



**LUNDS**  
UNIVERSITET

# **Mellankommunal samverkan för delregional utveckling**

En fallstudie av det mellankommunala samarbetet Stockholm  
Nordost

**Sandra Jonsson**

Kandidatuppsats i samhällsgeografi

## Sammanfattning

På grund av det kommunala självstyret och kommunens beskattningsrätt, argumenteras det för att kommuner sinsemellan har blivit platsbundna konkurrenser om icke platsbundna hushåll och företag. Trots den konkurrenssituationen finns det flera exempel som visar på att kommuner samverkar för att skapa attraktivitet och utveckling i sin delregion, vilket inte minst märks i de svenska storstadsregionerna. Det kan verka paradoxalt att mellankommunal samverkan för att stärka delregionens utveckling och attraktivitet uppstår i storstadsregionerna, då storstadsregionerna har den starkaste tillväxten i Sverige och tillskrivs som centrala för den nationella tillväxten.

Studiens syfte är att undersöka just detta, nämligen varför mellankommunal samverkan för delregional utveckling uppstår, samt om det kan finnas en särskild förklarande faktor i de samverkande kommunernas utveckling i förhållande till storstadsregionens utveckling.

Studiens metod är en fallstudie av det mellankommunala samarbetet Stockholm Nordost i Stockholms län. Stockholm Nordost består idag av kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. I studien har intervjuer med åtta tjänstemän vid fem tillfällen genomförts samt studier av skriftliga källor.

För att möjliggöra analys av frågeställningen har ett teoretiskt ramverk till varför kommuner generellt sett väljer att samverka satts upp. Sammanfattningsvis argumenterar teorin för att kommuner samverkar för att lösa ett upplevt gemensamt problem. De går med i ett samarbete med motiv att uppnå skalfördelar, finna nya vägar eller generera innovation och ny kunskap, där egennytan nämns som ett grundmotiv till samverkan.

Studiens huvudsakliga slutsatser är att kommunsamarbetet startade i slutet av 80-talet som en reaktion på att kommunerna ansåg sig förbisedda i regionplaneringen. De ansåg att deras problem och hinder för utveckling, främst fokus på trafikinfrastruktur, hade förringats i den tänkta regionplanen. Även idag arbetar Stockholm Nordost främst med att skapa förutsättningar för utveckling i sin delregion, där förutsättningar främst nämns som en kapacitetsstark och tillräcklig trafikinfrastruktur och kollektivtrafik. Stockholm Nordost startade således för att kunna påverka och förbättra delregionens förutsättningar för framtida utveckling. Det som driver på samarbetet idag är fortfarande övergripande planeringsnivåer. Exempelvis på så sätt att den regionala planeringen gör prioriteringar i hur regionen bör utvecklas och vilka projekt som bör prioriteras.

## Innehållsförteckning

1. Inledning .....	5
1.2 Syfte och frågeställning .....	6
1.3 Avgränsning.....	6
1.4 Disposition.....	8
2. Teoretisk diskussion och tidigare forskning .....	8
2.1 Varför samverkan sker mellan kommuner inom planering.....	9
3. Metod.....	14
3.1 Fallstudie.....	14
3.2 Triangulering.....	14
3.3 Intervju.....	14
3.4 Dokumentanalys.....	16
3.5 Deskriptiv statistisk undersökning.....	16
3.6 Material.....	17
4. Empirisk granskning .....	18
4.1 Sveriges trenivåstyre.....	18
4.2 Övergripande utvecklingstendenser i Storstadsregionerna.....	19
4.3 Stockholms län och delregionen i länet.....	20
4.4 Stockholm Nordost (StoNo).....	26
5. Analys .....	38
6. Diskuterande slutsats.....	44
Referenslista .....	47
Bilaga.....	51

## **Figurförteckning**

4.1. Stockholms län i Sverige.....	20
4.2. Stockholm Nordost i Stockholms län.....	21
4.3. Schematisk bild över de regionala stadskärnorna och tänkt översiktlig sammanlänkning enligt RUFSS 2010.....	22
4.4. Stockholm Nordost.....	27
4.5. Schematisk bild över Stockholm Nordosts organisation idag.....	28

## **Tabellförteckning**

4.1. Befolkningsutveckling i länet och i nordostkommunerna.....	23
4.2. Procentuell folkökning i länet och nordostsektorn 1970-2013.....	23
4.3. Förvärvsintensitet per kommun i Stockholms län.....	24
4.4. Förvärvsarbetande dag- respektive nattbefolkning i Stockholms län och nordostkommunerna år 2012.....	25
4.5. Prognostiserad folkökning till 2030 enligt RUFSS 2010, alternativ Låg och Hög.....	25

## 1. Inledning

Genom det kommunala självstyret har kommunen en stark ställning i det svenska samhället. En viktig förutsättning för att upprätthålla kommunalt självstyre är rätten att ta ut skatt inom den egna kommunen. Det kommunala självstyret är dock inte absolut, utan staten upprättar ramarna för det kommunala självstyret genom lagar och tilldelning av resurser (Tillväxtanalys 2011:42).

Kommunen har det övergripande ansvaret för exempelvis bostadsförsörjning, äldreomsorg, grundskola och barnomsorg (Nyström 2003:59f), vilket främst finansieras via skatteintäkter. I stora drag går det att säga att ju större arbetande befolkning en kommun har desto större skatteunderlag har kommunen. Genom detta har kommuner sinsemellan blivit platsbundna konkurrenter om icke platsbundna hushåll och företag (Rader Olsson & Cars 2011:158). Trots konkurrenssituationen sker samverkan mellan kommuner för att höja sin delregions<sup>1</sup> attraktivitet. Mellankommunal samverkan som kan anses handla om delregional utveckling går enligt exempel i Boverkets rapport (2003) ofta ut på att öka attraktiviteten genom samarbete kring att förbättra infrastrukturen, utveckla näringslivet och samarbeta kring bostadsförsörjning.

Mellankommunala samverkansprojekt som bland annat arbetar för att stärka attraktivitet, konkurrenskraft och utveckling i sin delregion märks inte minst av i de svenska storstadsregionerna, exempelvis de mellankommunala samarbetena *Skåne Nordost* i Region Skåne (Skåne Nordost 2014) *Tillväxt Norra Bohuslän* i Västra Götalandsregionen (Tillväxt Norra Bohuslän 2014), *Stockholm Nordost* samt *Södertörnskommunerna* i Stockholms län (Stockholm Nordost 2013c; Södertörnskommunerna 2013).

Även om mellankommunal samverkan för delregional utveckling inte enbart är ett storstadsfenomen är det intressant att studera fenomenet i en storstadskontext. Det intressanta i att studera fenomenet i en storstadskontext är, varför kommuner anser att de behöver samverka för att stärka sin attraktivitet då deras respektive kommuner och delregioner redan befinner sig i de nationellt sett starkaste tillväxtregionerna. Storstadsregionerna har den starkaste befolkningstillväxten, högst andel högutbildad befolkning, samt en stor branschbredd och en jämn arbetsplatsfördelning (NUTEK 2006; Tillväxtanalys 2013). Cirka hälften av Sveriges befolkning bor idag i de tre storstadsregionerna och 55 procent av bruttonationalprodukten finns där. Den positiva utveckling förväntas fortgå (Tillväxtanalys 2013:32) och sammanfattningsvis tillskrivs storstadsregionerna som centrala för den nationella tillväxten (Tillväxtverket 2010).

Storstadsregionernas positiva utveckling och snabba befolkningstillväxt ställer dock ökade krav på planeringen, för att kunna tillgodose tillväxten i form av bostäder samt en tillräcklig och kapacitetsstark infrastruktur. Speciellt ställer det ökade krav på de enskilda kommunerna då de har den

---

<sup>1</sup> Delregion är en del av en region. I den här uppsatsen utgörs delregionen av de kommuner som medverkar i det mellankommunala samarbetet.

suveräna rätten att upprätta planer samt att de enligt lag har ett bostadsförsörjningsansvar (Nyström 2003:59f).

Varför anser kommuner i den attraktiva storstadsregionen, med en beräknad fortgående positiv utveckling, att de behöver mobilisera sig och samverka för att stärka delregionens attraktivitet? Kan det finnas förklarande faktorer i den pressade planeringssituationen, eller i storstadsregionens utveckling i förhållande till kommunernas egna och gemensamma utveckling? Det är alltid av intresse att förstå sin omvärld och vilka krafter som formar den. Studiens övergripande syfte är därför att undersöka vilka motiv och drivkrafter som finns till mellankommunal samverkan för utveckling och attraktivitet inom storstadsregionen.

## **1.2 Syfte och frågeställning**

Syftet med uppsatsen är att undersöka varför mellankommunal samverkan för delregional utveckling uppstår. Ett kompletterande syfte är att undersöka om det kan finnas en särskild förklarande faktor i de samverkande kommunernas utveckling i förhållande till storstadsregionens utveckling som helhet.

Övergripande frågeställningar:

- Varför uppstår mellankommunal samverkan för delregional utveckling?
- Finns det en särskild förklarande faktor i de samverkande kommunernas utveckling i förhållande till storstadsregionens totala utveckling? Ett exempel kan vara att delregionen, som utgörs av de samverkande kommunerna, har en svagare utveckling än regionen som helhet.

Operationaliserande frågeställningar:

- Vilken var den utlösande faktorn till samarbetets uppstart?
- Vilket är syftet och målet med samarbetet idag?
- Syftar samarbetet till att delregionen ska bli mer självständig och starkare i sig själv, eller syftar samarbetet till att delregionen ska bli en mer integrerad del av Storstadsregionen?

## **1.3 Avgränsning**

### **1.3.1 Tematisk avgränsning**

De partipolitiska, organisatoriska och kulturella förutsättningarna studeras inte djupare i uppsatsen, även om det antagligen finns förklarande faktorer för uppkomsten av mellankommunal samverkan inom de områdena. Dock kommer dessa områden med största sannolikhet att beröras översiktligt i studien, men de är inte i fokus. Huvudfokus i uppsatsen är istället att studera och analysera frågeställningen ur ett planeringsperspektiv. Det vill säga fokus kommer att vara på vilka planeringsförutsättningar och planeringsfördelar som ledde till att samarbetet startade och fortfarande är aktivt. Uppsatsen syftar således inte till att besvara den totala

frågeställningen till varför mellankommunal samverkan för delregional utveckling uppstår utan enbart se till frågan ur ett planeringsperspektiv.

Studien söker således efter vilka planeringsförhållanden som ledde till att kommunerna ansåg att de behövde mobilisera sig, samt söker efter delförklarande faktorer till samarbetets uppkomst i delregionens utveckling i förhållande till storstadsregionens utveckling. Studien kommer även att se på vad samarbetet arbetar för idag, då syftet med samarbetet idag även kan ge förklaringar till uppkomsten av samarbetet samt varför samarbetet fortfarande är aktivt.

### **1.3.2 Studieobjekt och geografisk avgränsning**

Delregion i den här uppsatsen utgörs av de kommuner som medverkar i det mellankommunala samarbetet. Delregional utveckling syftar således till kommunernas samarbete för att skapa tillväxt, attraktivitet och utveckling.

Uppsatsen är en fallstudie på Stockholms län och specifikt det mellankommunala samarbetet Stockholm Nordost (StoNo) bestående av kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker (Stockholm Nordost 2012). Studien i den här uppsatsen är en teoretisk och empirisk explorativ studie, resultatet kan därför eventuellt senare användas för vidare validering genom att också studera fler regioner.

Valet av Stockholmsregionen som undersökningsenhet baseras på Stockholms läns särställning som det befolkningsmässigt största länet i Sverige (SCB 2014). Enligt myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser har Stockholms län haft den högsta totala etableringen av nya företag samt den högsta företagsetableringsfrekvensen<sup>2</sup> i Sverige mellan åren 1995 och 2012 (Tillväxtanalys 2014a, 2014b). Således baserades valet på Stockholms län på dess särskilda förutsättningar samt det intressanta i varför kommuner i en så pass tillväxtstark region känner att de behöver samarbeta för delregional utveckling.

Valet av samarbetet Stockholm Nordost baseras på mer specifika än generella egenskaper. För att det mellankommunala samverkansarbetet ska matcha uppsatsens frågeställning ska samarbetet ha ett planeringsfokus på delregional utveckling, det vill säga att aktivt arbete bedrivs av strategiska och fysiska planerare. För att underlätta studier av samarbetet ska undersökningsenheten ha en tydlig målbild, exempelvis vision, måldokument, program, gemensamma planer eller liknande. Detta medför att samarbetet har ett tydligt fokus och indikerar en politiskt förankrad organisation, samt att det råder konsensus mellan kommunerna. Valet av kommunsamarbetet Stockholm Nordost kommer sig här av att det uppfyllde samtliga kriterier.

Den här studien har de administrativa länsgränserna som utgångspunkt, det vill säga studien kommer att se på utvecklingen av Stockholms län och inte Stockholmsregionen i termer av funktionell analysregion<sup>3</sup> (FA-region).

---

<sup>2</sup> Etableringsfrekvens definieras som antalet nya företag per 1000 invånare i ålderskategorin 16-64 år under samma tidsperiod (Tillväxtanalys 2014a)

<sup>3</sup> En FA-region definieras som en region inom vilken människor bor och arbetar utan att behöva göra allt för tidsödande resor (Tillväxtverket 2012).

Detta val baseras på att de administrativa gränserna är fasta då FA-gränserna har och kan ändras över tiden. Då studien kräver en historisk tillbakablick på utvecklingen ansågs det lättare att jämföra utvecklingen inom länets fasta gränser, än FA-regionens skiftande gränser. Studien kräver även en viss framtidsblick genom regionplaneringen. Då den sker inom administrativa länsgränser ansågs de administrativa gränserna vara den bästa avgränsningen för studien.

Viktigt att nämna är dock att de myndighetsrapporter som behandlar den regionala utvecklingen som uppsatsen kort diskuterar, är baserade på FA-regioner. Att myndighetsrapporterna baseras på FA-regioner anses dock inte vara ett överstigit problem. Detta då avsnittet om storstadsregionernas generella utveckling främst syftar till att ge en bakgrund, för att öka förståelsen till vilken storstadsregional kontext StoNo-kommunerna befinner sig i.

## **1.4 Disposition**

Kapitel ett motiverar och presenterar studiens syfte och frågeställningar samt studiens avgränsningar. Kapitel två ger ett teoretiskt ramverk till studiens frågeställningar och syfte samt presenterar studiens hypotes. Kapitel tre motiverar och beskriver de metoder som studien har använt. Kapitel fyra redovisar studiens empiri. Här presenteras kommunsamarbetet Stockholm Nordost i sig och i sitt regionala sammanhang. Kapitel fem diskuterar och analyserar det empiriska materialet med stöd i teori. Kapitel sex presenterar studiens slutsatser.

## **2. Teoretisk diskussion och tidigare forskning**

Närmast följer en teoretisk diskussion om varför kommuner generellt sätt väljer att samarbeta inom samhällsplaneringsområdet.

Uppsatsen följer Donald F. Norris, professor i statsvetenskap, definition om vad ett samarbete är och innebär.

*“Cooperation [...] involves the voluntary association of governmental and nongovernmental organizations in a defined geographic area for the purpose of controlling or regulating behavior within and performing functions or providing services for the overall territory. These organizations are not required to cooperate and cannot be compelled to cooperate or to comply with decisions that are taken by cooperating entities.” (Norris 2001:535)*

Enligt definitionen innebär mellankommunal samverkan ett frivilligt samarbete där kommuner inom ett geografiskt avgränsat område gemensamt arbetar för att kontrollera eller tillhandahålla funktioner och tjänster inom det geografiskt avgränsade området.



## 2.1 Varför samverkan sker mellan kommuner inom planering

Mellankommunal samverkan är inget nytt fenomen, utan har förekommit i skiftande form och omfattning sedan 1862 års kommunalreform (Skomsøy & Sundin 2005:10). Idag sker mellankommunal samverkan inom flera olika planeringsområden. Kommuner kan samverka för att ta fram gemensamt planeringsunderlag gällande exempelvis infrastruktur, strandskydd, vindkraft och externhandel, där samarbete kring vindkraft och infrastruktur nämns som de vanligaste enligt Boverket (2009). Samverkan sker också kring att ta fram kommungemensamma översiktsplaner eller vid regionplanering (Boverket 2009:21). Samarbetsincitamentet eller frågan har stor betydelse för hur samarbetet organiseras. Mellankommunal samverkan kan ske från mycket informella former till institutionaliserade former i kommunalförbund. Det är främst i formen av kommunalförbund som samverkan har en gemensam budget och juridisk person (Boverket 2003:120).

Mellankommunala samarbeten för delregional utveckling sker enligt exempel i Boverkets rapport (2003) ofta genom informella samarbetsformer där tjänstemannagrupper och politikergrupper diskuterar fram gemensamma prioriterade frågor eller en gemensam visionsbild. Samarbetet går då ofta ut på att öka attraktiviteten genom att samarbeta kring att förbättra infrastrukturen, utveckla näringslivet och samarbeta kring bostadsförsörjning (Boverket 2003).

### 2.1.1 Varför samverkar kommuner

Inledningsvis följer en teoretisk diskussion kring mer konkreta förklaringar till varför kommuner generellt sett väljer att samarbeta.

