligt i större grad att ställa upp gemensamma nordiska krav för planläggningsgrundval och miljökonsekvens-

bedömning. En annan fråga är hur man skall kunna utarbeta en mekanism för hörande i gränsområdena i förbindelse med detaljhandelsplanläggning och vissa detaljhandelsprojekt som har konsekvenser för detaljhandelsstrukturen i de angränsande länderna². På planministermötet i Köpenhamn i februari 2001 beslöt man att återkomma till frågan i början av 2002 bl.a. för att göra status.

Detaljhandeln är emellertid endast ett område där strategiska beslut (planer och program) kan ha konsekvenser för utvecklingen i grannlandet eller i hela gränsregionen. Därför skulle det öka den nordiska nyttan att generellt se på planläggningsrelevant gränsproblematik. Handlingsprogrammet skall således innehålla konkreta initiativ som kan stöda en balanserad och hållbar utveckling i gränsregionerna.

Mål

- Att befrämja en balanserad/hållbar fysisk-funktionell (spatial) utveckling i gränsregionerna.
- Att befrämja samarbetet mellan olika myndighetsnivåer (stat, region, kommun) i grannländerna då det utarbetas fysiska planer som har konsekvenser över gränser, t.ex. för regional näringsutveckling, transport, natur- och miljöförhållanden.
- Att säkra sambanden till nordiska regional-, miljö- och trafikpolitiska initiativ, EU:s strukturpolitik och VASAB 2010 Plus (se bilaga).

Aktiviteter

- I samarbete mellan de nordiska planmyndigheterna utpeka relevanta gränsområden på utgående från vissa planläggningkriterier: t.ex. detaljhandelsutveckling; näringsutveckling och arbetsmarknad; verksamhetsetablering/-flytningar; samarbete inom transportpolitik/trafik, turism, gränsovergripande naturskyddsintressen.
- Verkställa undersökningar gällande kartläggning av existerande planer och politik i gränsregionerna med gränsöverskridande konsekvenser och kartläggning av gränsregionernas geografi.
- I samarbete med de nordiska planmyndigheterna identifiera (visualisera) regionala utvecklingsmönster och utvecklingsmöjligheter i gränsregionerna.
- I samarbete med de nordiska planmyndigheterna utarbeta för planministrarna
 - gensidiga hörandemekanismer i förbindelse med strategiska beslut (planer och program) som har gränsöverskridande konsekvenser, t.ex. gällande detaljhandelsstruktur i grannlandet
 - ett politiskt dokument angående den önskade regionalpolitiska utvecklingen i de nordiska gränsregionerna.

² Se *Planlægning for detailhandel i Norden* som kan fås på [www.mem.dk/lpa/landsplan/Detailhandel/retail trade in Nordic countries.pdf](http://www.mem.dk/lpa/landsplan/Detailhandel/retail%20trade%20in%20Nordic%20countries.pdf) eller hos de nordiska miljöministerierna.

Förväntade resultat

- Kunskapsökning angående planläggningsrelevant gränsområdeproblematik i Norden.
- Nordiska avtal/protokoll om konsekvensbedömning och ömsesidiga hörandemekanismer för strategiska beslut (planer och program) som har gränsövergskridande konsekvenser (en vidare tillämpning av Esbo-konventionen).
- Nordiska politiska dokument om vilken planläggningsmässig utveckling/regionalpolitisk utveckling skall befrämjas i gränsregionerna och i bilaterala/trilaterala avtal vidrörande bestämda gränsregioner.

3.4 Metodutveckling och forskning – planläggning för hållbar utveckling

Bakgrund

Arbetet för hållbar utveckling kräver ett perspektiv som omfattar många samhällssektorer. Sektorernas insatser möts i det geografiska rummet. Den fysisk-funktionella planläggningen har därför en viktig roll, både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

Den 21 juli 2001 trädde i kraft ett EU-direktiv med krav på miljökonsekvensbeskrivning för vissa planer och program, det så kallade SEA-direktivet (SEA = *Strategic Environmental Assessment*). Med tanke på det nu antagna EU-direktivet och förväntningarna på att såväl planläggning som SEA ska bidra till hållbar utveckling är det därför angeläget att få till stånd ett gemensamt nordiskt FoU-projekt (forskning och utveckling). Projektet skall särskilt fokusera hur SEA kan kopplas till fysisk-funktionell planläggning.