Hellmut Wollmann, professor i statsvetenskap, har bedrivit studier över mellankommunal samverkan inom Europa med fokus på Tyskland och Frankrike, med en utblick till Norden och övriga Europa. Enligt Wollmanns studier finns det tydliga tendenser till att kommunsammanslagning eller kommunsamarbete ofta sker som en strategi för att uppnå skalfördelar. Kommuner ökar sin geografiska yta och sin befolkningsmängd genom sammanslagning eller samarbete och därav ökar möjligheterna till effektivare utnyttjande av kommunens resurser och service (Wollmann 2011). Samverkan för att uppnå nyttan av skalfördelar och minimering av kostnader och risker är något som diskuteras i litteraturen på en internationell nivå i termer av interlokala samarbeten (interlocal cooperation). Efter att en kommun (local government) bestämt sig för att delta i ett samarbete och i vilken grad deltagandet ska ske, kan samarbetet leda till ekonomiska skalfördelar för kommunen. Genom att konsumentbasen ökar och det således är fler som använder sig av specialiserade offentliga resurser och tjänster (Shrestha & Feiock 2011:574).

I en svensk kontext diskuterar Andreas Forsgren, anställd vid centrum för regionalvetenskap Umeå universitet, i rapporten *Kommunal kompetensförsörjning - Nuläge och mellankommunal samverkan* exempelvis att kommuner kan samverka kring yrken som kommunen enligt lag måste tillhandage. Exempel på sådana yrken är SFI-lärare, räddnings- och brandchefer. Rapporten målar upp en framtida problembild med stora

pensionsavgångar samtidigt som fler ska ha del av välfärdstjänster. Med en minskad arbetskraft menar rapporten även att det kan bli svårare att finna rätt kompetens vid nyrekrytering. För att kommunerna ska klara problembilden ser rapporten mellankommunal samverkan som en möjlig lösning på kommunernas kompetensförsörjnings problematik, där framtida samarbete anses kunna ge kommunerna skalfördelar (Forsgren 2011:25-44).

Det argumenteras även för att de positiva skalfördelarna med att samarbeta är förenade med transaktionskostnader. Kostnader när det handlar om samarbete i form av interlokala samarbeten inbegriper såväl ekonomiska som sociala kostnader och risker. Kostnader med att förhandla och kompromissa samt risker med opportunism från den andra parten (Shresta & Feiock 2011:574).

Hinder, risker och möjligheter för ett funktionellt samarbete diskuteras längre ner i avsnittet. Närmast följer en teoretisk diskussion om mer abstrakta och maktpolitiska förklaringar till varför kommuner generellt sett väljer att samarbeta.

Enligt David Booher, sakkunnig och universitetslektor inom samhällsplanering, och Judith Innes, professor i stads och regionplanering, studier presenterade i artikeln *Network power in collaborative planning*, samarbetar enskilda aktörer för att uppnå vad de kallar ”network power” (makt genom att nätverka). Network power uppkommer då likväl individuella, offentliga som privata aktörer samarbetar och för dialog. Genom samarbete och dialog når gruppen konsensus kring en gemensam fråga och makten uppkommer då gruppen gemensamt agerar utifrån den gemensamma ståndpunkten. Makten ökar då aktörerna erkänner sitt ömsesidiga beroende av varandra och därefter bygger vidare på samarbetet och således ökar samarbetets kapacitet till nya idéer och innovationer som leder till konstruktiva gemensamma handlingar för förändring (Booher & Innes 2002:225).

*“Network power depends on the flow of ideas through networks and on the power of action of each of the agents within networks” (ibid.:225)*

Genom samarbete och nätverkande stärker de enskilda aktörerna sin egen position då nya valmöjligheter skapas i det gemensamma som ej hade varit möjligt i det enskilda. I stora drag går Booher och Innes tankar ut på att genom dialog och kommunikation inom nätverket uppkommer nya idéer och innovationer som de enskilda inte har reflekterat över själva. Genom samarbetet blir det även möjligt att som gemensam kraft genomföra handlingar som inte hade varit möjligt att genomföra som enskild part. En av de enskilt viktigaste aspekterna inom ”network power” är just att samtliga deltagande aktörer förbättrar valmöjligheterna för samtliga deltagande aktörer som ett resultat av gemensamt framtagna innovativa idéer (Booher & Innes 2002).

Samverkan uppstår således på grund av att de enskilda parterna inser att de har något att vinna på att samarbeta. De går in i ett samarbete därför att de gemensamt kan uppnå något som de inte kan uppnå som enskild part. Det är

således enligt Booher och Innes, rationella val och egen intresse som ligger bakom samarbete (Booher & Innes 2002:227). De diskuterar konceptet ”rational choice”. I sammanhanget innebär det att aktören letar efter den mest effektiva metoden för att nå det slutliga målet. Detta genom att aktören uppskattar förväntade vinster med respektive metod och därefter väljer den metoden som förväntas ge de bästa vinsterna (Heckathorn 1996:260f).

Innes och Booher diskuterar att då samarbete ses som den mest effektiva metoden blir det den mest rationella strategin för att nå målet. De diskuterar dock att, ska samverkan vara det mest rationella valet krävs det att parterna i samverkan känner en viss trygghet i samverkan. Parterna behöver vara säkra på att samtliga parter kommer att slutföra samverkan, det vill säga samtliga parter måste ha en känsla av att samtliga parter individuella mål kräver en fortsatt samverkan (Booher & Innes 2002:229). Tillit, anseende samt tjänster och gentjänster är identifierade som viktiga faktorer för ett funktionellt samarbete. De är även identifierade som viktiga faktorer för att samtliga parter ska fortsätta i samverkan även efter det att deras kortsiktiga individuella mål har uppnåtts (Ostrom 1998:12-15). Relationen mellan aktörerna är med andra ord viktig för samarbetets funktion och fortlevnad.

Individuella aktörers medverkan och grad av medverkan i ett samverkansprojekt beror på en avvägning av individuella potentiella fördelar, vinster, kostnader och förluster (Olson 1971; Shresta & Feiock 2011:574f). Den enskilda aktören investerar således tid och pengar i samverkansprojektet i förhållande till vad den enskilda aktören anser att den kan vinna på medverkan. Det innebär också att viljan att samarbeta minskar i takt med att de potentiella vinsterna med samverkan minskar och vice versa, det vill säga viljan att samarbeta ökar i takt med att de potentiella vinsterna ökar.

Amy Rader Olsson, forskare vid Kungliga tekniska högskolan, och Göran Cars, professor i samhällsplanering, undersöker och diskuterar i artikeln *Polycentric spatial development: institutional challenges to intermunicipal cooperation* i en svensk kontext problematiken kring mellankommunal samverkan för att skapa en mer polycentrisk region utifrån det regionala planeringskontoret utsedda regioncentra (Rader Olsson & Cars 2011). Polycentrism som regional utvecklingsstrategi går i stora drag ut på att sprida funktioner i form av exempelvis arbetsplatser, institutioner och företag från regionens centrum till andra delar av regionen. Motiveringen till strategin är att det bör leda till en utjämning av regionala obalanser samt ge konkurrensfördelar till regionen. Detta i sin tur ska möjliggöra att dra nytta av regionens fulla potential (se exempelvis, Faludi 2005; ESDP 1999).

I Stockholmsregionen där Rader Olsson och Cars genomför sin studie, har regionplaneringen tillskrivit åtta regionala stadskärnor. Enligt regionplaneringen ska stadskärnorna utvecklas för att avlasta regionens centrum och således stärka hela regionen. I artikeln beskriver Rader Olsson och Cars kommuner som platsbundna konkurrenter vilka konkurrerar med varandra om icke platsbundna hushåll och företag (Rader Olsson & Cars 2011:158). Samtidigt som kommuner konkurrerar med varandra argumenterar artikeln för att kommuner även kan samarbeta med varandra

när det gäller att tillhandahålla offentliga funktioner, för att på så vis uppnå skalfördelar. Exempel på detta är att en ny motorväg eller ett nytt sjukhus stärker attraktiviteten för hela delregionen, vilket i den svenska kontexten oftast enbart kan uppnås genom samfinansiering och/eller gemensam lobbying mot andra beslutsfattande organ på en nationell- och regionalnivå (*ibid.*:158). Således argumenterar artikeln för att kommuner är både konkurrenter och samarbetsparter kring målet att uppnå attraktivitet inom sin delregion och för sin kommun (*ibid.*:158).

I artikeln undersöks om mellankommunal samverkan kan vara en väg att gå för att uppnå en av regionplaneorganet utsedd regional polycentriskstruktur. Om mellankommunal samverkan kan vara en väg att gå, för att regionplaneorganets utsedda stadskärnor ska utvecklas och få den tänkta rollen som delregionala motorer i regionen. I detta fall måste kommunerna väga individuella risker, för- och nackdelar när de tillsammans ska enas om specifika investeringar och restriktioner gällande markanvändning och infrastruktur. Kommunerna måste för att uppnå detta mål, gemensamt enas om vart och i vilka kommuner det ska byggas samt inte byggas (Rader Olsson & Cars 2011:158f). Slutsatsen i artikeln är att mellankommunal samverkan för att uppnå en av regionplaneorganet utsedd polycentrisk struktur med regionala kärnor inte är ultimata, då få kommuner aktivt vill välja att utvecklas mindre till fördel för den kommun i samarbetet som innehar den av regionen utsedda regionala kärnan (*ibid.*:169f).

### **2.1.2 Möjligheter och begränsningar för ett lyckat samarbete**

Detta stycke hanterar samverkan ur ett mer institutionellt och organisatoriskt teoretiskt perspektiv. Detta område är inte något som studien undersöker explicit, men det är ett område som berörs i studien. Avsnittet ger en ökad förståelse och förklaring till varför ett samarbete kan fortleva samt vad som krävs för ett funktionellt samarbete.

Enligt Booher och Innes teoretiska tankar finns det tre aspekter för att nätverksmakt ska uppkomma och fungera på bästa sätt. Dessa är att aktörerna ska ha ett ömsesidigt beroende av varandra, på så vis att den enskilda aktören har något som de andra aktörerna vill ha och vice versa. Den andra aspekten är att aktörerna inom nätverket ska ha en tillräcklig bredd, vara tillräckligt diversifierade, så att de täcker in alla aspekter av frågan. Den tredje aspekten är att det måste ske genuin dialog där den flödande informationen måste gå att lita på och vara aktuell (Booher & Innes 2002:226).

Manoj Shrestha, assisterande professor i statsvetenskap, och, Richard Feiocks professor i statsvetenskap, forskning på städer i Georgia visade också att ett utbyte av tjänster och gentjänster är av stor vikt för att öka det interlokala samarbetet, då det anses leda till minskade kostnader och risker (Shrestha & Feiock 2011:584). Booher och Innes diskuterar även detta när de talar om vikten av att erkänna det ömsesidiga beroendet av samtliga parter (Booher & Innes 2002:226). Shrestha och Feiock talar även om relationens betydelse för samarbetet där ömsesidigt förtroende och ömsesidig bekräftelse har stor betydelse för att minska risken med opportunist och leder till ett mer funktionellt samarbete (Shrestha & Feiock 2011:584). Elinor Ostrom, bland annat professor i statsvetenskap, talar också om att det måste finnas en

trygghet i samarbetet då samtliga parter behöver vara säkra på att samtliga parter mål kräver en fortsatt samverkan (Ostrom 1998).

Trots att alla aktörer vinner på att samarbeta kan det finnas hinder för att det gemensamma målet uppnås. Exempelvis tar Cars och Rader Olsson upp problematiken med ”social dilemmas”. Social dilemma är en situation som uppstår då individuell rationalitet leder till kollektiv irrationalitet (Kollock 1998:183). Cars och Rader Olsson tar exempelvis upp när ett samarbete misslyckas att enas om finansiering eller då samarbetet leder till underfinansiering av exempelvis ett infrastrukturprojekt (Rader Olsson & Cars 2011:159), det vill säga då aktörernas individuella rationella beslut inte summerar upp till ett kollektivt rationellt beslut.

En annan problematik vid samverkan mellan aktörer är då deltagande aktörer anser att andra deltagande aktörer har mer att vinna på projektet och således anser att de har starka incitament för att bara följa med utan att själva behöva bära kostnader för projektet (Olson 1971). Detta problem uppstår främst då prognostiserade förmåner och fördelar för ett projekt beräknas ge en ojämn fördelning eller då det är svårt att beräkna vem som kommer att gynnas mer eller mindre av projektet (Scharpf 1997; Shrestha & Feiock 2011:575). Shrestha och Feiock talar även om den här problematiken i termer av opportunism (Shrestha & Feiock 2011:575). Ett annat hinder för samverkan är problematiken som uppstår då de deltagande aktörerna inte kan enas kring en definition och avgränsning av det gemensamma problemet (Alexander 2007), vilket i sin tur medför att samarbetet misslyckas redan i det inledande skedet.

### **2.1.3 Teoretisk sammanfattning**

Sammanfattningsvis går det ur ovanstående text att säga att kommuner samverkar för att lösa ett upplevt gemensamt problem. De kan gå in i ett samarbete med motiv att uppnå skalfördelar, finna nya vägar, generera innovation och ny kunskap. Egennytta nämns av flera författare ovan som ett grundmotiv till att gå in i ett samarbete. Då aktörerna inser att de har att vinna på att samverka går de med i samverkan efter en avvägning av kostnader och vinster. De samverkar då de inser att de kan uppnå något i det gemensamma som de ej kan uppnå på egen hand. Då egennytta är ett grundmotiv argumenterar flera av de ovanstående författarna för att relationen mellan aktörerna, där ömsesidigt förtroende och ömsesidigt beroende är av stor vikt för att samarbetet ska vara funktionellt och hållbart.

Genom detta teoretiska ramverk som visar på varför kommuner väljer att gå in i ett samarbete, kan det då vara så att det finns någon specifik förklarande faktor i storstadsregionens utveckling i förhållande till delregionens utveckling? Kan det vara så att kommunerna har upplevt ett gemensamt problem i att deras utveckling är, eller har varit, svagare än länets totala utveckling och därför har valt att mobilisera sig? Svagare på så vis att de exempelvis har haft en lägre befolkningstillväxt. Eller kan det vara så att de har upplevt ett gemensamt problem i att det finns hinder för att deras delregion ska kunna ta del av storstadsregionens snabba utveckling? Exempel på hinder skulle kunna vara en otillräcklig infrastruktur.

Detta leder fram till formulering av följande hypotes: *Kommuner samarbetar för det gemensamma målet att få ut resurser och stärka delregionens utveckling. Detta sker antingen på grund av att de samverkande kommunerna historiskt sett har haft en svagare utveckling än övriga regionen eller på grund av att de upplever framtida hinder för att kunna ta del av storstadsregionens förväntade utveckling och således att deras framtida utveckling förväntas bli svagare än vad den skulle kunna ha blivit.*

### **3. Metod**

#### **3.1 Fallstudie**

För att besvara uppsatsens frågeställning har en fallstudie utförts på kommunsamarbetet Stockholm Nordost (StoNo) i Stockholmsregionen, för motivering se *rubrik 1.3.2*. Fallstudie som metod lämpar sig väl vid småskalig forskning. Metoden tillåter och inbjuder metodutövaren att kombinera olika metoder och använda olika typer av data för att uppnå studiens syfte, vilket skapar möjlighet till att bekräfta data via triangulering (Denscombe 2009:59-71). En annan fördel är att forskaren har möjlighet att gå på djupet och upptäcka mönster som kanske inte skulle ha upptäckts vid en ytligare undersökning (*ibid.*:60). En av de största nackdelarna med metoden är komplikationer vid översättning, det vill säga generalisering. Valet av ett enskilt studieområde bör leda till att den interna validiteten blir hög men den externa validiteten, det vill säga möjligheten att generalisera, blir låg (Esaiasson et al. 2012:89). Dock diskuterar Flyvbjerg (2006) att resultaten från ett enskilt fall kan vara intressant i sig, då resultaten från fallet i sig kan bidra till en ökad förståelse och tillföra kunskap till ett specifikt forskningsområde (Flyvbjerg 2006:227). Då den här studien är en teoretisk och empirisk explorativ studie kan resultatet eventuellt användas för en vidare validering i framtida studier av fler regioner.

#### **3.2 Triangulering**

Studien har utförts genom triangulering. Triangulering innebär att fenomen betraktas ur mer än ett perspektiv genom användning av olika metoder och datakällor (Denscombe 2009:184). I uppsatsen sker triangulering genom analys av skriftliga datakällor, via publicerade dokument samt statistik och muntliga datakällor via intervjuer. På detta vis går det att jämföra resultat från en källa med resultat i en annan källa. Resultaten kan på så vis bekräftas eller ifrågasättas och fyndens validitet kan kontrolleras och stärkas (*ibid.*:185f). Triangulering har i studien används med syftet att öka fyndens och resultatens tillförlitlighet, det vill säga reabilitet.

#### **3.3 Intervju**

Fem kvalitativa semistrukturerade intervjuer har genomförts med tjänstemän från fyra av de deltagande kommunerna i samarbetet samt samordnarna för Stockholm Nordost, vilka är tjänstemän som enbart arbetar med StoNo. Intervjuerna utförda i studien har tillfört ny information utöver för studien relevanta dokument, samt bekräftat eller förkastat tolkningar av dokumenten. Genom triangulering av dokument och de andra intervjuaren

har även samtliga intervjusvar i viss mån kunnat verifieras (Denscombe 2009:185f). Två samtalsintervjuer, en telefonintervju samt två intervjuer via e-mejl har genomförts.

### **3.3.1 Intervju urval**

Då uppsatsen kräver svar på specifika frågor om det mellankommunala samarbetets form och uppkomst skedde urvalet av intervjupersoner genom ett så kallat subjektivt urval. Subjektivt urval innebär att forskaren lokaliserar de personer som tros sitta inne på den bästa informationen (Denscombe 2009:37). För samarbetets bakgrund och historia intervjuades främst de två samordnarna för Stockholm Nordost. Dessa har en befattning som både är lik med och skiljer sig från kommundirektör, på så vis att de är tjänstemän som får sina uppdrag direkt från Stockholm Nordosts politiska ledningsgrupp, men de är inte chefer över andra tjänstemän. De säger själva i intervjun att de ”är som en konstig sattelit” som befattningsvis inte riktigt går att jämföras med något och de benämner sig därav själva som samordnare för StoNo (Intervju 1).