Viktiga frågor att gå vidare med när det gäller gemensamma nordiska forsknings- och utvecklingsbehovet med direkt anknytning till planläggning är bl.a.:

- Hur kan SEA tillämpas inom den existerande planläggningsprocedurerna i respektive land, och hur kan man lära av varandra?
- Hur kan tillämpningen av SEA styrka arbetet med att integrera miljöhänsyn i planläggningen?
- Hur kan avvägningen mellan utvecklingshänsyn och miljöhänsyn falla inom ramen för SEA?

Planläggning för hållbar utveckling kan i framtiden innebära en rad nya planläggningsmetoder och praktiker. Både den vardagliga planläggningspraktiken och planläggningens innehåll behöver granskas ur ett hållbarhetsperspektiv. Följande är exempel på frågor som kan behöva ges större tyngd i framtiden i relevanta planläggningsområden:

- Planläggning för bostäder p.g.a. förändrade klimatförhållanden.
- Planläggning för vård, skydd och utnyttjande av landskapet t.ex. för bevarande av biodiversitet.
- Planläggning för energiproduktion, energisparande och energiåtervinning.

- Planläggning för ökad eko-effektivitet för jordbruk, skogsbruk och andra naturresursbaserade näringar.
- Planläggning av marina system och kustekosystems användning och utveckling från både ett samhälls- och ett biodiversitetsperspektiv (*integrated coastal zone management*).
- Planläggning för motivationsskapande åtgärder i syfte att internalisera föroreningskostnader hos den lokala industrin.
- Planläggning av vattenavrinningsområden för ökad vattenkvalitet och ökad recipientkapacitet (se t.ex. implementeringen av EU:s *Water Framework Directive*).

I ett långsiktigt perspektiv är det avgörande att utveckla planläggningsinstrument som bidrar till att planerare kan se fysisk-funktionella processer och institutionella reformer på ett integrerat sätt. Nya integrerande planläggningsmetoder som inkluderar institutionell analys och design, förbättrade och mer transparenta metoder för deltagande och delegering av makt och ansvar kunde vara del av instrumentet för hållbar planläggning i de nordiska länderna.

Det nordiska forsknings- och utvecklingsprogrammet som föreslås här kommer att inbjuda till forskning på nedanstående fält i syfte att kartlägga hinder och möjligheter för en hållbar planläggningspraktik att utvecklas och en analys av olika metoders lämplighet och procedurkrav i relation till hållbar utveckling.

Ett antal av dessa metoder har vuxit fram ur en omorientering av miljövetenskaperna som en följd av ett ökat fokus på biodiversitet, risk och resiliens. Det finns därför behov av forskning på en grupp av *ekosystemförvaltningsansatser (ecosystem management approaches)* för att pröva om och hur dessa kan tillämpas i planläggnings-sammanhang och vad som krävs av modifieringar för att deras potential ska kunna utnyttjas.

En annan grupp av planläggningsverktyg har vuxit fram ur institutionell analys inom ramen för flera discipliner, särskilt sådana som konfronterats med det empiriska problemet med det offentliga och allmänningens resurser (*public and common property resources*). Det behövs därför forskning som berör *institutionell analys och design*. Våra planläggnings-system, vår lagstiftning, vilka professioner som deltar i planläggningen på olika nivåer, hur vi värderar miljö, ekonomi och sociala frågor i relation till varandra är alla resultat av tankemässiga, administrativa, politiska och kulturella "institutioner". En omställning till hållbar utveckling handlar dels om att skapa ett nytt innehåll i planläggningen men också att forma de institutioner som på lång sikt kan bibehålla denna inriktning. Den forskning vi ser framför oss här berör dels institutioner i relation till planläggning och beslutsfattande men också t.ex. design av grundläggande äganderättigheter i relation till naturresurser och hållbar utveckling.

En tredje grupp av planläggningsverktyg har vuxit fram ur utvecklingsbankernas planering och organisation i samband med behov av stora översiktliga insatser att bygga upp hela samhällen efter krig eller andra

katastrofer. Det finns ett behov av forskning om *integrerad resursplanläggning (integrated resource planning)* som en länk mellan konventionell sektorbaserad naturresursförvaltning och planläggning för välfärd för stads- och landsbygdsbefolkning.

Som helhet kan konstateras att behovet av en *integrerande planläggningspraktik och metoder för integrering av olika kunskapsfält* står i centrum för en planläggning som ska bidra till hållbar utveckling. Behoven att finna integrerande angreppssätt finns framgent inom i den fysisk-funktionella planläggningen. Detta gäller helt klart även för vatten- och havsplanläggning på olika nivåer. Men behoven kanske kommer att vara ännu större inom sektorsplanläggning och regional utvecklingsplanering där planläggning för hållbar utveckling ännu är i sin linda och där tillämpningen av SEA ännu ej kommit långt.

Mål

- *Det kortsiktiga syftet (steg A):* Att ge ett direkt stöd till den nordiska hållbarhetsstrategin "En ny kurs för Norden" och det nordiska miljöhandlingsprogrammet för 2001-2004. Ett pilotprojekt kommer därför att bli genomfört i syfte att skapa överblick av SEA situationen och särskilt dess koppling till planläggning i de nordiska länderna. På basis av detta projekt formuleras ett FoU-projekt för vilket särskilda medel söks.
- *Det långsiktiga syftet (steg B):* Att utveckla nya planläggningsinstrument och att bidra till ny planläggningspraktik som kan hjälpa politiker, resursanvändare och allmänheten att välja mer hållbara utvecklingsvägar i ett långsiktigt perspektiv. Detta baseras på förutsättningen att hållbar utveckling handlar om människan som en integrerad del av livsuppehållande ekosystem. Detta i sin tur innebär behov av en mer effektiv inkludering av resursanvändningsplanering, ekosystemhänsyn och institutionell design som del av planerarnas verktyg. Alltså kan den nordiska insatsen ses som en del av de samlade insatserna av FN, OECD och EU i syfte att starta en förändringsprocess mot en institutionell och praktisk realisation av alla de hållbarhetsresolutioner som tagits fram sedan Rio-deklarationens tillkomst 1992. Steg B kan också ses som ett bidrag till förberedelser till nästa nordiska arbetsprogram och nästa nordiska hållbarhetsstrategi (2005-2008) där institutionella lösningar och nya planläggningsinstrument bör inkluderas. Målet är att föreslå nya metoder, handlingsvägar och praktiker så att en bättre samstämmighet kan uppnås mellan miljöplanering, fysisk planering och regionalpolitisk planering.

Aktiviteter

- **Steg A:** Ett pilotprojekt om SEA-situationen och särskilt dess koppling till planläggning och utmaningarna i de nordiska länderna genomförs i 2001/2002. Ansvar för detta ligger på det nordiska institutet Nordregio (Nordic Centre for Spatial Development). Nationellt i de nordiska länderna, med stöd av Nordregio, skall det utarbetas överblickar över de olika typer av SEA som genomförs särskilt inom fysisk-funktionell

planläggning och regional utvecklingsplanering samt sektorsplanering. NÄRP har beviljat DKK 300 000 för pilotprojektet. Medel för fortsättningen avses rymmas inom ramen för de medel som pekats ut avseende steg B.

- **Steg B:** Steg B är ett förslag till forskningsprogram som kommer att påbörjas samtidigt som steg A. Avsikten är att föreslå att forsknings- och utvecklingsprogrammet skulle organiseras som en gemensam aktivitet mellan Nordiska Ministerrådets kommittéer för regional utveckling, miljö och Nordregio. Dessa skulle tillsammans bilda en programkommitté. För att minimera transaktionskostnader skulle den praktiska organiseringen av programmet ske genom en programledarinstitution – Nordregio. Nordregio skulle bli vetenskapligt och administrativt ansvarigt för genomförandet av programmet och att förväntade resultat levereras. Programkommittén och programledarinstitutionen skulle genom underkontrakt definiera avgränsade forsknings- och utvecklingsuppgifter att utföras av forskningsinstitut och universitet i de nordiska länderna. Det här föreslagna forsknings- och utvecklingsprogrammet, med en kostnad på ca. DKK 4 mill. per år, skulle bekostas av Nordiska Ministerrådet genom olika relevanta kommittéer och institutioner så att samarbete mellan olika nordiska institutioner skapas på bästa sätt.