Utöver samordnarna kontaktades tjänstemän i respektive kommun inom samarbetet för att öka verifieringen av samordnarnas svar. Intervjuerna med de kommunala tjänstemännen hade även syfte att ge en ökad förståelse till vilka som är de viktigaste frågorna för samarbetet och respektive kommun idag, samt hur kommunerna arbetar med och använder sig av StoNo ute i kommunerna. Kommunala tjänstemän som intervjuades var Väg- och trafikchef, Översiktsplanerare samt Stadsarkitekt för Österåkers kommun, Stadsarkitekt för Täby kommun, Planeringschef för Danderyds kommun samt Stadsbyggnadschef för Vaxholms stad.

Urvalsramen bestod i uppsatsen således av att personerna ska vara tjänstemän som på något vis innehar en aktiv roll för det mellankommunala samarbetet Stockholm Nordost. Valet av tjänstemän och ej aktiva politiker inom samarbetet kommer sig av att tjänstemän kan anses ge en mer objektiv information än politiker, som stöder en viss politisk agenda. Vid en inblandning av politiker skulle samtliga partier i samtliga kommuner behöva intervjuas för att möjliggöra en komplett bild, något som ej varit möjligt inom ramen för den här kandidatuppsatsen. De politiska åsikterna och den politiska majoritetens vilja i respektive kommun får istället representeras av visionsdokument och liknade program antagna i kommunfullmäktige.

### **3.3.2 Intervjuform**

Samtalsintervju, telefonintervju inräknat, som metod möjliggör att få fram oväntade svar och ger en möjlighet till direktåterkoppling via följdfrågor (Esaiasson et al. 2012:251). Samtalsintervjuerna som genomfördes var semistrukturerade och utgick från en intervjuguide (Se bilaga). Valet av semistrukturerad intervju beror på att uppsatsfrågan kräver att vissa ämnen behandlas, men metoden öppnar upp för att ämnen och synvinklar som ej var påtänkta före intervjun behandlas (Denscombe 2009:234f, 268). Samtalsintervjuerna spelades in och kompletterades med fältanteckningar på plats. Inspelning av intervju kan ha en hämmande effekt (*ibid.*:269), dock anses inte detta vara ett större hinder vid utförandet av dessa intervjuer då intervjuerna ej behandlar känslig information.

Intervjuerna via e-mejl genomfördes av typen öppet frågeformulär. Det vill säga frågorna ställdes utan fasta svarsalternativ (Denscombe 2009:221). Intervjuerna via e-mejl utgick från samma intervjuguide som samtalsintervjuerna (se bilaga). Nackdelen med intervju via internet är främst den begränsade direkta återkopplingen, även om det går att ställa följdfrågor via e-mejl. En fördel med metoden är ändå att den intervjuade får mer tid på sig att reflektera över frågorna (Ryen 2004:197). En annan stor fördel med metoden är att validiteten i svaren är hög, då fel vid datainsamlingsfasen elimineras eftersom svaren skrivs ordagrant av den intervjuade (Denscombe 2009:268).

Det finns alltid en risk för intervjuareffekt oavsett om intervju sker ansikte mot ansikte eller online (Denscombe 2009:244f). Intervjuareffekt uppstår då intervjuarens personlighet påverkar den intervjuades svar. Då intervjuerna utförda för uppsatsen ej behandlar personliga eller känsliga ämnen bör inte intervjuareffekten ha påverkat svaren nämnvärt.

Då intervjuerna i uppsatsen behandlar faktiska frågor och kompletteras av tryckta källor och intervjusvar från olika håll har svaren i en viss mån kunnat verifieras. Genom denna triangulering har även validiteten i resultaten kunnat stärkas. Ambitionen har även varit att leta efter mönster och teman i svaren för att kunna ge den allmänna bilden om vad svaren berättar om anledningen till samarbetets uppkomst och syfte idag.

### **3.4 Dokumentanalys**

Kommunala dokument i form av exempelvis översiktsplaner och dokument från Stockholm Nordost som exempelvis visionsdokument har studerats. Detta för att söka svar till frågorna om varför det mellankommunala samarbetet har uppkommit och vilket som är dess syfte idag. Två övergripande frågeställningar har legat till grund för att kategorisera och orientera sig i dokumenten nämligen, vilka var de bakomliggande planeringsrelaterade orsakerna till samarbetets uppkomst? samt, vad är syftet med samarbetet idag och vad var syftet vid uppstarten?

### **3.5 Deskriptiv statistisk undersökning**

I uppstasen har myndighetsrapporter använts för att ge en kort lägesanalys till storstadsregioners utveckling i allmänhet. Den lägesanalysen har därefter kompletterats med regionala dokument från Stockholms län samt en egen statistisk undersökning på Stockholms län.

För att mäta och få en uppfattning om delregionens utveckling i förhållande till Stockholms läns utveckling som helhet har variablerna befolkning och förvärvsintensitet<sup>4</sup> undersökts. Valet av dessa variabler kommer sig av att de på ett överskådligt sätt säger något om tillväxten och utvecklingen i länet och i kommunerna. Andra variabler som hade kunnat mätas är exempelvis, flyttmönster, konkurser, företagsetablering, utbildning med mera. Således är jag medveten om att undersökningen av enbart två variabler inte ger en

---

<sup>4</sup> Förvärvsintensitet är förvärvsarbetande som andel (%) av kommunens befolkning i åldersgruppen 20-64 år (SCB 2013)



fullständig bild av länets och delregionens fullständiga utveckling, men det visar på tendenser och kan ge en fingervisning om utvecklingen över tid.

Statistiken som presenteras är den faktiska utvecklingen, samt den prognostiserade befolkningsutvecklingen. För att kunna jämföra utvecklingen mellan delregionen och länet som helhet har den procentuella folkökningen beräknats på den tillgängliga statistiken. Observera dock att jämförelse av procentuell ökning enbart säger något om hur fort utvecklingen går i respektive undersökningsenhet, här delregion och län. Det berättar inget om hur utvecklingen såg ut vid startpunkten. Det vill säga en större procentuell ökning kan innebära att enheten började på en mycket lägre nivå än den enhet som har en lägre procentuell ökning. Med detta sagt, säger ändå den procentuella undersökningen något om delregionens tillväxttakt i förhållande till regionens tillväxttakt.

Observera även att prognoser alltid är uppskattningar om framtiden och inte visar absoluta siffror. Olika prognoser kan därför skilja sig åt beroende på data och hur data har bearbetats. Prognosen som används i uppsatsen har hämtats från Stockholm läns regionala utvecklingsprogram, RUFS 2010. Detta beror på att RUFS 2010 är det regionala utvecklingsprogrammet och visar den av landstinget och länsstyrelsen, tänkta och önskvärda utveckling för länet<sup>5</sup>.

### 3.6 Material

Samtliga vetenskapliga artiklar hanterade i uppsatsen har genomgått ”peer review” vilket kan jämföras med forskarvärldens egenkontroll. Detta bör leda till att de använda artiklarna kan anses hålla en högre grad av tillförlitlighet. Ett visst antal vetenskapliga rapporter har även används exempelvis Forsgren, A (2011) dessa har dock främst använts för att visa exempel eller förstärka argument från de andra författarna.

Statistiken i uppsatsen är hämtad från Statistiska centralbyrån (SCB), myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) samt från landstinget i Stockholms län. Det finns alltid en risk i att använda sekundärmaterial, men då statistik från SCB, Tillväxtanalys och landstinget används av myndigheter och vid forskning kan de för den här kandidatuppsatsen anses vara tillförlitliga källor. Under studiens gång har det heller inte framkommit motstridande siffror eller fakta vilket stärker källornas tillförlitlighet.

Det är viktigt att nämna och vara medveten om att kommunala dokument som exempelvis översiktsplaner och visionsdokument alltid speglar ett visst mått av politisk agenda då de är politiskt antagna dokument. Trovärdigheten i dessa dokument kan trots detta anses som hög för det syfte som den här specifika uppsatsen studerar. Det vill säga dokumenten speglar kommunernas uppfattning om sin situation och den önskvärda utvecklingen. Om samtliga påståenden och statistik i dessa dokument är korrekta har ej

---

<sup>5</sup> RUFS 2010 antogs av landstingsfullmäktige i maj 2010 och vann laga kraft enligt plan- och bygglagen som regionplan den 30 augusti 2010, då den även antogs som regionalt utvecklingsprogram av länsstyrelsen i Stockholms län (Stockholms läns landsting 2010, s.236,240).

undersökts. Det är inte heller nödvändigt för studien att samtliga påståenden är sanna i samtliga kontexter. Så länge påståenden som presenteras kan ge ledtrådar till varför samarbetet uppstod är de av stor vikt för studien.

## 4. Empirisk granskning

### 4.1 Sveriges trenivåstyre

För att möjliggöra förståelse för varför vissa frågor prioriteras i kommunala samarbeten krävs en övergripande insikt om kommunens roll och ansvar. Det krävs även en övergripande förståelse för hur förhållandet och ansvarsfördelningen ser ut mellan stat, landsting<sup>6</sup> och kommun med fokus på samhällsplanering.

I Sverige utgår all offentlig makt från folket vilket är fastlagt i Sveriges grundlag (SFS 1974:152 1kap, 1§). Detta förverkligas genom att Sverige har demokratiskt folkvalda strukturer inom tre förvaltningsnivåer som även har anknytning till geografiska nivåer. Den nationella nivån med riksdag och regering, den regionala nivån med landsting och den lokala nivån genom primär kommuner. Kommun och landsting har en stark ställning i den svenska samhällsmodellen genom kommunalt självstyre. En viktig förutsättning för att upprätthålla kommunalt självstyre är rätten att ta ut skatt inom de egna geografiska gränserna, vilka är kommun- eller landstingsgränser. Det kommunala självstyret är dock inte absolut utan staten kan fatta beslut inom samtliga områden av offentlig förvaltning och gör så genom lagstiftning och tilldelning av resurser (Tillväxtanalys 2011:42). Staten upprättar således ramarna för den kommunala självstyrelsen.

Kommunerna ansvarar för den fysiska planeringen och har den suveräna rätten att anta fysiska planer, vilket brukar kallas kommunernas planmonopol. Statens uppgift genom länsstyrelsen är att kontrollera att kommunernas planer uppfyller överordnade mål som exempelvis hänsyn till riksintressen. Skulle planen inte uppfylla överordnade mål kan länsstyrelsen i sista hand begära att kommunen utarbetar en ny plan. Detta sker dock mycket sällan då länsstyrelsen tidigt under planprocessen ska uppföra en dialog med kommunen (Nyström 2003:57f). Förutom statliga överordnade mål måste kommunerna nu i och med nya plan- och bygglagen även ta mer hänsyn till relevanta regionala planer, mål och program för en hållbar utveckling i sin översiktliga planering (SFS 2010:900 kap3). Där ett av de främsta regionala programen är regionalt utvecklingsprogram som regleras enligt förordningen om regionalt tillväxtarbete. Ansvariga för det regionala utvecklingsprogrammet kan vara landsting, kommunala samverkansorgan eller länsstyrelsen (SFS 2007:713 kap1 5§). I Stockholms län är länsstyrelsen ansvarig för upprättandet av det regionala utvecklingsprogrammet. För Stockholms läns idag gällande regionala utvecklingsprogram RUF 2010, beslutade länsstyrelsen att anta den av

---

<sup>6</sup> I lagmässig kontext betecknas även landsting som kommun och de båda lyder under samma författning (Strömberg, Lundell 2011:29-28). I den här texten kommer dock beteckningarna landsting och kommun att användas för att lättare särskilja de olika geografiska nivåerna.

landstinget uppförda och antagna regionplanen även som det regionala utvecklingsprogrammet (Stockholms läns landsting 2010:236-240). Således går det att säga att länsstyrelsen delvis delegerade uppgiften till landstinget.

Förutom den fysiska planeringen har kommunen det övergripande ansvaret för att bland annat tillgodose behoven för barnomsorg, grund- och gymnasieskola, äldreomsorg, bostadsförsörjning samt viss kollektivtrafik i samarbete med landstinget. Förutom den länsomfattande kollektivtrafiken ansvarar landstinget i sin tur för sjukvård, kultur och viss utbildning. Staten ansvarar bland annat för energifrågor, kultur- och miljövård samt kommunikationer, där länsstyrelsen i respektive län har i ansvar att följa upp den statliga planeringen inom dessa områden i länets lokala och regionala planer (Nyström 2003:59f). Observera att det är den regionala nivån som analyserar och specificerar prioriterade trafikinfrastrukturlösningar och satsningar. Själva finansieringen däremot kommer från samtliga nivåer där staten innehar en nyckelroll (Rader Olsson & Cars 2011:157).

Den regionala nivån har under de senaste decennierna i Sverige fått ett ökat ansvar och inflytande på samhällsplaneringen. Regionalpolitiken har under den tiden utvecklats till att bli mer tillväxt- och utvecklingsorienterad från tidigare fokus på fördelnings och lokaliseringpolitiska insatser (Tillväxtanalys 2011:27). Regionens arbetssätt inom politikområden är idag präglad av ett programbaserat arbetssätt där strategiska planer, mål och program tas fram och genomförs i samarbete med regionens aktörer, exempelvis kommunerna. Genom detta arbetssätt ska regionala och lokala förhållanden, förutsättningar och behov ha en stor chans att få genomslag i programmen (Tillväxtanalys 2011:28).

I dagens Sverige innehar kommunerna fortfarande planmonopol men det finns som visat ovan ökade krav på regionalt fokus och regional samordning inom planeringen.

## **4.2 Övergripande utvecklingstendenser i Storstadsregionerna.**

Trenden i Sveriges regioner pekar mot en generell ökad befolkningskoncentration. Knappt hälften av Sveriges befolkning bor i de tre FA-storstadsregionerna och 55 procent av bruttonationalprodukten finns där. Tillväxtanalys förutser med bakgrund i flera decenniers befolknings- och inkomstkoncentration att utvecklingen kommer att fortgå även i framtiden och skriver att geografisk koncentration är en viktig drivkraft för utveckling och tillväxt i FA-regionerna (Tillväxtanalys 2013:7). Fram till år 2020 antas 75 procent av Sveriges totala befolkningstillväxt ske i de tre storstadsregionerna (*ibid.*:32). Det har visat sig finnas ett tydligt samband mellan befolkningsstorlek och branschdiversifiering där storstadsregioner och större regioner generellt sett innehar en större branschdiversifiering och lägre arbetsställekoncentration (*ibid.*:58). Större regioner innehar med andra ord, fler sorters branscher och befolkningen har en relativt jämn spridning i anställning mellan branscherna. Sammanfattningsvis nämns storstadsregionerna som centrala för Sveriges nationella tillväxt (Tillväxtverket 2010).

Utvecklingen med ett snabbare transportnät och minskade transportkostnader har ökat andelen människor som arbetspendlar över kommungränser. Andelen arbetspendlare över kommungränser i storstadsregionerna är störst med i genomsnitt 43 procent, trots att trängseffekter har en något dämpande effekt i storstadsregionerna. Stockholmsregionen innehar den största andelen arbetspendlare över kommungränserna med 46,5 procent (Tillväxtanalys 2013:26f).

### 4.3 Stockholms län och delregionen i länet

Stockholms län utgör kärnan i en av tre definierade storstadsregioner i Sverige, nämligen FA-regionen Stockholm (Tillväxtverket 2012). Stockholms län är Sveriges största län sett till befolkning och omfattar 26 kommuner (SCB 2014).



**Figur 4.1**, Stockholms län i Sverige. Källa: Kartograf; Uppsatsförfattaren själv Sandra Jonsson 2014, Kartmaterial; Institutionen för Naturgeografi och Ekosystemvetenskap, Lunds Universitet 2013

Kommunsamarbetet Stockholm Nordost (StoNo) består av kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. StoNo är som namnet visar geografiskt beläget i Stockholms läns nordöstra del (se figur 4.2). De geografiska förutsättningarna för delregionen Stockholm Nordost är även värda att kommentera i förhållande till Stockholms län. I

intervjun med samordnarna för Stockholm Nordost framkom det att delregionen utgör cirka 45 procent av länets totala yta och enbart Norrtälje kommun utgör cirka en tredjedel av Stockholms län. Den geografiska variationen är stor, från skärgård till stadsbyggd till landsbyggd. Samordnarna för StoNo nämnde även att den stora ytan och den geografiska variationen skapar stora utmaningar för att exempelvis skapa en kapacitetsstark infrastruktur och kollektivtrafik inom samtliga delar av nordostsektorn (Intervju 1).