Förväntade resultat

- **Steg A:** Vid en workshop presenteras resultaten från pilotprojektet. Syftet med workshopen är utbyta erfarenheter och diskutera vilka FoU-frågor som de nordiska länderna är gemensamt intresserade av. Analysen och workshopdiskussionerna dokumenteras i Nordregios publikationsserie. Det arbetas fram ett förslag till forsknings- och metodutvecklingsprojekt kring ett tema av intresse för alla de nordiska länderna. Denna fortsättning utgör del av steg B.
- **Steg B:** I steg B etableras ett forsknings- och utvecklingsprogram på temat "Planläggning för hållbar utveckling". I detta programmet vill nedanstående fält bli granskade avseende deras möjliga bidrag till en planläggning för hållbar utveckling: *institutionell analys och design, integrerad resursplanläggning, integrerande planlägningspraktik, ekosystemförvaltningsmetoder*. Det förväntas att denna forskning och utvärdering av ovanstående fält förs till den punkt där rekommendationer kan ges avseende tillämpningen i de olika nordiska länderna och i nästa fas av den nordiska hållbarhetsstrategin. I tillägg förväntas att en utvärdering av den första fasen av den nordiska hållbarhetsstrategin (2001-2004) också kommer att ge ett antal värdefulla resultat som input för utveckling av nya metoder och ny praktik. Tillsammans utgör dessa viktiga bidrag till en planläggning för hållbar utveckling så att dessa kan prövas och testas i nästa fas av hållbarhetsstrategin. Forskning och utveckling i programmet förväntas i stort att bidra till råd och metoder som rymms inom ramen för de rådande generella planlägningsstrukturerna i de nordiska länderna.

4 Administration och finansiering

Genomförandet av handlingsprogrammet uppföljs av ämbetsmannaforumet "Nordiskt planmyndighetsmöte" som rapporterar till miljö/planministermöten om genomförandet.

Varje projekt sköter finansieringen individuellt. Samarbete med Nordregio främjas och för några projekt kan finansiering ansökas från Nordisk Ministerråd (NÄRP, ÅK-M) och EU:s Interreg III-program.

För koordinationen av genomförandet av handlingsprogrammet ansvarar det nordiska ämbetsmannaforumet "Nordiskt planmyndighetsmöte".

För vart och ett av de fyra projekten i handlingsprogrammet utnämns ett land, som tar ansvar för genomförandet av de projektaktiviteter som har nämnts i handlingsprogrammet:

- Sverige ansvarar för projekt 3.1 "Ny kurs för Norden – planläggning och hållbar utveckling".
- Norge ansvarar för projekt 3.2 "Stadspolitik – hållbar utveckling av städer".
- Danmark ansvarar för projekt 3.3 "Gränsområden – befrämjandet av planläggningsarbetet i Nordens gränsområden".
- Finland ansvarar för projekt 3.4 "Metodutveckling och forskning – planläggning för hållbar utveckling".

Bilaga

Åtgärder för att befrämja hållbar utveckling i det nordiska och europeiska samarbetet

Nedan presenteras ett antal åtgärder innanför det nordiska och europeiska samarbetet där det redan arbetas med aspekter av hållbar utveckling. Dessa kan vara i form av programförklaringar, strategier eller konkreta projekt. På detta sätt kan de förslag som görs inom nordiskt plansamarbete sättas i ett större sammanhang.

Den nordiska strategin för hållbar utveckling: "En ny kurs för Norden"

I november 2000 godkände de nordiska miljöministrarna den nordiska hållbarhetsstrategin "En ny kurs för Norden", som därefter gavs till de nordiska samarbetsministrarna för godkännande. Strategin betonar nödvändigheten av integration av miljöhänsyn och principen om hållbar utveckling i relation till sektorer. Strategin innehåller mål och insatser för perioden 2001-2004 samt långsiktiga mål för en hållbar utveckling i Norden fram till år 2020. Målen och insatserna finns formulerade för fem tvärgående insatsområden (klimatförändring, biologiskt mångfald m.m., havet, kemikalier, livsmedelsäkerhet) och för sex sektorer (energi, transport, lantbruk, näringsliv, fiskeri m.m., skogsbruk). I detta sammanhang kan det uppmärksammas att en sektorindelning inte ger ett antal klart avgränsade sektorer. Strategin ger de huvudsakliga ramarna och utgångspunkterna för utarbetandet av nordiska delstrategier och handlingsplaner.

Den nordiska strategin för hållbar utveckling bygger vidare på konceptet för hållbar utveckling som är definierat i samband med Agenda 21, Rio-deklarationen och Brundtlandkommissionens arbete. Strategin betonar den miljömässiga dimensionen av hållbar utveckling. Samtidigt påpekas det att den sociala dimensionen skall medtagas vid vidareutvecklingen av strategin.

Det nordiska miljöhandlingsprogram 2001-2004 är en uppföljning av de nordiska miljöförpliktelser som finns i "En ny kurs för Norden". Programmet tar upp strategins insatsområden under 2001-2004 och fokuserar på ett antal miljöområden och tvärspektoriella områden. Prioriterade insatsområden uppställs, allmänna samt specifika mål, aktiviteter och förväntade resultat. Programmet skall bidra till en ökad integration av miljöhänsyn i sektorerna.

NÄRP: nordisk regionalpolitik

Den nordiska ämbetsmannakommittén för regionalpolitik (NÄRP) har igångsatt ett antal projekt som fokuserar på erfarenhetsutväxling, kompetensspridning och kunskapsuppbyggnad. Ett projekt gäller hållbar regional utveckling i nordiska länder och leds av Nordregio. Därutöver har det inletts ett samarbete med ämbetsmannakommittén för näringspolitik kring utvecklingen av koncept om hållbar turism i Norden.

I förbindelse med Nordregio-projektet "Hållbar regional utveckling i de nordiska länderna" föreslås det att sambanden mellan ekonomisk, social och miljömässigt hållbar utveckling bör beskrivas tydligare i det nordiska gränsregionala samarbetet och i gemensamma nordiska insatser. Den nordiska hållbarhetsstrategin borde i högre grad ta med den ekonomiska utvecklingens och planläggningens roll för en hållbar utveckling särskilt på den regionala nivån.

ESDP och EU Stadsmiljö

Då ESDP godkändes 1999 (*European Spatial Development Perspective*) fokuserade EU-länderna på ett nytt sätt på "territoriet" som en ny dimension i europeisk politik. ESDP beskriver konceptet för en balanserad och hållbar utveckling av EU:s territorium. Det betonas att en hållbar utveckling inte bara berör en miljövänlig ekonomisk utveckling, men också en balanserad fysisk-funktionell utveckling. Detta innebär att sociala och ekonomiska målsättningar för utvecklingen på ett geografiskt område skall beakta miljömässiga och kulturella funktioner för att en hållbar utveckling skall uppnås. Riktlinjerna för en fysisk och funktionell utveckling är som följer:

- Utveckling av ett polycentriskt och balanserat stadssystem och stärkande av partnerskap mellan städer och landsbygd.
- Lika tillgång till infrastruktur och kunskap genom att befrämja integrerade transport- och kommunikationssystem som stöder en polycentrisk utveckling.
- Utvecklande och vård av naturresurser och kulturarv genom en förnuftig förvaltning.

ESDP har därmed lyft fram den fysisk-funktionella planläggningens potential att bidra till en hållbar framtid.

Inom EU:s expertgrupp för stadsmiljö (*Expert Group on the Urban Environment*) arbetas det med hållbar områdesanvändning i städer (*Sustainable Urban Land Use*). I detta sammanhang värderade en arbetsgrupp alla Kommissionens program som har relation till planläggning. Arbetsgruppen fokuserade på återanvändning av stadsområden och reduktion av städernas utvidgning, integrerad områdesanvändning och täthet i staden, miljövänlig transport för staden samt hänsyn till byggnads- och kulturvärden, ökad biologisk mångfald och etablering av gröna områden i staden.