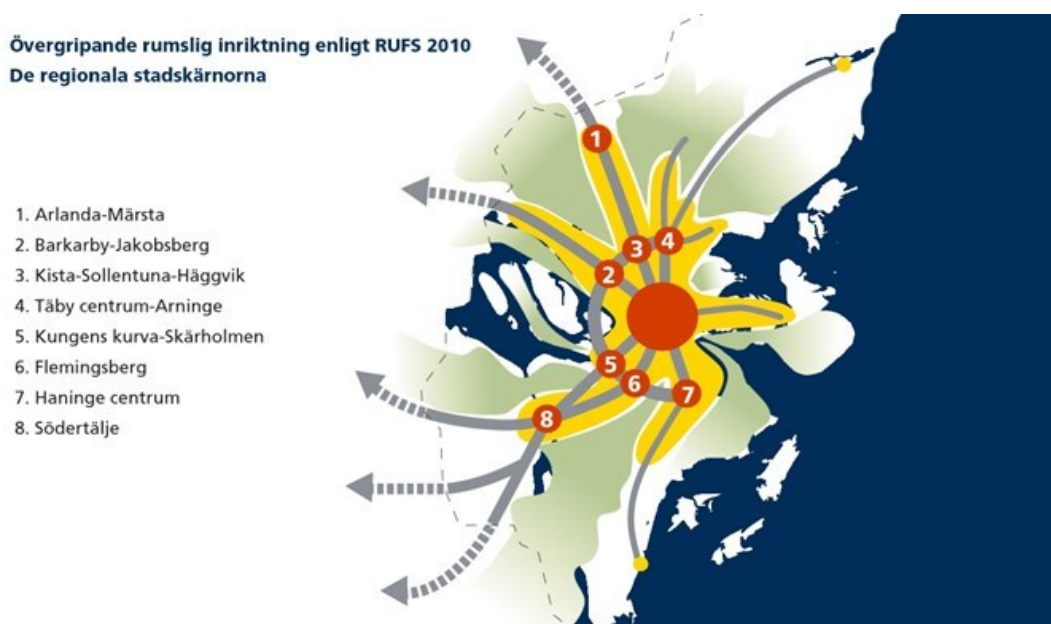


**Figur 4.2**, Stockholm Nordost i Stockholms län. Källa: Kartograf; Uppsatsförfattaren själv Sandra Jonsson 2014, Kartmaterial; Institutionen för Naturgeografi och Ekosystemvetenskap, Lunds Universitet 2013

#### 4.3.1 Kort introduktion till Stockholms läns tänkta utveckling enligt regionalt utvecklingsprogram

*Regional utvecklingsplan för stockholmregionen RUFS 2010* är antagen som Stockholms läns regionplan samt antagen som Stockholms läns regionala utvecklingsprogram (Stockholms läns landsting 2010:236,240). RUFS 2010:s vision är att Stockholmregionen ska bli "Europas mest attraktiva storstadsregion" (*ibid.*:12).

En av de tydligaste strategierna för regionens tänkta rumsliga utveckling är strategin att uppnå en tät och flerkärnig region. Regionplaneringen vill se en tät och flerkärnig bebyggelseutveckling vilket anses ge förutsättningar till resurseffektivitet, dynamik och tillgänglighet, samt ökar möjligheterna att värna om värdefulla natur- och kulturmiljöer. För att möjliggöra den utvecklingen har åtta regionala stadskärnor identifierats utöver den centrala regionkärnan. Den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge är belägen i nordostsektorn. Stadskärnorna ska inneha viktiga funktioner inom bland annat områdena kultur, arbete och boende. Stadskärnorna ska fungera som kommunikationsnav för goda kommunikationer radiellt från perifera delar av regionen in till regioncentrum, samt med bra tvärförbindelser mellan de regionala kärnorna (se figur 4.3). Strategin bidrar således till en regionförstoring där arbetsmarknaden inom regionen vidgas och får en större diversifiering. En förutsättning för strategin är dock en utveckling av länets transportsystem (Stockholms läns landsting 2010: 23).



**Figur 4.3.** Schematisk bild över de regionala stadskärnorna och tänkt översiktlig sammanlänkning enligt RUF 2010. Källa: Stockholms läns landsting 2014b

#### 4.3.2 Utvecklingen i länet och delregionen

Stockholms län har överlag haft en positiv befolkningsutveckling sedan 1700-talet (SCB 2014, Tabell; *Folkmängd i län 1749-2010*). För studien är det dock inte nödvändigt att studera länets befolkningsutveckling sedan 1700-talet. Befolkningsutvecklingen undersöks från 1970-talet då det studerade mellankommunala samarbeten StoNo startade som Utveckling nordost (UNO) i slutet av 1980-talet (Intervju 1).

**Tabell 4.1**, Befolkningsutveckling i länet och nordostkommunerna

Kommun/År	1970	1980	1990	2000	2013
<b>Stockholms län tot.</b>	<b>1 478 012</b>	<b>1 528 200</b>	<b>1 641 669</b>	<b>1 823 210</b>	<b>2 163 042</b>
Danderyd	27 623	27 842	27 915	29 570	32 222
Täby	38 406	47 105	56 714	60 197	66 292
Norrtälje	38 238	40 842	46 165	52 611	56 845
Vallentuna	12 711	17 603	22 186	25 228	31 616
Vaxholm	4 786	4 851	6 779	9 286	11 188
Österåker	15 527	25 631	30 230	34 427	40 495
<b>Nordostkommunerna tot.</b>	<b>137 291</b>	<b>163 874</b>	<b>189 989</b>	<b>211 319</b>	<b>238 655</b>

Källa: Egen bearbetning av SCB 2014

**Tabell 4.2**, Procentuell folkökning i länet och nordostsektorn 1970-2013

Mellan åren:	1970-80	1980-90	1990-2000	2000-13
Stockholms län tot.	3,4 %	7,4 %	11,1 %	18,6 %
Nordostsektorn tot.	19,4 %	16,0 %	11,2 %	13,0 %

Källa: Egen bearbetning av SCB 2014

Som det går att utläsa ur ovanstående tabell 4.1 och 4.2 har nordostsektorn procentuellt sett haft en märkbart kraftigare befolkningsökning fram till 1990 än länet som helhet. Under decenniet 1990 till 2000 var befolkningsökningen procentuellt sett lika stor som länet, för att från år 2000 ha en något lägre befolkningsökning procentuellt sett än länet som helhet.

En kraftig befolkningsökning i sig behöver inte nödvändigtvis tyda på en allt igenom positiv utveckling. Därför redovisas i tabell 4.3 siffror på förvärvsintensiteten<sup>7</sup> för länets samtliga kommuner och totalt sett, för att bättre kunna säga något om utvecklingen. Förvärvsintensiteten redovisas i tioårs intervall med startåret 1993, då det är så långt tillbaka tillgänglig statistik sträcker sig. Således ger det inte en totalt kompletterande bild till befolkningsutvecklingen presenterad ovan, men kan ändå säga något om utvecklingen för nordostkommunerna i relation till övriga länet från tidigt 1990-tal.

<sup>7</sup> Förvärvsintensitet är förvärvsarbetande som andel (%) av kommunens befolkning i åldersgruppen 20-64 år (SCB 2013)

**Tabell 4.3.** Förvärvsintensitet som andel (%) av åldersgruppen 20-64 år per kommun i Stockholms län

Kommun/År	1993	2003	2012
<b>Stockholms län</b>			
<b>tot.</b>	<b>73.0</b>	<b>75.8</b>	<b>78.5</b>
Upplands-Väsby	76.4	78.6	79.6
Vallentuna	79.4	82.8	86.0
Österåker	78.4	81.9	84.4
Värmdö	78.0	82.3	84.4
Järfälla	76.7	78.4	78.3
Ekerö	81.0	83.1	85.3
Huddinge	74.7	76.3	77.2
Botkyrka	69.2	69.7	71.6
Salem	74.8	82.9	83.5
Haninge	74.9	76.7	77.9
Tyresö	77.4	80.6	82.9
Upplands-Bro	75.4	78.6	77.9
Nykvarn	n.d	84.1	87.7
Täby	79.4	81.0	84.0
Danderyd	75.6	75.6	79.5
Sollentuna	76.6	79.8	81.2
Stockholm	70.3	73.4	77.6
Södertälje	70.9	73.5	71.8
Nacka	75.7	79.3	82.2
Sundbyberg	72.1	76.5	77.7
Solna	70.3	81.5	77.8
Lidingö	76.2	77.5	80.7
Vaxholm	78.5	81.1	84.6
Norrtälje	74.5	78.3	80.7
Sigtuna	74.6	76.9	77.5
Nynäshamn	75.9	77.8	77.8

Källa: Egen bearbetning av SCB 2013 & SCB 2005

I tabell 4.3 är nordostkommunerna markerade med grönt. Det som går att utläsa ur ovanstående tabell 4.3 är att samtliga nordostkommuner har haft en högre förvärvsintensitet än länets totala snitt i samtliga undersökta år, undantaget Danderyds kommun 2003. Generellt sett tillhör ändå nordostkommunerna de kommuner i länet som har en högre grad av förvärvsintensitet i samtliga undersökta år.

För att få en uppfattning om vart arbetsplatserna är lokaliserade i dagsläget presenteras den senast tillgängliga statistiken över förvärvsarbetande dag- respektive nattbefolkning<sup>8</sup> i Stockholms län år 2012. Från tabell 4.4 går det att utläsa att Stockholms län totalt sett har ett positivt pendlingsnetto det vill säga att det totalt sett är fler som pendlar in i länet för arbete än ut. Av nordostkommunerna är det enbart Danderyds kommun som har ett positivt

<sup>8</sup> Dagbefolkning är lika med förvärvsarbetande med arbetsställe i länet/kommunen. Nattbefolkning är lika med förvärvsarbetande med bostad i länet/kommunen (SCB 2013)



pendlingsnetto. I samtliga övriga nordostkommuner är det fler personer som pendlar ut ur kommunen än in för arbete (SCB 2013).

**Tabell 4.4.** Förvärvsarbetande dag- respektive nattbefolkning i Stockholms län och nordostkommunerna år 2012

Län/Kommun	Dagbefolkning	Nattbefolkning
<b>Stockholms län</b>	<b>1 134 570</b>	<b>1 072 974</b>
Danderyd	17 953	14 391
Norrtälje	21 643	27 409
Täby	23 730	32 246
Vallentuna	8 762	16 260
Vaxholm	2 611	5 540
Österåker	10 322	20 411

Källa: Egen bearbetning av SCB 2013

Nedan i tabell 4.5 följer en kort framtidsblick. Befolkningsframskrivningen i tabell 4.5 är framtagen av regionplanekontoret Stockholms länslandsting för *RUFS 2010*. I tabell 4.5 är nordostkommunerna markerade med grönt.

**Tabell 4.5.** Prognostiserad folkökning till 2030 enligt RUFS 2010 alternativ Låg och Hög

	2010	2030 Låg	2030 Hög
<b>Stockholms län</b>	<b>2 050 000</b>	<b>2 312 000</b>	<b>2 495 000</b>
Stockholm	843 000	943 000	981 000
Solna	68 000	93 000	99 000
Sundbyberg	38 000	56 000	60 000
<b>Regioncentrum</b>	<b>949 000</b>	<b>1 092 000</b>	<b>1 140 000</b>
Järfälla	66 000	84 000	94 000
Sollentuna	64 000	69 000	94 000
Täby	63 000	70 000	78 000
Danderyd	31 000	30 000	32 000
Lidingö	44 000	43 000	45 000
Nacka	90 000	102 000	109 000
Tyresö	44 000	45 000	49 000
Huddinge	98 000	113 000	122 000
<b>Kommuner i inre förort</b>	<b>500 000</b>	<b>556 000</b>	<b>603 000</b>
Ekerö	25 000	26 000	27 000
Upplands-Bro	23 000	27 000	30 000
Sigtuna	40 000	50 000	54 000
Upplands Väsby	39 000	47 000	52 000
Vallentuna	30 000	34 000	38 000
Norrtälje	57 000	61 000	71 000
Österåker	40 000	41 000	47 000
Vaxholm	11 000	12 000	13 000
Värmdö	39 000	45 000	55 000
Haninge	77 000	88 000	100 000
Nynäshamn	26 000	27 000	29 000
Botkyrka	82 000	86 000	101 000
Salem	16 000	16 000	18 000

Södertälje	87 000	94 000	105 000
Nykvarn	9 000	10 000	12 000
<b>Kommuner i yttre förort</b>	<b>601 000</b>	<b>664 000</b>	<b>752 000</b>

Källa: egen bearbetning av Stockholms läns landsting 2010:137, tabell 7

I Stockholms läns landstings rapport *2013 års uppföljning av RUFSS 2010*, framkommer det att befolkningen i länet har vuxit snabbare än beräknat i RUFSS 2010 (Stockholms läns landsting 2013:4f) varför uppsatsen utgår ifrån att alternativ hög är det mest troliga scenariot. Beräkningarna nedan är därför utförda på alternativ hög.

Enligt framskrivningen kommer länet som helhet att öka sin befolkning med 445 000 invånare fram till år 2030. Detta är en procentuell ökning på cirka 21,7 procent. Nordostkommunerna kommer enligt framskrivningen tillsammans att öka sin befolkning med 47 000 invånare vilket är en procentuell ökning på cirka 20 procent. Nordostsektorn kommer enligt framskrivningen av regionplanekontoret således att ha en något lägre befolkningsökningstakt än länet. Regionplanekontoret räknar dock med att nordostsektorns befolkning kommer att växa i liknande takt som mellan 1990 och 2010 då den procentuella befolkningsökningen låg på cirka 22 procent (Egen bearbetning av SCB 2014, tabell *Folkmängden i Sveriges kommuner 1950-2013 enligt indelning 1 januari 2014*).

Vid en jämförelse av nordostkommunerna med kommuner av liknande slag, det vill säga ovan i tabell 4.5 definierat av landstinget som *kommuner i inre förort* respektive *kommuner i yttre förort* framkommer en bild av hur nordostsektorn kommer att växa i förhållande till liknade kommuner i länet. Totalt kommer dessa två kategorier att ha en folkökning på 254 000 invånare och den procentuella folkökningen hamnar på 23 procent i alternativ hög. Således kommer nordostkommunerna även här att ha en något lägre procentuell befolkningsökning sett till det totala antalet kommuner i länet inom samma kategorier som nordostkommunerna.

Sammanfattningsvis går det ur ovanstående statistikavsnitt att se att nordostkommunerna har haft en generellt sett god utveckling i förhållande till länet totalt sett. Sektorn har haft en stark befolkningsutveckling historiskt sett och ur den presenterade befolkningsprognosen förväntas nordostsektorns befolkningsutveckling att fortgå i liknade takt, även om länet totalt sett förväntas ha en något högre befolkningsökningstakt. Nordostsektorn har och har haft en generellt sett hög förvärvsintensitet. Enligt statistiken är det dock fler som pendlar ut ur än in till kommunerna för arbete, undantaget Danderyds kommun.

#### **4.4 Stockholm Nordost (StoNo)**

Detta avsnitt inleder med att översiktligt presentera Stockholm Nordosts organisation idag. Därefter följer en historisk tillbakablick som presenterar bakgrunden till kommunsamarbetet och vägen fram till dagens fasta organisation. Det avslutande avsnittet presenterar vad StoNo syftar till idag samt hur de arbetar i olika frågor, detta för att introducera läsaren till vilken betydelse Stockholm Nordost som mellankommunal samverkan har idag.

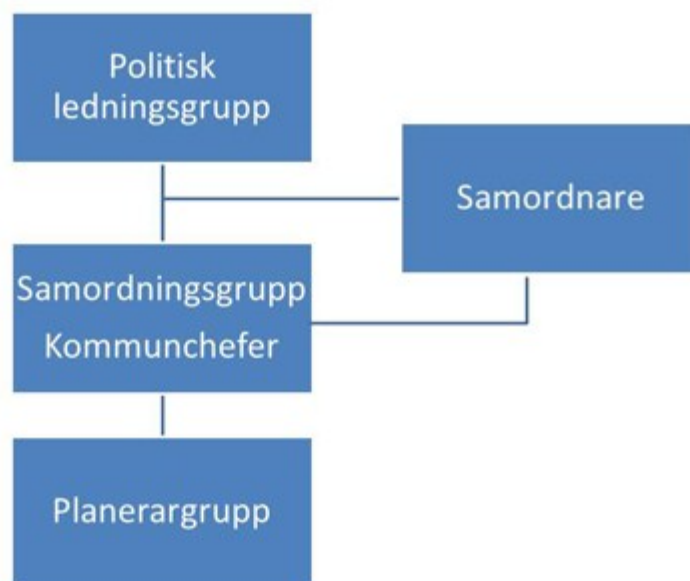


**Figur 4.4** Stockholm Nordost. Källa: Kartograf; Uppsatsförfattaren själv Sandra Jonsson 2014, Kartmaterial; Institutionen för Naturgeografi och Ekosystemvetenskap, Lunds Universitet 2013

Stockholm Nordost (StoNo) startade under namnet Utveckling Nordost (UNO) i mitten/slutet av 80-talet (Intervju 1). Stockholm Nordost är ett mellankommunalt samarbete mellan kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Samarbetet är organiserat på så vis att det består av en planerargrupp med tjänstemän från respektive kommun, det finns två samordnare för StoNo vilka är tjänstemän som enbart arbetar med StoNo. Samarbetet har även en samordningsgrupp bestående av kommundirektörerna från respektive kommun samt en politisk ledningsgrupp där tre förtroendevalda från respektive kommun ingår (se figur 4.5), (Stockholm Nordost 2013e).

I intervjun med samordnarna för StoNo framkom att samarbetet idag är politiskt stabilt över både partigränser och kommungränser. Detta förtroende växte sig starkare och arbetades upp mellan åren 2000 och 2005 i samarbete med framtagandet av samarbetets första gemensamma vision från 2005. Det framkom även att traditionen inom StoNo är att beslut ska fattas i konsensus över kommun- och partigränser. Det har hänt att inblandade, exempelvis

den politiska ledningsgruppen, kommunchefer och samordnare, redan initialt har bedömt att det inte går att få igenom ett konsensusbeslut i en fråga. Då lyfts inte den frågan som en StoNo-fråga, utan frågan får behandlas enskilt i respektive kommun (Intervju 1)



**Figur 4.5,** Schematisk bild över Stockholm Nordosts organisation idag. Källa: Stockholm Nordost 2013e

Förutom de grupper som presenteras i figur 4.5 så har det i intervjuerna framkommit att det existerar olika nätverksgrupper inom samarbetet. Exempelvis träffas trafikplanerare från respektive kommun vid separata tillfällen likväl som exempelvis näringslivschefer (Intervju 1-3; Stockholm Nordost 2013a).

Vid samarbetets uppstart var samarbetet organiserat på ett liknade sätt. Samarbetet hade en fast projektorganisation med en politisk ledningsgrupp bestående av två förtroendevalda från respektive kommun. Samarbetet hade en samordningsgrupp bestående av en planeringsansvarig tjänsteman från respektive kommun samt en representant från regionplanekontoret Stockholms läns landsting. Utöver dessa två grupper skulle specifika projektgrupper tillsättas då behov av samverkan uppstod inom något specifikt område som exempelvis trafik, näringsliv, bostäder, miljö, samt tekniskförsörjning (Utveckling Nordost 1990:11).

StoNo samverkar även idag med Stockholms läns landsting - trafik och regionplanekontoret (TMR), länsstyrelsen i Stockholms län samt trafiknämnden i Stockholms läns landsting för att utveckla delregionen Stockholm Nordost (Stockholm Nordost, 2013b).

Stockholm Nordost är en remissinstans och lämnar samlade yttranden i en del av de förslag som påverkar regionen. Ur yttrandena går det att se att de främst lämnar gemensamma yttranden i förslag som rör Stockholmsregionens infrastrukturutveckling (Stockholm Nordost, 2013d).

#### **4.4.1 Historisk bakgrund till Stockholm Nordost**

I intervjun med samordnarna för Stockholm Nordost samt i intervjun med stadsarkitekten i Österåkers kommun framkom en bild av varför samarbetet startade. Deras bild var att det mellankommunala samarbetet drog igång som en slags reaktion på regionplaneskiss 1985 framtagen av Stockholms läns landstings dåvarande regionplanekontor. Regionplaneskiss 85 var en del av arbetet med att revidera regionplan 1978 (Stockholms läns landsting 1985:5). I intervjuerna framfördes uppfattningen om att det mellankommunala samarbetet Utveckling Nordost startade som en reaktion på att det i regionplaneskiss 85 var för lite fokus på de norra regiondelarna och ett stort fokus på insatser och utveckling av de södra regiondelarna. Som stadsarkitekten i Österåkers kommun uttryckte det, nordost var lite ”styvmoderligt behandlad” i Regionplaneskiss 85 (Intervju 1-2).

I intervjun med samordnarna för StoNo framhölls bilden av att det gick ganska bra för kommunerna i nordost vid den här tiden (läs mitten, slutet av 80-talet). Det gick bra för kommunerna därför att det gick bra för Stockholm. Deras bild är att, i och med regionplaneskiss 85, insåg kommunerna att utvecklingen inte kommer att gå bra av sig självt, utan de måste börja ta ett eget större ansvar för utvecklingen. Bilden som framkom var att utifrån reaktionen på regionplaneskiss 85 samordnade sig kommunerna för att driva sina frågor gemensamt. Enligt samordnarna för StoNo var det fortfarande på en något trevande och mer lokal nivå, men det var ändå då tjänstemän och politiker från fem av kommunerna satte sig ner tillsammans. Det arbetet resulterade i *Utvecklingsprogram Nordost*, framtaget 1990 (Intervju 1).

##### **4.4.1.1 Regionplaneskiss 1985**

Regionplaneskiss 1985 togs fram av Stockholm läns landsting och var ett led i revideringen av Regionplan 1978. Avsikten med Regionplaneskiss 85 var att redovisa den planeringssituation Stockholmsregionen stod inför fram till år 2020. I Skiss 85 presenteras tankar om regionens utveckling samt tänkta åtgärder under perioden 1990-2020 (Stockholms läns landsting 1985:5). Den bild som Regionplaneskiss 85 målar upp i det avsnitt som presenterar trenden i regionen, visar att om den dåvarande trenden skulle fortsätta utan stagnation eller inblandning av regionala insatser, skulle den starkaste utvecklingen ske i de tre centrala Stockholmskommunerna, Stockholm, Solna och Sundbyberg. Det skulle även ske en starkare utveckling i den norra regiondelen än i den södra. Utveckling här främst sett till antalet sysselsatta och bostadsbyggande (*ibid.*:17-21).

De tänkta åtgärderna och satsningarna presenterade i Regionplaneskiss 85 bekräftar bilden av att det var ett större fokus på de södra regiondelarna än de norra. Exempelvis skriver de inom sektorsområdet sysselsättning, att norra regiondelen ska utvecklas av egen kraft läng E4 stråket och den befintliga infrastrukturen, men att positiva insatser krävs i de södra regiondelarna om det kunskapsintensiva näringslivet ska acceptera en lokalisering där. Regionplaneskiss 85 uttrycker en strävan efter att utveckla Södertörn<sup>9</sup> till en mer kreativ region där nya tjänster och produkter utvecklas inom små och

---

<sup>9</sup> Södertörn är beläget i södra delen av Stockholms län.

medelstora företag. För att möjliggöra detta nämner de främst satsningar på att höja utbildningsnivån och förbättra trafikinfrastrukturen (Stockholms läns landsting 1985:40). Sammanfattningsvis skulle det enligt Regionplaneskiss 85 ske riktade satsningar mot den södra regiondelen, då den norra regiondelen skulle få fortsätta att utvecklas av egen kraft.

Av remissbehandlingen i sammanfattning till Regionplaneskiss 85 går det att utläsa att många kommuner och speciellt nordostkommunerna, ville se ett större och utvecklat samarbete mellan regionplaneringen och regiondelarna (Stockholms läns landsting 1986:14). Det framkommer även att många kommuner och regiondelar främst i norr och centralt har vissa invändningar mot satsningen på Södertörn. Främst handlar invändningarna om att problem i andra regiondelar har förringats i Regionplaneskiss 85, samt att satsningarna på Södertörn inte får innebära att utvecklingen i andra regiondelar försvåras (*ibid.*:27).

#### **4.4.1.2 Utvecklingsprogram Nordost från 1990**

Utvecklingsprogram Nordost från 1990 är det första dokument som visar det mellankommunala samarbetets gemensamma syn på sin delregions utveckling samt vilka hinder som fanns till utvecklingen vid den tidpunkten. Vid framtagandet av detta utvecklingsprogram bestod samarbetet av kommunerna Danderyd, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker (Utveckling Nordost 1990). Norrtälje kommun var officiellt inte en medverkande part vid den tidpunkten. Det politiska beslutet till att Norrtälje aktivt skulle delta i samarbetet kom först 1998 (Intervju 1). Observera således att i Utvecklings program Nordost är ej Norrtälje kommun inkluderat i nordostsektorn.

Utvecklingsprogram Nordost bygger på gemensamma yttranden över Regionplaneskiss 85. I Utvecklingsprogram Nordost understryker kommunerna att regionplanering måste utgå från kommunala planer och utvecklingsmål. Programmet togs bland annat fram som ett underlag till regionplaneringen, och som det står i programmets förord, överlämnades programmet till dåvarande Regionplane- och trafiknämnden Stockholms läns landsting (Utveckling Nordost 1990:1).

Nordostkommunerna beskriver att de vill ta fasta på ett viktigt mål som beskrivs i Regionplaneskiss 85, nämligen att stimulera utvecklingen i andra underförsörjda områden av länet och inte bara på Södertörn.

Nordostkommunerna skriver även att de med detta program vill motverka risker för nya regionala obalanser som kan uppstå då till exempel arbetsplatser förläggs till E4-stråket och bostäder till E3-stråket, nuvarande E20 (Utveckling Nordost 1990:1). Med andra ord, om utvecklingen främst förläggs i stråkriktningarna sydväst och nordväst sett från Stockholm city.

Programmet ger en historisk bakgrund och samtidstendenser för delregionens utveckling, samt visar på en kortfattad gemensam vision där de beskriver hur nordostsektorn ser ut år 2007. Förutom detta beskriver programmet även övergripande mål för delregionens utveckling samt specifika mål inom sektorerna näringsliv, bostadsbyggande och trafiksystem. Därefter beskriver programmet även åtgärder inom dessa sektorer samt inom sektorerna miljö, kultur och fritid samt utbildning.

Mellan åren 1955 och 1975 ökade sektorns befolkning från 35 000 till 111 000 invånare. Under den här befolkningsexpansionen arbetade kommunerna i sektorn inte aktivt med att få ut näringslivet till ytterkommunerna. Drygt hälften av befolkningen pendlade ut ur sektorn för arbete och i stort sett alla arbetsplatser lokaliserades i innerstadsdelarna Solna och Sundbyberg, således förvandlades nordostsektorn till en sovstadssektor (Utveckling Nordost 1990:1). Under 80-talet började dock näringslivsutvecklingen ta fart i nordostsektorn och sektorn drog då nytta av sin kunskapsintensiva befolkning. De skriver att nordostsektorn i dagsläget (läs 1990) hade markant fler invånare inom kunskapsyrken än övriga länet och nästan dubbelt så många sett till hela landet. De beskriver i programmet att fler företag flyttar från Stockholm city till Täby och Danderyd samt att Österåker relativt sett hade flest nyetablerade företag i hela landet mellan åren 1983-1986 (*ibid.*:2)

Trots den positiva utvecklingen menade nordost att utvecklingen inom näringsliv gick alltför långsamt. Enligt programmet skulle det ta flera decennier tills samtliga kommuner har en bra relation mellan arbetsplatser och bostäder, då nordostsektorn startade på en låg nivå. I och med utvecklingen menar de ändå i programmet att nordostsektorn hade blivit en mer levande del av storstaden än den sovstadssektor som den tidigare var (Utveckling Nordost 1990:2). UNO konstaterar i programmet att utvecklingen i Nordostsektorn är positiv om ändock för långsam (*ibid.*:2). Det står att ett viktigt mål för UNO var att skapa förutsättningar så att de resurser som finns i sektorn kan tas tillvara och utvecklas så att de gynnar hela Stockholmsregionen samt övriga landet (*ibid.*:2).

Den framtidsbild som de beskriver i programmet, år 2007, utgår ifrån att de har lyckats med det övergripande målet, att skapa förutsättningar för att tillvarata och utveckla sektorns resurser. Visionen beskriver en framtid där nordostkommunerna har blivit betydelsefulla motorer i det kreativa svenska näringslivet. Nordostsektorn har en stor branschbredd och arbetsplatsområdena i samtliga kommuner är näst intill fullt utnyttjade. De tänkte sig även att det skulle finnas ökade kontakter mellan länets nordvästra och nordöstra delar genom en ny tvärled. Detta menar de skulle stärka länets internationella konkurrenskraft då kontakten mellan företagen stärktes. Framtidsbilden till 2007 ser även att Roslagsbanan har upprustats, vilket skulle skapa snabbare och komfortablare resor in till Stockholmcity (Utveckling Nordost 1990:3-5).

I visionen från 1990 har kommun- och kundcentra fått ett rikare kultur- och serviceutbud år 2007. Kommunerna har i visionen målmedvetet satsat på att bygga bostäder till nordostsektorns egna invånare och kombinationen av bostäder och arbetsplatser har gjort att nordost är en gemensam arbets- och bostadsmarknad. Nordost har således gått från att vara en sovstad med tillgång till storstad till att utgöra en dynamisk del av, och vara en tillgång för, storstaden (Utveckling Nordost 1990:5).

Utefter visionen eller framtidsbilden har de i programmet utarbetat ett antal mål som ska uppnås. De är indelade i övergripande mål som handlar om att nordost ska vara en sektor där invånarna kan leva ett fullödigt liv med

arbete, bostad samt ett stort kultur- och fritidsutbud. Miljön ska värnas och pendlingen minska. De har även i programmet tagit fram specifika mål som främjar näringslivets utveckling, som bland annat handlar om att näringslivet i nordost ska vara en resurs för hela regionen. Det ska ske fortsatta satsningar på ett diversifierat näringsliv där satsningar som leder till minskad pendling ses som särskilt intressanta (Utveckling Nordost 1990:6).

Inom mål för bostadsbyggandet skriver de att bostadsbyggandet ska styras av den långsiktiga efterfrågan inom sektorn. De skriver även att de kan bygga bostäder för regionens utveckling, men då ska det balanseras av bättre trafiksystem samt nya arbetsplatser. Därefter har de i programmet satt upp mål inom trafiksystemet. Dessa handlar övergripande om att kommunikationerna bättre ska binda samman nordostsektorn, samt ge bättre förbindelser till Stockholmcity och mot nordväst med Arlanda (Utveckling Nordost 1990:6-7).

Som tidigare presenterats framkom av intervjuerna en bild om att samarbetet startade som en reaktion på Regionplaneskiss 1985, där nordost ansåg sig ha fått för lite fokus. Dokumenten ovan kan anses bekräfta den bilden. Regionplaneskiss 85 har ett starkare fokus på att utveckla den södra regiondelen och nordostkommunernas Utvecklingsprogram 1990 bygger på gemensamma yttranden över Regionplaneskiss 85. UNO skriver bland annat i utvecklingsprogrammet att de vill motverka nya regionala obalanser som en utveckling längs E4an och nuvarande E20 presenterad i Regionplaneskiss 85 skulle medföra enligt dem.

#### **4.4.2 Från UNO till StoNo**

Efter att UNO startade i slutet av 80-talet har det genom intervjusvar framkommit att det regionala arbetet blev lite urvattnat till slutet av 90-talet (Intervju 1-2). Arbetet med UNO drog på allvar igång igen i samband med att ett nytt regionalt utvecklingsprogram skulle tas fram i slutet av 90-talet, det som blev *Regionalt utvecklingsprogram för Stockholmsregionen - RUFSS 2001*. Tjänstemännen i UNO fick då för första gången ett politiskt uppdrag att de skulle arbeta proaktivt med tillväxt- och utvecklingsfrågor för delregionen. Detta bland annat för att sektorn skulle ha möjlighet att få del av de bidrag och liknade som var på gång med det nya regionala tillväxtprogrammet under den tidsperioden (Intervju 1). I intervjun med samordnarna för StoNo framkom det att UNOs delaktighet och arbete med RUFSS 2001 var mycket givande och samordnarna påstår att det var då som nordostsektorn började se sig mer som en del av Stockholmsregionen (Intervju 1).

Att kommunernas delaktighet och arbete med RUFSS 2001 har spelat en stor roll för kommunsamarbetets utveckling stärks av promemoria *Samarbete om gemensamt presentationsmaterial om utvecklingen i UNO-kommunerna* från Danderyds kommuns kommunstyrelse 2004-07-21. Där de kommenterar att UNO-kommunerna förde gemensamma diskussioner kring bland annat trafikfrågor, allmänna utvecklingstendenser, bostadsbyggande, en ny regional stadskärna i nordost och näringsliv i samband med att RUFSS 2001 utarbetades. Detta arbete ledde fram till en gemensam samsyn på nordosts utveckling (Danderyds kommun 2004). Betydelsen av RUFSS 2001



stärks även av Kommunstyrelsen i Norrtälje där de skriver att kommunernas gemensamma yttrande till RUFSS 2001 lovade att ta ansvar för 100 000 nya invånare i sektorn fram till år 2030, under förutsättning att infrastrukturen i sektorn förbättrades. Ett visionsarbete påbörjades därefter för att visa hur detta skulle kunna ske (Norrtälje kommun 2005).

I intervjun med samordnarna för StoNo framgick det även att det stora arbetet och processen med att skapa en gemensam syn på vad nordost egentligen ville med sin gemensamma utveckling drog igång efter att UNO svarat på RUFSS 2001. Detta arbete resulterade slutligen i den första gemensamma visionen från 2005. I intervjun med samordnarna för StoNo framgick det att arbetet med att skapa samsyn fick ta sin tid, då det var under de åren som samarbetet blev det etablerade samarbetsorgan som det är idag, med både kommunöverskridande och partiöverskridande förtroende (Intervju 1). Namnet UNO ändrades efter att den första gemensamma visionen tagits fram då det i intervjun med samordnarna för Stockholm Nordost framkom att samarbetet helt enkelt tog visionens namn *Stockholm Nordost* runt år 2006/2007 (Intervju 1). Samordnare 2 kommenterade även namnbytet med att namnet Utveckling Nordost kan anses symbolisera att det tidigare var fokus på utveckling av nordost i sig. Från och med att det gemensamma visionsarbetet började ta form i början av 2000-talet var det mer en fråga om att nordost skulle vara en del av den övriga regionen. Samordnare 2 avrundar med att säga att namnbytet till Stockholm Nordost således även symboliserar att samarbetet fick ett större regionalt fokus (Intervju 1).

Ovanstående avsnitt har presenterat förutsättningar och anledningar till kommunsamarbetets uppkomst, samt vägen fram till dagens samarbete. Nästkommande avsnitt presenterar vad StoNo syftar till idag genom att presentera en sammanfattning av StoNos gemensamma vision från 2012 kompletterad med intervjusvar.

#### **4.4.3 Den gemensamma visionen och arbetet idag**

Visionen från 2012 visar den målbild som kommunerna i Stockholm Nordost gemensamt har tagit fram för utvecklingen av sin delregion. I intervjun med samordnarna för Stockholm Nordost framkom det att visionen idag kan anses fungera som en länk mellan den regionala och lokala nivån, på så vis att i StoNo-visionen har kommunerna inte bara anammat vad länet och landstinget vill, utan vad kommunerna vill med sin gemensamma utveckling (Intervju 1).

Samtliga medverkande kommuner antog i kommunfullmäktige under våren 2012 en ny vision för nordostsektorn. Visionen *Framtid, Framgång, Framkomlighet – En vision för tillväxt 2010-2040* är en gemensam vision för att utveckla nordostsektorn. Visionen är även en reviderad version av den tidigare visionen från 2005. Visionen från 2012 är en blocköverskridande överenskommelse och riktar sig till regionala och nationella myndigheter samt nuvarande och kommande invånare och näringsliv i de sex nordost kommunerna. Tidsperspektivet för visionen sträcker sig från 2010 till 2040 med utblick mot 2050. De skriver själva att nordostsektorn är en stor och viktig del av Stockholmsregionen och visionen

visar hur de sex nordostkommunerna enskilt och gemensamt ska ta ansvar för regionenstillväxt, samt vilka insatser detta kräver från övriga aktörer. Näringslivets utveckling, boendeförsörjning, infrastrukturutveckling samt den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge är viktiga delar i visionsarbetet (Stockholm Nordost 2013c).