Baltic 21 och VASAB

Baltic 21 är ett långsiktigt samarbete i CBSS (*Council of the Baltic Sea States*) som avser att utveckla och implementera en regional Agenda 21 för Östersjöregionen (*BSR – Baltic Sea Region*). Målet är att skapa en hållbar utveckling i BSR. Även om det finns stora skillnader mellan ländernas ekonomiska, sociala och ekologiska utveckling har länderna enats om gemensamma mål för utvecklingen i regionen. Det fokuseras på regionalt samarbete mellan sju näringssektorer, i utbildningssektorn samt inom fysisk-funktionell planläggning. Processerna kring Baltic 21 kännetecknas av långsiktiga initiativ, regionalt samarbete, öppenhet, genomsiktighet och demokrati. Syftet med konkreta initiativ är att stödja och komplettera internationella, nationella och lokala initiativ i BSR.

VASAB 2010 (*Vision and Strategies around the Baltic Sea*) är ett samarbete som Östersjöländernas planministrar inledde 1992. Målet för detta samarbete är att skapa ett gemensamt koncept för fysisk-funktionell planläggning i Östersjöregionen. De gemensamma visionerna och strategierna för den fysisk-funktionella utvecklingen beskriver det framtida stadssystemet och stadssamarbetet ("*pearls*"), transportnätverk ("*strings*") samt natur- och kulturlandskap, öar, kustområden och gränsregioner ("*patches*"). Det finns samarbetsprojekt inom områdena för: stadsutveckling och stadssamarbete, utvecklingszoner i relation till infrastrukturutbyggnad, stad-land samarbete, hållbar turism, kust-, natur- och kulturförvaltning.

Målen och handlingsprogrammet från 1994-1996 har reviderats i handlingsprogrammet VASAB 2010 Plus. Ett av de nya initiativen är ett demonstrationsprojekt för hur planläggning kan bidra till hållbar utveckling. Handlingsprogrammet VASAB 2010 Plus har godkänts på en ministerkonferens i september 2001.

CEMAT

I Europarådets regi godkände CEMAT (*European Conference of Ministers responsible for Regional Planning*) i september 2000 "*Guiding Principles for Sustainable Spatial Development of the European Continent*" (Hannover-Dokumentet). Principerna betonar vikten av en territorial dimension vidrörande mänskliga rättigheter och demokrati och bygger på subsidiaritet, reciprocitet samt vertikalt samarbete. Målet är en acceptabel levnadsstandard för befolkningarna i Europarådets medlemsländer. Utvecklingspolitiken skall sträva efter ekonomisk tillväxt genom att bygga på ökad integration av regional- och transportpolitik samt större samarbete mellan den offentliga och den privata sektorn.

Följande principer för hållbar planläggning ställs upp:

- En balanserad regional, social och ekonomisk utveckling som följer en polycentrisk utvecklingsmodell.
- Utveckling av stadsnätverk och stad-land relationer som ger näringsmässiga synergieffekter och ökar landsortsbefolkningens tillgång till stadsfunktioner.
- Utveckling av det Paneuropeiska Transportnätverk som stöder utvecklingen mellan regionerna och en integrerad transportutveckling.
- Reduktion av miljöproblem förbundna med enskild sektorpolitik (t.ex. lant- och skogsbruk, transport) och upprensning av gamla industriområden.
- Offentlighetens deltagande i planlägningsprocesser.

På CEMAT-konferensen var man eniga om betydelsen av samarbetet över medlemsländernas gränser gällande konkreta projekt med eventuell finansiering av EU.

HELCOM: Helsinki Commission

HELCOM är den första internationella samarbetsorganisation för skyddet av den marina miljön i Östersjön. Kommissionen etablerades 1974 på basis av HELCOM-konventionen från 1974 (*Convention on the Protection of the Marine Environment in the Baltic Sea Area*) som godkändes av länderna kring Östersjön. 1992 verkställde HELCOM JCP-programmet (*Joint Comprehensive Environmental Action Programme*). Ett antal arbetsgrupper jobbar med: Utarbetandet av strategier, övervakning, förorening av haven, landbaserad förorening, naturskydd och förvaltning av kustzoner. Särskild fokus har nu sats på hållbar utveckling inom alla HELCOM-aktiviteter.