Visionen från 2012 omfattar de övergripande sektorsområdena stadsstruktur, effektiva transporter, näringslivsutveckling och den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge.

Enligt visionen ska nordostsektorn skapa förutsättningar för 100 000 nya invånare räknat från startåret 2010 då de var runt 230 000 invånare. Invånarna ska erbjudas goda och varierade livsmiljöer i hela nordost (Stockholm Nordost 2012:4). Målet för utvecklingen är att det goda livet ska förenas med en hög och hållbar tillväxt i nordost. Nordostsektorn ska ha varierade stadsmiljöer med unika kvaliteter och tillgängliga kust- och skärgårdsmiljöer samt en ökad regional och internationell tillgänglighet. För att uppnå detta mål ska kommunerna gemensamt verka för att *”vidareutveckla goda och varierade miljöer lättillgängliga med kollektivtrafik i hela Nordost sektorn”* (ibid.:8).

Nordostsektorn ska även skapa förutsättningar för 50 000 nya arbetstillfällen från startåret 2010 då det fanns cirka 80 000 arbetstillfällen. Den största tillökningen ska enligt visionen ske i Täby kommun med 20 000 nya arbetstillfällen kopplat till den regionala stadskärnan (Stockholm Nordost 2012:12). Näringslivet i nordost ska vara diversifierat och expansivt (ibid. 4). Målet inom sektorn näringslivsutveckling är att *”Stockholm Nordost är ett självklart val för företag som vill etablera sig och utvecklas i Stockholmsregionen”* (ibid.:12). För att klara detta mål ska kommunerna gemensamt verka för att utgöra en gemensam arbetsmarknad inom Stockholmsregionen. Förbättrad infrastruktur och ökad tillgänglighet ses som en förutsättning för utvecklingen. Visionen vill se förbättrade kommunikationer till Arlanda och hamnen i Kapellskär vilket ökar delregionens internationella tillgänglighet och således attraktiviteten för företag. Täby regionala stadskärna ska enligt visionen utvecklas till en attraktiv plats för specifikt kontorsföretag, entreprenörer och forskningsanknutna företag, då närheten till Stockholms universitet och Kungliga tekniska högskolan ska stärkas (ibid.:12f).

I samtliga intervjuer framkom det att effektiva och förbättrade kollektivtrafiklösningar ses som en förutsättning för att kunna nå de i visionen satta målen för befolkning och arbetsplatser. I samtliga intervjuer framkom det även att näringslivsfrågorna ses som viktiga både för StoNo som helhet och för de enskilda kommunerna. Trots att näringslivsfrågorna ses som prioriterade framkom det i samtliga intervjuer att arbetet med näringslivsfrågorna fortfarande är i sin linda och att arbetet inte riktigt har kommit igång än. Den bilden som samtliga intervjusvar gav var dock att arbetet förhoppningsvis kommer igång snart då det ses som en viktig del av utvecklingsarbetet att samordna näringslivsarbetet (Intervju 1-5).

Visionen stöder en utveckling av Täby centrum – Arninge som delregionens regionala stadskärna (Stockholm Nordost 2012:4). Målet med den regionala

stadskärnan uttrycks som ”Den regionala stadskärnan i Täby centrum-Arninge erbjuder ett utbud av god kollektivtrafik, bostäder, arbetsplatser, mötesplatser och möjligheter till näringslivsetableringar. Den regionala stadskärnan stimulerar en ekonomisk tillväxt som gynnar alla kommuner i Stockholm Nordost och regionen som helhet”(ibid.:14). Tanken är att den regionala stadskärnan med sin utformning och som kollektivtrafiknod med ett planerat resecentrum i Arninge kommer att förstärka nordostsektorn som Stockholmregionens mest attraktiva plats att leva och verka i (ibid.:14).

I RUFSS 2001 är Täby-Arninge utpekad som delregionalkärna och i RUFSS 2010 är det utpekad som en regional stadskärna, det vill säga något starkare. Detta menar samordnarna för Stockholm Nordost beror på att StoNo har bedrivit ett aktivt och seriöst arbete där de har visat att de vill utveckling, vill tillväxt och att de vill kommunikation, samt att de haft ett bra samarbete med landstinget vid framtagandet av både RUFSS 2001 och RUFSS 2010 (Intervju 1).

StoNo-visionen pekar på, att om en långsiktigt hållbar utveckling av nordostsektorn ska kunna ske krävs det att nordostsektorn har en kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik som knyter samman delregionen med övriga regionen. Ökad tillgänglighet till regionen nämns som en grundförutsättning för utveckling (Stockholm Nordost 2012:4).

I intervjun med stadsarkitekten i Täby kommun framkom en intressant reflektion då infrastruktursituationen i Täby och nordost jämfördes med stadsarkitektens tidigare arbetsplats, grannkommunen Upplands-Väsby. Stadsarkitekten i Täby konstaterade att det är en viss skillnad vid en jämförelse med grannkommunen Upplands-Väsby i nordväst som ligger längs E4a stråket med både pendeltåg och järnväg genom kommunen. Han konstaterade i jämförelsen att nordost är ”lite vid sidan om” när det gäller kollektivtrafik samt övrig trafikinfrastruktur i Stockholmsregionen, trots den stora förbindelsen österut mot Finland via E18 (Intervju 3).

Den här bilden framkommer även i Danderyds kommuns *Samrådsversion – Översiktsplan för Danderyds kommun 2013-2030* där de skriver att kommunerna norr om Danderyd har den lägsta kollektivtrafikstandarden i Stockholmsregionen. De skriver att kraftiga infrastruktursatsningar för att binda ihop sektorn internt och externt till övriga regionen inom samtliga trafikslag, är av vikt för att kunna fullfölja utvecklingsplanerna som presenteras i RUFSS 2010 (Danderyds kommun 2013:1). Detta var ett argument som även framfördes i intervjun med tjänstemännen i Österåkers kommun. Ska nordost kunna leva upp till den av RUFSS 2010 tänkta utvecklingen måste kollektivtrafiksituationen förbättras för nordostsektorn (Intervju 2).

Målet i StoNo-visionen inom sektorn effektiva transporter är att nordostsektorns växande bostads- och arbetsmarknad bättre knyts samman internt och med övriga regionen och således även de nordiska huvudstäderna och världen. För att uppnå detta mål ska kommunerna gemensamt verka för ökad tillgänglighet och kapacitet i Nordostsektorns transportsystem. De ska gemensamt verka för en ökad kollektivtrafikandel och minskad belastning på vägtrafiknätet för att reducera klimatpåverkande

utsläpp, buller och partiklar, främst i belastade stråk som E18 genom Danderyd och Täby. Som ett prioriterat projekt nämns Roslagspilen. Roslagspilen beskrivs som en spårbunden lösning av Roslagsbana, järnväg eller tunnelbana för att på lång sikt klara av resandebehoven (Stockholm Nordost 2012:4,10). I samtliga intervjuer framkom det att infrastrukturfrågan, och specifikt att få till en förbättrad och kapacitetsstark kollektivtrafik till nordostsektorn, är den högst prioriterade frågan för StoNo, samt en av de högst prioriterade frågorna inom respektive kommun (Intervju 1-5).

Roslagsbanan är idag den spårtrafik som binder samman delar av nordostsektorn med regioncentrat. Roslagsbanan är en smalspårig järnväg från centrala Stockholm (Stockholm östra station) till slutstationerna Österskär (Österåkers kommun), Kårsta (Vallentuna kommun) och Näsby park (Täby kommun). Just nu pågår en dubbelspårsutbyggnad av Roslagsbanan för att öka kapaciteten. Det finns även en idéstudie som föreslår en tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda Märsta som ett led till att förbättra kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda. I förstudien ingår både spårburen trafik och buss som förslag till tvärförbindelse (Stockholms läns landsting 2014a).

Ett första steg enligt StoNo-visionen för att uppnå en kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik är att Roslagsbanan förlängs till Arlanda-Märsta så att det uppstår ett sammanbundet spårssystem mellan Stockholm och Arlanda (Stockholm Nordost 2012:4). Därefter ser visionen att den regionala stads kärnan Täby centrum-Arninge ska fungera som ett kollektivtrafiksnarv med tvärförbindelser till övriga regionen (*ibid.*:4).

I *Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län* från år 2014, presenteras och diskuteras olika förslag på framtida kollektivtrafiklösningar som bättre ska binda samman nordost med övriga regionen. Av de presenterade lösningarna bedöms i nuläget att fördjupade studier och analyser främst ska ske inom alternativen, en utbyggd Roslagsbana till T-centralen/Odenplan<sup>10</sup>, en ny tunnelbanelinje från Odenplan till Arninge, en utbyggd tvärbana från Solna till Täby-Arninge samt en utbyggnad av Roslagsbanan norr ut mot Norrtälje till Rimbo (Trafikförvaltningen Stockholmsläns landsting et.al 2014:25).

De tre kollektivtrafiklösningarna förlängd Roslagsbanan till T-centralen/Odenplan, utbyggd tunnelbana till Täby-Arninge samt utbyggd tvärbana från Solna var även något som diskuterades i flera av de utförda intervjuerna. I tre av intervjuerna framkom det även att landstinget efterfrågat en uppskattning om hur många fler nya bostäder respektive kollektivtrafiklösning skulle kunna generera i respektive kommun. Kommunerna har således under våren tagit fram en uppskattning om hur respektive presenterad kollektivtrafiklösning skulle kunna påverka bostadsbyggandet i respektive kommun och således även i nordost som helhet (Intervju 1-3).

---

<sup>10</sup> T-centralen och Odenplan är centralt belägna tunnelbanestationer i Stockholms stad.

Sammanfattningsvis framkom det i samtliga intervjuer att trafikinfrastruktur och speciellt en förbättrad och kapacitetsstark kollektivtrafik är den högst prioriterade och viktigaste frågan för StoNo-samarbetet idag. Det som också nämndes i samtliga intervjuer var att näringslivsfrågorna ses som viktiga och prioriterade frågor att arbeta med. Utöver det så framkom det i några intervjuer att en samsyn kring bostadsplanering samt miljö och hållbarhetsfrågor skulle kunna vara frågor som får ett större fokus i framtiden (Intervju 1-5). Stockholm Nordosts handlingsplan för år 2014 bekräftar även bilden av att infrastrukturfrågorna har högst prioritet, då samtliga fyra första punkter av åtta i handlingsprogrammets prioriteringslista, hanterar just infrastrukturfrågor och främst kollektivtrafikfrågor. Därefter följer utvecklingen av den regionala stadskärnan och näringslivsfrågor (Stockholm Nordost 2013a).

Av samtliga intervjuer har det framkommit att de sätt som StoNo arbetar med viktiga frågor är att de har en gemensam samsyn på utvecklingen och att de lämnar gemensamma yttranden, exempelvis till Trafikförvaltningen och inför trafiklänsplan. De driver gemensam lobbying inom infrastruktur där StoNo driver gemensamt prioriterade projekt. De har även en finansieringsberedskap för exempelvis utredningar och förstudier. Ett exempel på detta som kom upp i intervjun med samordnarna för StoNo var, att om StoNo anser att det krävs en kompletterande utredning till, exempelvis Trafikförvaltningens utredning, köper StoNo gemensamt en ny utredning av en oberoende konsult. På så vis kan StoNo se till att skaffa sig den kunskapsmassa som behövs för att aktivt kunna delta i diskussioner om exempelvis samhällsutveckling och kommunikationsutveckling (Intervju 1-5).

I intervjun med samordnarna för StoNo framkom det även att StoNo i dagsläget diskuterar en samfinansiering av Arninge resecentrum i Täby kommun då samtliga kommuner ser nyttan med ett resecentrum där. Samordnarna argumenterade för att ju mer kommunerna ser de gemensamma nyttorna desto fler överenskommelser och samfinansieringsprojekt går det att driva, det vill säga sådana projekt som ingen kommun enskilt skulle klara av att driva men som går att driva gemensamt (Intervju 1). Ett annat exempel som samordnarna tog upp för att illustrera detta var att om exempelvis Vaxholms stad vill ha en breddning av väg 274 med cykelväg och ska driva frågan själv med 11 200 invånare så blir rösten, som de uttryckte det, lite pipig. Om hela Nordost ställer upp på att driva frågan är det helt plötsligt en kvarts miljon invånare bakom frågan och det dundrar betydligt mer än 11 200 invånare. Samordnarna menar att detta exempel illustrerar att samtliga kommuner har begripit att de måste ge för att få (Intervju 1).

Vid frågan på hur StoNo-samarbetet har påverkat den enskilda kommunen framstod bilden i samtliga kommuner att kommunerna införlivar och följer StoNo-visionen så långt som möjligt i sitt arbete, exempelvis vid framtagande av ny översiktsplan. Det framkom även att de lämnar gemensamma remissyttranden och att StoNo-kommunerna gör gemensamma prioriteringar kring infrastrukturfrågor och projekt (Intervju 2-5).

Kommunen Stockholms stads roll som tillväxtmotor var även något som diskuterades kort i intervjun med samordnarna för StoNo. De menade att det är en oerhörd tur att Stockholms stad har den tillväxtpotential kommunen har med bland annat pengar och mark, då det är en drivande faktor i regionen. De menade dock samtidigt att detta förstärker vikten av att övriga sektorer i regionen driver sina frågor tillsammans. I samma diskussion framkom det att kollektivtrafikplaneringen genom Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting tenderar att ha ett större fokus på de centrala regiondelarna. De framställde det som att då kollektivtrafikstrategier tas fram för de centrala delarna sker det gemensamt med innerstadskommunerna, men när kollektivtrafikstrategier tas fram för de yttre regiondelarna sköter Trafikförvaltningen det själv (Intervju 1).

## 5. Analys

Som ovan visat är storstadsregionerna centrala för Sveriges tillväxt. Trenden är att de har den kraftigaste befolkningsökningen och största branschbredden (Tillväxtverket 2010; Tillväxtanalys 2013). För att undersöka om den studerade delregionens utveckling har varit annorlunda än Stockholmsregionens totala utveckling och om det i sin tur har varit en utlösande faktor till uppstarten av det mellankommunala samarbetet är svårt att säga med säkerhet av den tillgängliga empirin, då det ej har varit möjligt att finna data tillräckligt långt bakåt i tiden. Empirin visar ändå aspekter som bör belysas.

Enligt statistiken har nordostkommunerna haft och har en generellt sett god utveckling i förhållande till länet totalt. Sektorn har haft en stark befolkningsutveckling historiskt sett vilken förväntas fortgå i liknade takt, även om länet totalt sett förväntas ha en något högre befolkningsökningstakt. Nordostsektorn har även och har haft en generellt sett hög förvärvsintensitet sett till länet totalt. Genom att komplettera den statistiska undersökningen med tidigare fakta från Utvecklingsprogram Nordost 1990 samt Regionplaneskiss 85 framkommer en än starkare bild av utvecklingsläget vid uppstarten.

Den bild som framkommer säger att nordostsektorn överlag inte verkar ha haft en svagare utveckling i förhållande till länet som helhet. Att den norra regiondelen hade en starkare utveckling än den södra är även något som framkom i Regionplaneskiss 1985. Insatserna i regionplaneskiss 85 syftar främst till att utjämna regionala obalanser genom att stärka de södra länsdelarna och specifikt Södertörn, med insatser som skulle förbättra trafikinfrastrukturen och höja utbildningsgraden (Stockholms läns landsting 1985).

Mot den här bakgrunden framstår det som sagt en bild som visar tendenser mot att nordostsektorn inte har haft en direkt svagare utveckling än länet som helhet. Nordost hade istället kring uppstarten av kommunsamarbetet en något starkare befolkningsutveckling än länet som helhet. Argument i Utvecklingsprogram Nordost från 1990 visar ändå att den dåvarande faktiska utvecklingen spelade en viss roll för uppstarten av UNO.

UNO argumenterar för att nordost hade förvandlats lite till en sovstadssektor och att utvecklingen i nordost var positiv men att den gick alltför långsamt. De argumenterar även för att de med Utvecklingsprogram Nordost vill bidra till en av målsättningarna i Regionplaneskiss 85, nämligen att motverka regionala obalanser och stimulera utvecklingen i andra underförsörjda områden av länet och inte bara på Södertörn. Det får där läsas som att de ser sig själva som ett underförsörjt område, då de menade att vissa förutsättningar, främst trafikinfrastruktur, saknades för en snabbare utveckling av nordost (Utveckling Nordost 1990).

Till den här diskussionen är det värt att nämna dagssituationen och det som framkom i intervjun med samordnarna för StoNo, nämligen diskussionen om Stockholms stad som tillväxtmotor, dock inte uttryckt i den exakta termen. Samordnarna uttryckte det som att det är en oerhörd tur att Stockholms stad har den starka tillväxtpotential som den har, men de menade även att det förstärker vikten av att övriga sektorer i Stockholmsregionen driver sina frågor tillsammans, bredvid Stockholms stad. Exempel på detta som framkom i intervjun var att den regionala planeringen, främst kopplat till kollektivtrafik, tenderar att ha ett starkare fokus på de centrala regiondelarna. De tog även upp problematiken med att kollektivtrafikstrategier för innerstaden togs fram gemensamt med innerstaden då Trafikförvaltningen själva tog fram strategier för de yttre regiondelarna (Intervju 1). Detta korta nedslag i intervjun säger något om förhållandet mellan centrum och periferi i regionen. Diskussionen här tyder på någon form av maktobalans samt att perifera och centrala regiondelar behandlas olika. Det skulle dock vara nödvändigt med vidare studier för att se hur detta förhåller sig, samt om det i sin tur påverkar hur mellankommunala samarbeten uppstår och arbetar.

Syftet med kommunsamarbetet idag presenterat i visionen, samt syftet vid uppstarten presenterat i Utvecklingsprogram Nordost, visar på att den historiska faktiska utvecklingen då och idag, har spelat en viss roll för samarbetets uppkomst och fortlevnad. Det som dock är än tydligare är att den tänkta och önskvärda utvecklingen för delregionen har spelat och spelar en stor roll för kommunsamarbetets uppkomst, arbete och fortlevnad. Exempelvis skrev de i Utvecklingsprogram Nordost att de hade en positiv men alltför långsam utveckling (Utveckling Nordost 1990). Med andra ord uttryckt, är det främst hinder för nordostsektorns önskvärda utveckling som har varit och är en drivande faktor för samarbetets uppkomst och fortlevnad. Detta syns tydligt i argumenten som säger att, ska nordost kunna utvecklas i den takt och det omfång som samarbetet vill, krävs det vissa insatser inom främst trafikinfrastruktur och kollektivtrafik. Som även framkommit av empirin har delregionen i dagsläget en förhållandesvis svagare kapacitet gällande trafikinfrastruktur och kollektivtrafik än andra delar av regionen.

Således är det som framkommit tydligt i intervjusvaren och i dokumentet Utvecklingsprogram Nordost, att det kanske inte i första hand var delregionens faktiska utveckling utan snarare bristen på av regionplaneorganet planerade insatser och fokus på delregionens utveckling i framtiden som blev ett startskott för det mellankommunala samarbetet.

Som Samordnare 2 för StoNo uttryckte det i intervjun, att det tidigare hade gått bra och att det gick förhållandesvis bra för nordostkommunerna vid den tiden, de hade dittills inte sett ett behov av att samarbeta. Vid regionplaneskiss 85 upplevde de dock att de eventuellt förlorade på den nya Regionplaneskiss 85 och de var tvungna att inleda ett proaktivt arbete för att visa att de ville vara med i utvecklingen (Intervju 1).

Något som även talar för att regionplaneringen påverkade uppkomsten är det argument som nämns i Utvecklingsprogram Nordost där de understryker att regionplanering måste utgå från kommunala planer och utvecklingsmål (Utveckling Nordost 1990).

Således går det att se att kommunerna i nordost upplevde ett gemensamt problem i hinder för delregionens tänkta utveckling. De gick således samman för att försöka lösa detta problem och försöka påverka sin delregions tänkta utveckling. Fokus vid uppstarten var just att lämna ett gemensamt svar till regionplaneringen, vilket resulterade i Utvecklingsprogram nordost. Ett svar som bestod av vilken utveckling nordostsektorn ville se i sin delregion och vilka tänkta, främst trafikinfrastrukturlösningar som skulle krävas för att uppnå det målet. Således går det att se att kommunerna gick samman för att de insåg att deras enskilda problem även var ett gemensamt problem. De gick samman för att lobba för ett gemensamt mål och de drog nytta av skalfördelarna av att tillsammans vara en gemensam kraft. Detta tyder på de tankar som Rader Olsson och Cars talar om, där de menar att kommuner går samman för att dra nytta av skalfördelar genom gemensam lobbying mot beslutsfattare på en nationell och regional nivå, för att få till en åtgärd i delregionen. Rader Olsson och Cars nämner exempelvis en ny motorväg, vilket höjer hela delregionens attraktivitet (Rader Olsson & Cars 2011).

Att kommunerna upplevde ett gemensamt problem i bristen på fokus på sina kommuner i Regionplaneskiss 85 och därefter började samarbeta, talar för att kommunerna gick samman för att, som Booher och Innes talar om, att de kan uppnå något i det gemensamma som de ej kan uppnå i det enskilda (Booher & Innes 2002). Genom att kommunerna upplevde att det individuella problemet även var ett gemensamt problem och såg samarbete som ett sätt att hantera detta problem, tyder på att kommunerna gick med i samarbetet av egenintresse och egennyttan vilket bland annat Booher och Innes talar om (Booher & Innes 2002). Detta kan även påstås vara fallet med samarbetet idag, då arbetet inom StoNo idag främst fokuserar på att nordostsektorn ska få en förbättrad och kapacitetsstark kollektivtrafik, vilket gynnar och stärker attraktiviteten för respektive kommun och således hela delregionen.

Empirin har visat att regionplaneringen även spelade en roll när UNO utvecklades till StoNo, det vill säga det fasta och stabila samarbetsorganet är idag. Som framkommit i intervjuerna blev samarbetet lite urvattnat under 90-talet och drog på allvar igång igen i samband med framtagandet av det regionala utvecklingsprogrammet RUFSS 2001, då det framkom att det samtidigt kom ett politiskt beslut att StoNo skulle börja ett proaktivt arbete med tillväxt- och utvecklingsfrågor i delregionen. Detta bland annat för att



sektorn skulle ha möjlighet att få del av de bidrag och annat som var på gång med det nya regionala tillväxtprogrammet under den tidsperioden (Intervju 1). Det var efter det arbetet som kommunsamarbetet arbetade fram den första gemensamma visionen och blev det stabila parti- och kommungräns överskridande samarbetet det är idag.

Genom ovanstående går det att argumentera för att det som har drivit på samarbetet både vid uppstarten och då samarbetet tog nya tag runt 2000 är *regionplaneringen*. På så vis att nordost ville vara med och påverka och visa vilket ansvar de vill ta för Stockholmsregionens utveckling, samt vilka investeringar och prioriteringar i främst infrastruktur det kräver från regionala och nationella aktörer. Går vi ett steg djupare går det således att säga att det som har påverkat kommunsamarbetets uppkomst och fortlevnad är Sveriges trenivåstyre kort diskuterat under rubrik *4.1 Sveriges trenivåstyre* i den här uppsatsen. Genom att den regionala nivån gör prioriteringar i den regionala planeringen, vilken dock ska ta hänsyn till respektive kommun och övriga relevanta aktörer i regionen. Likaså är det ändå regionplaneringen som visar hur regionen bör utvecklas långsiktigt samt gör prioriteringar inom exempelvis infrastruktur. Dessa prioriteringar påverkar därefter vart insatser sätts in.

I detta system har det genom empirin visat sig viktigt för kommunerna att göra sin röst hörd, samt för kommunerna att starkt visa på vilken utveckling de vill se i sin kommun och delregion. Detta syns i StoNo-visionen där de skriver att visionen ska visa hur kommunerna gemensamt och enskilt *vill ta ansvar för* Stockholmsregionens tillväxt (Stockholm Nordost 2013c). Något som mer visar på relationen mellan kommun/StoNo och regionplaneringen är det som framkom i tre av intervjuerna. Nämligen att landstinget efterfrågat en uppskattning om hur många fler nya bostäder respektive undersökt kollektivtrafiklösning skulle kunna generera i respektive kommun (Intervju 1-3). Detta tenderar att visa på en relation som säger att ska kommunerna få en insats förväntas det även att kommunerna kan svara på insatsen med tillväxt. Detta kan antas ha kopplingar till regionplaneringens nya tillväxt och programbaserade arbetsätt, kort diskuterat under *rubrik 4.1* i den här uppsatsen.

Varför kommunerna väljer att samarbeta idag blir även tydligt i det exempel med Vaxholm som samordnarna för StoNo tog upp. Kort beskrivet, att Vaxholm med 11 200 invånare har svårt att driva en fråga själv. Ställer sig hela StoNo bakom frågan är det istället en kvarts miljon invånare, vilket som samordnarna i intervjun uttryckte det ”dundrar betydligt mer än 11 200” (Intervju 1). I intervjun menar samordnarna även att detta tydligt visar på att kommunerna har insett att för att få något måste de även ge något. Kommunerna har insett att de vinner på att ställa upp, då de får något tillbaka. Detta argument har en tydlig parallell till Booher och Innes argument kring att samtliga parter måste inse att det finns ett ömsesidigt beroende mellan samtliga parter, det vill säga att samtliga parter måste ha något som samtliga parter vill ha och vice versa. Finns inte detta ömsesidiga beroende menar Booher och Innes att samarbetet inte blir funktionellt (Booher & Innes 2002).

Genom ovanstående exempel och argument är det tydligt att kommunerna i StoNo har insett att de behöver varandra för att bli en starkare röst till att driva enskilda och gemensamma frågor, att de ställer upp för varandra. Shrestha och Feiocks studier tyder även på att tjänster och gentjänster, relationen samt tillit är av vikt för att samarbetet ska fungera (Shrestha & Feiock 2011). Tillit eller trygghet är bland annat något som även Ostrom talar om där hon menar att samtliga parter måste vara trygga i att samtliga parter stannar i samarbetet även efter att kortsiktiga individuella mål har uppnåtts (Ostrom 1998). Ett bevis för att ett ömsesidigt förtroende och goda relationer existerar i StoNo kan ju anses vara att samarbetet har varit aktivt och funktionellt i drygt 25 år.

Att ett ömsesidigt förtroende är något som existerar i StoNo-samarbetet finns det även tendenser som tyder på både i visionen, där de skriver att visionen är en blocköverskridande gemensam vision, samt i intervju svaren där samtliga kommuner har svarat att de införlivar StoNo-visionen i sina planer och arbetar så långt det går efter den (Intervju 2-5). Detta kan anses tyda på att samtliga kommuner verkligen ställer upp på StoNo-linjen och att visionen är något som de vill uppnå tillsammans. Detta argument framkom även i intervjun med samordnarna där de menade att kommunerna i och med den första visionen verkligen visade att de ville något tillsammans, de ville tillväxt och de ville utveckling. Som Vaxholms-exemplet visar har kommunerna insett att de behöver varandra för att uppnå detta gemensamma och individuella mål (Intervju 1).

Som tidigare argumenterat för, uppstod samarbetet därför att kommunerna upplevde ett gemensamt problem. Där problemet som framkommer i intervjuer och visionen främst är att nordostsektorn har en bristfällig trafik- och kollektivinfrastruktur för den utveckling de tänker sig i delregionen. Genom att kommunerna har arbetat fram en gemensam samsyn på sin utveckling via visionen driver nu kommunerna en gemensam linje för att på så vis få större möjligheter att påverka sin utveckling. Stockholm Nordost-samarbetet visar sig således ha starka paralleller till det som Booher och Innes beskriver som "Network power" det vill säga makt genom att nätverka. Där Booher och Innes menar att makten uppkommer då aktörer genom dialog når konsensus i en gemensam fråga och därefter gemensamt agerar utefter den gemensamma ståndpunkten. De menar vidare att makten ökar då aktörerna erkänner sitt ömsesidiga beroende av varandra och därefter bygger vidare på samarbetet. Detta leder till en ökad kapacitet i samarbetet, vilket ger upphov till nya idéer och innovationer som leder till konstruktiva gemensamma handlingar för förändring (Booher & Innes 2002).

Vid uppstarten av samarbetet identifierade Nordostkommunerna ett gemensamt problem, vilket illustreras i Utvecklingsprogram Nordost 1990 som brister i infrastrukturen samt för lite fokus på nordost i regionplaneringen. Under 2000-talet förstärktes arbetet genom den första StoNo-visionen. Där uppnådde nordostkommunerna konsensus kring hur de ser på den framtida utvecklingen i nordost samt vilka gemensamma hinder som existerar för den utvecklingen. Med visionen i ryggen driver nu Stockholm Nordost en gemensam linje för att förbättra infrastruktur- och

kollektivtrafiksituationen och således skapa förutsättningar för den önskvärda utvecklingen. Enligt Booher och Innes har de således uppnått makt genom att nätverka. Ett exempel som stöder att StoNos arbete har effekt på den regionala nivån är exemplet som samordnarna för StoNo tog upp med den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge. Samordnarna menade att på grund av seriöst arbete från nordostkommunernas sida, gick Täby-Arninge från att vara delregional stadskärna i RUFSS 2001 till regional stadskärna i RUFSS 2010 (Intervju 1).

Ser vi från Booher och Innes argument om ”network power” till Rader Olssons och Cars argument (Rader Olsson & Cars 2011) så samarbetar StoNo för att uppnå skalfördelar. Både traditionellt sett genom att dela på kostnader som att samfinansiera projekt, i StoNos fall exempelvis förstudier, men även skalfördelar som uppnås genom att föra en gemensam lobbying mot övergripande planeringsnivåer. Kommunerna får genom samarbete en kraftfullare röst och de blir en större aktör att ta hänsyn till inom den regionala arenan. Skalfördelar i den mening att de genom samarbete driver respektive kommuns enskilda vilket även är den gemensamma frågan, med en större befolkning i ryggen än om de som enskilda kommuner skulle driva frågan med enbart den enskilda kommunens befolkning.

Dessa två synsätt är i egentlig mening inte motsägande. Istället går det att se på det som olika steg av processen, det vill säga, kommunerna samarbetar för att uppnå skalfördelar men det som möjliggör att de kan uppnå skalfördelarna är kraften genom att nätverka och driva en gemensam ståndpunkt.

StoNo samarbetet syftar idag till att undanröja hinder, eller skapa förutsättningar för att delregionen ska kunna uppnå den i visionen önskvärda utvecklingen med exempelvis 100 000 nya invånare och 50 000 nya arbetstillfällen (Stockholm Nordost 2012). Fokus i arbetet idag ligger främst på att arbeta för att hela nordostsektorn ska ha en tillgänglig och kapacitetsstark trafikinfrastruktur och kollektivtrafik (Intervju1-5). Det är idag även ett mer tydligt regionalt fokus på samarbetet än vid uppstarten. Exempelvis står det i StoNo-visionen från 2012, att nordostsektorn är en stor och viktig del av Stockholmsregionen och visionen visar hur de sex nordost kommunerna enskilt och gemensamt ska ta *ansvar* för tillväxten samt vilka insatser detta kräver från övriga aktörer (Stockholm Nordost 2012).

I samarbetets tidiga skede med Utvecklingsprogram Nordost 1990 var det istället ett större fokus på delregionens utveckling i sig. De skriver bland annat i Utvecklingsprogram Nordost från 1990 att de vill skapa förutsättningar för näringslivet så att pendlingen ut ur delregionen ska minska. De skriver även i Utvecklingsprogram Nordost att de främst ska bygga bostäder för sektorns egna invånare. Ska de bygga bostäder som gynnar länets utveckling ska det kompenseras med insatser på trafikinfrastruktur och arbetsplatser (Utveckling Nordost 1990).

## 6. Diskuterande slutsats

Som ovan visat startade samarbetet med ett fokus på att utveckla delregionen i sig. Idag arbetar StoNo fortfarande för att utveckla delregionen i sig, men som en starkare och bättre integrerad del av Stockholmsregionen. Svaret på frågan om vad syftet och målet med samarbetet idag är, blir således att samarbetet arbetar för att skapa förutsättningar till att bli en starkare mer attraktiv och bättre integrerad del av Stockholmsregionen vilket StoNo-visionen syftar till. Som empirin har visat betyder skapa förutsättningar för den önskvärda och tänkta utvecklingen enligt StoNo-visionen, främst att arbeta för en tillräcklig och kapacitetsstark trafikinfrastruktur och kollektivtrafik i hela nordostsektorn.

Samarbetet syftar idag till att respektive kommuns attraktivitet ska höjas och således delregionens attraktivitet som helhet i Stockholmsregionen. Svaret på om samarbetet syftar till att delregionen ska bli mer självständig och starkare i sig själv eller om det syftar till att delregionen ska bli en mer integrerad del av Storstadsregionen, blir således att samarbetet idag syftar till att bli en starkare och bättre integrerad del av storstadsregionen. Vid uppstarten var det dock mer fokus på delregionens utveckling i sig. Således har det under årens gång skett ett skifte i samarbetets fokus från ett mer lokalt fokus till ett ökat regionalt fokus.

Varför startade då det mellankommunala samarbetet? Nedan följer en diskussion över de övergripande frågeställningarna; *Varför uppstår mellankommunal samverkan för delregional utveckling?* och *Finns det en särskild förklarande faktor i de samverkande kommunernas utveckling i förhållande till storstadsregionens totala utveckling?* samt frågeställningen *Vilken var den utlösande faktorn till samarbetets uppstart?*

Kommunsamarbetet Stockholm Nordost startade som Utveckling Nordost därför att kommunerna upplevde ett individuellt problem vilket även var ett gemensamt problem. Det problem som de upplevde vid uppstarten var hinder för deras utveckling, hinder i en otillräcklig trafikinfrastruktur och framförallt hinder i undermåligt fokus på nordost i regionplaneringen. Kommunerna gick då in i samarbetet för att som en gemensam kraft kunna påverka och lösa problematiken och de hinder de såg för sin individuella och gemensamma framtida utveckling. De samarbetar således för att de anser att de kan uppnå saker i det gemensamma som de ej kan uppnå i det enskilda.

Som empirin har visat hade delregionen en förhållandesvis god utveckling i relation till Stockholms län vid uppstarten av samarbetet. Det gick relativt bra för kommunerna och de hade som empirin visat generellt sett inte en svagare utveckling än länet som helhet vid uppstarten. Således har den utlösande faktorn i den här fallstudien snarare visat sig vara delregionens framtida utveckling än delregionens historiska och faktiska utveckling i då läget. Svaret på frågan *Finns det en särskild förklarande faktor i de samverkande kommunernas utveckling i förhållande till storstadsregionens totala utveckling?* blir i denna studie, nej då vi ser till den faktiska historiska utvecklingen, men ja då vi ser till den potentiella framtida utvecklingen.

Om samarbetet skulle ha startat utan Regionplaneskiss 85 går enbart att spekulera i. Det som tydligt framkommer av empirin är ändå att regionplaneringen spelade en stor roll för att samarbetet startade vid just den tidpunkten och på just det sättet. Detta då kommunerna reagerade på den upplevda bristen av fokus på deras kommuner i Regionplaneskiss 85.

Det som var den utlösande faktorn eller katalysatorn till samarbetets uppstart har i den här studien således visat sig vara regionplaneringen, på så vis att kommunerna ansåg sig förlora på den tänkta regionplaneringen. Regionplaneringen visade sig även vara en pådrivande faktor då kommunsamarbetet tog nya tag under 2000-talet. Således figurerar regionplaneringen både som en orsakande och pådrivande faktor för det mellankommunala samarbetet i den här fallstudien.

Det som skapar ett behov för kommuner att samverka inom detta område har i studien visat sig vara Sveriges trenivåstyre och ansvarsfördelningen mellan kommun, regionplaneorgan och stat. Specifikt kan regionplaneringen med fokus på infrastrukturplanering anses ha haft en pådrivande roll för samarbetet.

*Kommentarer till uppsatsens hypotes: Kommuner samarbetar för det gemensamma målet att få ut resurser och stärka delregionens utveckling. Detta sker antingen på grund av att de samverkande kommunerna historiskt sett har haft en svagare utveckling än övriga regionen, eller på grund av att de upplever framtida hinder för att kunna ta del av storstadsregionens förväntade utveckling, och således att deras framtida utveckling förväntas bli svagare än vad den skulle kunna ha blivit.*

Av resultaten i studien går det att se att det första påståendet *kommuner samarbetar för det gemensamma målet att få ut resurser och stärka delregionens utveckling* får anses stämma, då exempelvis StoNo-visionen visar vilken utveckling kommunerna vill se i sin delregion och vilka åtgärder i främst trafikinfrastrukturen det kräver.

När det gäller anledningen till detta får det andra påståendet, det vill säga, *detta sker på grund av att de upplever framtida hinder för att kunna ta del av storstadsregionens förväntade utveckling, och således att deras framtida utveckling förväntas bli svagare än vad den skulle kunna ha blivit* anses stämma bättre än det första påståendet i den här studien. Detta då det har visat sig att samarbetet startade på grund av att kommunerna främst upplevde gemensamma hinder för att kunna ta del av storstadsregionens förväntade utveckling, hinder främst i trafikinfrastruktursituationen. Det som mer tyder på detta är att kommunerna hade en relativt god utveckling vid samarbetets uppstart, men att de ansåg sig få en svagare utveckling om de inte inledde ett proaktivt arbete mot att lösa de hinder som fanns för utvecklingen. Det går dock inte att dra några slutsatser om ifall detta resultat är generaliserbart till andra mellankommunala samarbeten och regioner. För att möjliggöra generalisering krävs det vidare studier på fler studieobjekt.

Sammanfattningsvis går det att säga att förutsättningarna för utveckling och delregionens potentiella framtida utveckling har varit en förklarande och drivande faktor till samarbetets uppkomst i den här studien. Således kan

samarbetet tolkas som en kommunal strategi för att möjliggöra att kommunen enskilt i det gemensamma får en större roll i, och del av, regionens förväntade framtida utveckling.

### ***Vidare studier***

Som framkommit i den här studien har övergripande planeringsnivåer spelat en stor roll vid uppstarten och fortlevnaden av detta mellankommunala samarbete. Det skulle vara intressant att utföra vidare studier på mellankommunala samarbetet om vilken roll regionplaneringen har i uppkomsten av mellankommunal samverkan för delregional utveckling. Det skulle även vara intressant att undersöka om regionplaneringens mer tillväxtinriktade arbetssätt leder till att kommunerna måste bli mer tillväxtinriktade och om det på så vis har påverkat den mellankommunala konkurrensen och uppkomsten utav mellankommunal samverkan för delregional utveckling. Vissa resultat i denna studie tyder på att det tillväxtbaserade arbetssättet har påverkat och påverkar hur kommuner planerar för utveckling. Ett exempel är att landstinget efterfrågar hur många fler nya bostäder respektive tänkt kollektivtrafiklösning kan generera i respektive kommun.

Det skulle således vara mycket intressant att i vidare studier undersöka vilken roll regionplaneringen spelar i uppkomsten av, och det fortsatta arbetet med mellankommunal samverkan för delregional utveckling. Samt om regionplaneringens ändrade arbetssätt mot ett mer tillväxt- och programbaserat arbetssätt idag påverkar hur kommuner både enskilt men framförallt gemensamt arbetat i planeringsfrågor. Skulle det vara fallet att regionplaneringen har en drivande roll, vilket den här studien tyder på, är detta antagligen inte enbart ett storstadsregionsfenomen i sig. Detta då regionplaneringen sker på liknande sätt i samtliga regioner i Sverige. Därför skulle det vara intressant att utföra liknade studier på mellankommunal samverkan i samtliga typer av regioner i Sverige.

## Referenslista

- Alexander, E.R. (2007). 'Institutionalist perspectives on planning: Why? Where? How?' i: Verma, N. (Red) *Institutions and planning*. (s.37-60) Elsevier, Oxford, i; Rader Olsson, A. och Cars, G. (2011)
- Booher, David. och Innes, J. (2002). 'Network power in collaborative planning', i: *Journal of Planning Education and Research*, Vol.21 sid.221-236,
- Boverket (2003). *Sektorssamordning! Exempel från mellankommunalt och regionalt samarbete inom fysisk samhällsplanering*, © Boverket 2003
- Boverket (2009). *Uppsyn enligt plan- och bygglagen – Utvecklingen i landet inom plan- och byggnadsväsendet år 2008* © Boverket 2009
- Danderyds kommun (2004). Kommunstyrelsen Prememoria - *Samarbete om gemensamt presentationsmaterial om utvecklingen i UNO-kommunerna*, PM 2004-07-21, KS 2004/0123, Erhållen från Danderyds kommun
- Danderyds kommun (2013). *Samrådsversion – Översiktsplan för Danderyds kommun 2013-2030*
- Denscombe, Martyn. (2009). *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Upplaga 2:4, Studentlitteratur AB, Lund
- Esaiasson, Peter. Gilljam, M. Oscarsson, H. Wägnerlund, L. (2012). *Metodpraktikan – Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Upplaga 4:1, Norstedts Juridik AB, Stockholm
- ESDP (European Spatial Development Perspective), (1999). *Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, publicerad av European Commission
- Faludi, Andreas. (2005). 'Polycentric territorial cohesion policy' i: *Town Planning Review (TPR)* Vol.76, sid.107-118
- Flyvbjerg, Bent. (2006). 'Five Misunderstandings About Case-Study Research', i: *Qualitative Inquiry*, Vol.12, sid.219-245
- Forsgren, Andreas. (2011). *Kommunal kompetensförsörjning - Nuläge och mellankommunal samverkan*, Rapporten har utarbetats på uppdrag från Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) vid Centrum för regionalvetenskap (CERUM), Umeå universitet.
- Heckathorn, Douglas. (1996). 'The dynamics and dilemmas of collective action', *American Sociological Review*, 1996 Vol.61 sid.250-277
- Kollock, Peter. (1998). 'Social Dilemmas: The Anatomy of Cooperation', *Annual Reviews Sociology*, Vol.24, sid.183-214
- Norris, Donald.F. (2001). 'Whither metropolitan governance?' *Urban affairs review*, Vol.36, sid.532-550
- Norrtälje kommun (2005). PM:*Stockholm Nordost – en vision*, Kommunstyrelsen i Norrtälje 2005-11-17, Erhållen via Norrtälje kommun.
- NUTEK (Verket för näringslivsutveckling), (2006). *Storstadsutveckling för nationell tillväxt – en sammanfattning*, Hämtas från Tillväxtverket, Publikationsnummer; info 093-2006
- Nyström, Jan. (2003). *Planeringens grunder – en översikt*, Upplaga 2:7, Studentlitteratur AB, Lund

- Olson, Mancur. (1971). *The logic of collective action*. Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts
- Ostrom, Elinor. (1998). 'A behavioral approach to the rational choice theory of collective action', *American Political Science Review*, Vol.92 sid.1-22
- Rader Olsson, Amy. och Cars, G. (2011). 'Polycentric spatial development: institutional challenges to intermunicipal cooperation', *Jahrbuch für Regionalwissenschaft*, Vol.3, sid.155-171
- Ryen, Anne. (2004). *Kvalitativ intervju – från vetenskapsteori till fältstudier*, Upplaga 1:1, Liber AB, Malmö
- SCB (Statistiska centralbyrån). (2005). *Befolkning 16+ år (RAMS) efter region, sysselsättning, ålder och kön år 1993 till 2003*  
[http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistikdatabasen/Variabelvaljare/?px\\_tableid=ssd\\_extern%3aAMPAK2&rxid=4028f1b0-056c-497d-ba24-1da3568061f3](http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistikdatabasen/Variabelvaljare/?px_tableid=ssd_extern%3aAMPAK2&rxid=4028f1b0-056c-497d-ba24-1da3568061f3) Senast uppdaterad:2005-03-21, Hämtad:2014-05-09
- SCB (Statistiska centralbyrån). (2013). *Antal förvärvsarbetande och förvärvsintensitet per kommun* <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Arbetsmarknad/Sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/Registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-RAMS/7895/7902/124856/> Senast uppdaterad: 2013-12-10, Hämtad: 2014-05-10
- SCB (Statistiska centralbyrån). (2014). Tre tabeller under rubriken *Helårsstatistik – kommun, län och riket*. Tabellerna: *Folkmängd i riket, län och kommuner 31december 2013 och befolkningsförändringar 2013 & Folkmängden i Sveriges kommuner 1950-2013 enligt indelning 1 januari 2014 & Folkmängd i län 1749-2010*, <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Helarsstatistik---Kommun-lan-och-rikt/370301/> Senast uppdaterad:2014-03-13, Hämtad: 2014-03-26
- Scharpf, Fritz.W. (1997). *Games real actors play*. Westview Press, Boulder, i: Rader Olsson, A. och Cars, G. (2011)
- Shrestha, Manoj.K och Feiock, R.C (2011). 'Transaction Cost, Exchange Embeddedness, and Interlocal Cooperation in Local Public Goods Supply', *Political Research Quarterly*. Vol. 64 sid.573-587
- Skomsøy, Gunnar. och Sundin, A. (2005). *Varför inte mer samarbete när möjligheter finns? - Kommunal samverkan och näringslivsutveckling mellan Norge och Sverige – Arbetsrapport Mars 2005:6*, Institutionen för samhällsvetenskap Cerut (Centrum för forskning om regional utveckling) Karlstad Universitet
- Skåne Nordost (2014). *Om Skåne Nordost*  
<http://www.skanenordost.se/sv/skane-nordost/Om-Skane-Nordost1/>  
 Hämtad: 2014-05-15
- Stockholms läns landsting (1985). *Skiss 85 i sammanfattning*, Erhållen från Stockholms läns landsting
- Stockholms läns landsting (1986). *Skiss 85 – remissbehandlingen i sammanfattning*, Erhållen från Stockholms läns landsting



- Stockholms läns landsting (2010). *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010*
- Stockholms läns landsting (2013). *2013 års uppföljning av RUFSS 2010*
- Stockholms läns landsting (2014a). *Roslagspilen*  
<http://www.sll.se/sll/templates/NormalPage.aspx?id=63325> Senast uppdaterad: 2014-02-23, Hämtad: 2014-04-23
- Stockholms läns landsting (2014b). *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010*  
<http://www.sll.se/Verksamhet/Regional-utveckling/Om-RUFSS/> Senast uppdaterad: 2014-05-13, Hämtad: 2014-05-13
- Stockholm Nordost (2012). *Framtid Framgång Framkomlighet – En vision för tillväxt 2010-2040*, Framtaget av de medverkande kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.
- Stockholm Nordost (2013a). *Handlingsplan för Stockholm Nordost 2014 Prioritetsordning*, Erhållen från Österåkers kommun
- Stockholm Nordost (2013b). *Organisationer och myndigheter*  
<http://www.taby.se/Stockholm-Nordost/Organisationer-och-myndigheter/> Senast uppdaterad: 2013-01-14, Hämtad: 2014-04-23
- Stockholm Nordost (2013c). *Sex kommuner samarbetar*  
<http://www.taby.se/Stockholm-Nordost/En-stark-vision/> Senast uppdaterad: 2013-01-14, Hämtad: 2014-04-23
- Stockholm Nordost (2013d). *Stockholm Nordost svarar på remisser*  
<http://www.taby.se/Stockholm-Nordost/Gemensamma-yttranden/> Senast uppdaterad: 2013-03-22, Hämtad: 2014-04-23
- Stockholm Nordost (2013e). *Så här är nordostsamarbetet organiserat*  
<http://www.taby.se/Stockholm-Nordost/Samarbetsgrupper/> Senast uppdaterad: 2013-09-11, Hämtad: 2014-04-23
- Strömberg, Håkan. Lundell, B. (2011). *Allmän förvaltningsrätt*, Upplaga 25:3, Liber AB, Stockholm
- Södertörnskommunerna (2013). *Startsidan*  
<http://www.sodertornskommunerna.se/>  
 © Södertörnskommunerna 2013, Hämtad: 2014-05-15
- Tillväxt Norra Bohuslän (2014). *Tillväxt Norra Bohuslän – Presentation*  
<http://www.tillvaxtbohuslan.se/presentation/> Senast uppdaterad: 2014-04-03, Hämtad: 2014-05-15
- Tillväxtanalys (2011). *Utvecklingskraft i kommuner och regioner – Tillväxtarbete i flernivåstyrningens tidevarv*, Rapport 2011:01 Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
- Tillväxtanalys (2013). *Regional tillväxt 2013 – en rapport om regional tillväxt och utveckling*, Rapport 2013:06 Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
- Tillväxtanalys (2014a). *Antal nystartade företag 1995 - 2012 efter län, per 1000 invånare 16 - 64 år (etableringsfrekvens)*  
<http://statistikportalen.tillvaxtanalys.se/Pages/ShowReport.aspx?StatisticalAreaID=7&newCompanyReportID=186> Hämtad: 2014-04-27
- Tillväxtanalys (2014b). *Antal nystartade företag 1994 - 2012 efter län*  
<http://statistikportalen.tillvaxtanalys.se/Pages/ShowReport.aspx?StatisticalAreaID=7&newCompanyReportID=187> Hämtad: 2014-04-27
- Tillväxtverket (2010). *Storstäder för nationell tillväxt och internationell konkurrenskraft*, Publikationsnummer; info 0165

- Tillväxtverket (2012). *FA-regioner*  
<http://www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/faktaochstatistik/regionalaindelningar/faregioner.4.21099e4211fdb8c87b800017664.html> Senast uppdaterad: 2012-09-28, Hämtad: 2014-04-22
- Trafikförvaltningen Stockholmsläns landsting, Trafikverket och Stockholm Nordost (2014). *Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län – Samrådsversion*. Rapport 2014:02:03 Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting
- Utveckling Nordost (1990). *Utvecklingsprogram Nordost*, Erhållen från det mellankommunala samarbetet Stockholm Nordost
- Wollmann, Hellmut. (2011). 'Reorganizing Local Government: Between Territorial Consolidation and Two-tier Intermunicipality', i: *Croatian & Comparative Public Administration*, Vol. 11 sid.681-706

### **Lagar och förordningar:**

- SFS (Svensk författningssamling). 1974:152 Kungörelse om beslutad ny regeringsform
- SFS (Svensk författningssamling). 2007:713 Förordning om regionalt tillväxtarbete
- SFS (Svensk författningssamling). 2010:900 Plan- och bygglagen

### **Intervjuer:**

- Intervju 1. (2014-04-25) Samordnare 1 och Samordnare 2 för Stockholm Nordost
- Intervju 2. (2014-04-28) Översiktsplanerare, Väg- och trafikchef samt Stadsarkitekt i Österåkers kommun
- Intervju 3. (2014-05-02) Stadsarkitekt i Täby kommun
- Intervju 4. (2014-05-05) Planeringschef i Danderyds kommun
- Intervju 5. (2014-05-05) Stadsbyggnadschef i Vaxholms Stad

## Intervjuguide

Namn:

Vilken är er yrkestitel?

Hur länge har ni arbetat med StoNo?

### **StoNo Bakgrund:**

1. När startade samarbetet och på vems/vilken kommuns initiativ?
2. Vad var huvudmotivet till StoNos/UNOs uppkomst?
3. Hur organiserades samarbetet från början?
4. Har sättet att organisera samarbetet förändrats sedan starten?
5. Finns det en skillnad på UNO och StoNo?
  - a. Annat eller samma fokus?
  - b. Andra frågor?
  - c. Annan organisation?
6. Vilka var de första frågorna som samarbetet kretsade kring?
  - a. Vilka/vilken var den viktigaste frågan vid samarbetets uppstart?
7. Hur har frågorna i samarbetet förändrats över tiden?
8. Vilka är de viktigaste frågorna för StoNo idag?
9. På vilket sätt samarbetar ni i dessa frågor?
  - a. Samfinansiering
  - b. Lobbying
  - c. Samordning av planer

### **Kommunspecifika frågor:**

1. Medverkade er kommun vid uppstarten av UNO, eller kom ni in i ett senare skede?
2. Har StoNo-arbetet påverkat kommunens vardagliga planeringsarbete på något vis?
  - a. Exempelvis, har prioriterade frågor i StoNo fått en högre prioritet i kommunen?
3. På vilket sätt använder ni er av/arbetar ni med StoNos vision i er kommuns planeringsarbete?
4. Finns det en kommunal handlingsplan tillhörande visionen?