

Hållbara stationssamhällen

Samskapande Samhällsplanering

Västra Götalandsregionen

NILS BJÖRLING
CHARLOTTA CAPITAO PATRAO



Hållbara Stationssamhällen
Samskapande Samhällsplanering
Västra Götalandsregionen

Delstudierapport 2021

ISBN: **978-91-7873-924-0**

TRITA-ABE-RPT 2115

KTH Arkitektur och Samhällsbyggnad (ABE)
Stockholm 2021

Omslag: Nils Björling.

Bilder: Författarnas egna, om inget annat anges

Författare:

Nils Björling, Chalmers, Arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Charlotta Capitaó Patrao, Göteborgs Universitet, Inst. för ekonomi och samhälle

Kontakt: nils.bjorling@chalmers.se

Sammanfattning

Den regionala delstudien har med utgångspunkt i två järnvägsstråk (Bohusbanan och Älvsborgsbanan) och tre stationssamhällen (Ljung-Annelund, Öxnared, och Dingle) studerat kritiska faktorer för hållbar och energieffektiv utveckling av stationssamhällen. Studien har genom att undersöka skillnader i perspektiv på centrum och periferi mellan lokala, kommunala, regionala och nationella aktörer, mellankommunala och inomregionala intressekonflikter, ojämna geografiska förutsättningar och effekterna av olika framtidsscenarier utvecklat kunskap om en mer koordinerad planering av det regionaliserade stadslandskapet.

De kritiska faktorerna som studien identifierat är: Regionens och kommunernas perspektiv på centrum och periferi och vilka prioriteringar av investeringar i trafikering det leder till; Lokal tillgänglighet till järnvägen som infrastruktur i kombination med lokal tillgänglighet till andra vardagliga funktioner som skola, mataffär, service och fritidsaktivitet; Ett diversifierat utbud av arbetsplatser, bostäder och infrastrukturer stärker den lokala plastkvaliteten och minskar de totala behoven av att resa; Planeringens hänsyn till befintlig infrastruktur och bebyggelse som redan investerad energi; De institutionella möjligheterna att hantera och motverka mellankommunal konkurrens; Möjligheten att föra samman och synkronisera kompetens och expertis från olika professioner/sektorer och planeringsnivåer.

Med utgångspunkt i kriterierna redovisar studien konkreta steg för hur planeringspraktiken kan arbeta med stationssamhällen som *nyckelprojekt* och därmed samordna lokala, kommunala och regionala intressen och utveckla stationssamhällen som både plats i en lokal kontext och nod i det regionala nätet av resor och transporter. Samtidigt visar studien att det krävs en större mångfald av bebyggelsetypologier som kombinerar förutsättningar från både stad och landsbygd, en djupare förståelse av skillnader i sammansättningen av det lokala-regionala landskapet utifrån topografi, bebyggelse, infrastruktur och gränsdragningar samt differentierade regionala -kommunala strategier för att fler stationssamhällen i regionen ska kunna utvecklas i en mer hållbar och energieffektiv riktning.

Avslutningsvis redovisar studien en skiss på en nivåöverskridande *institutionell design* för en mer koordinerad kommunal-regional planering som ger möjligheter till dubbelriktat kunskapsutbyte mellan planeringsnivåer. En mer koordinerad planeringsprocess ger utrymme att växelvis arbeta med planeringsprocessen som utforskande kunskapsproduktion och styrande beslutsprocess.

Sammantaget pekar delstudien på att en samskapande samhällsplanering mellan lokala, kommunala, regionala och statliga aktörer kontinuerligt behöver testas i praktiken. På så sätt kan studiens resultat föras över och ligga till grund för en hållbar och energieffektiv utveckling av det regionala stationssamhället.

Summary

The regional study has focused on critical factors for sustainable and energy-efficient development of station communities based on two railway lines (Bohusbanan and Älvsborgsbanan) and three settlements with stations (Ljung-Annelund, Öxnared, and Dingle). The study has developed knowledge for a more coordinated planning of the regionalized urban landscape by examining differences in perspectives on the center and periphery between local, municipal, regional, and national actors, inter-municipal and intra-regional conflicts of interest, uneven geographical conditions, and the effects of different future scenarios.

The critical factors that the study identified are: a) The region's and municipalities' perspective on centralities and peripheries and what priorities for investments in traffic it leads to; b) Local accessibility to the railway as infrastructure in combination with local accessibility to other everyday functions such as schools, grocery stores, services and leisure activities; c) A diversified range of workplaces, housing and infrastructures strengthens local plastic quality and reduces the total need to travel; d) Planning's consideration of existing infrastructure and buildings as already invested energy; e) The institutional opportunities to handle and counteract inter-municipal competition; and f) The ability to bring together and synchronize skills and expertise from different professions / sectors and planning levels.

Based on these critical factors, the study presents concrete steps for how planning practice can work with station communities as *key projects* and thereby coordinate local, municipal, and regional interests and develop station communities as both a place in a local context and a node in the regional network of travel and transport. At the same time, the study shows that a more sustainable and energy-efficient transformation requires inclusion of a greater diversity of building typologies, that combines conditions from both urban and rural areas, a deeper understanding of differences in the composition of the local-regional landscape based on topography, buildings, infrastructure, and demarcations and differentiated regional-municipal strategies.

Finally, the study presents a sketch of a cross-level *institutional design* for a more coordinated municipal-regional planning process that provides opportunities for two-way knowledge exchange between planning levels. A more coordinated planning process provides space to work alternately with the planning process such as exploratory knowledge production and governing decision-making process.

All in all, the study indicates that co-creative community planning between local, municipal, regional, and state actors needs to be continuously tested in practice. In this way, the results of the study can be transferred and form the basis for a sustainable and energy-efficient development of the regional station community.

Förord

Transportsektorn svarar för ungefär en fjärdedel av Sveriges energianvändning. Samhällsplanering av städer och regioner har bedömts långsiktigt ha en stor betydelse för att nå globala och nationella mål om minskad klimatpåverkan och resurseffektivisering. Utveckling av planeringens processer och innehåll för att bättre hantera effektiviseringen är därför av stort intresse liksom ökad kunskap om hur lokala och regionala strukturer påverkar energianvändning. Stationssamhällen framstår som särskilt intressanta då de har stor potential att utvecklas hållbart och energieffektivt. Utveckling av stationssamhällen kan främja en mer jämnt fördelad stads- och regionutveckling som bidrar till ett mer hållbart bebyggelse- och transportsystem som helhet och där en större mångfald av livsmiljöer kan skapas.

Samskapande Samhällsplanering för energieffektiva och hållbara stationssamhällen (SamSam) är ett Forsknings- och utvecklingsprojekt lett av Kungliga Tekniska högskolan (KTH) tillsammans med Chalmers tekniska högskola, Göteborgs universitet och Luleå tekniska universitet. Projektet har genomförts i samverkan med Västra Götalandsregionen, Borås kommun, Härryda kommun och Stenungsunds kommun inom Mistra Urban Futures kunskapsprocess *Det Urbana Stationssamhället* med stöd från Energimyndigheten, Västra Götalandsregionen och medverkande kommuner.

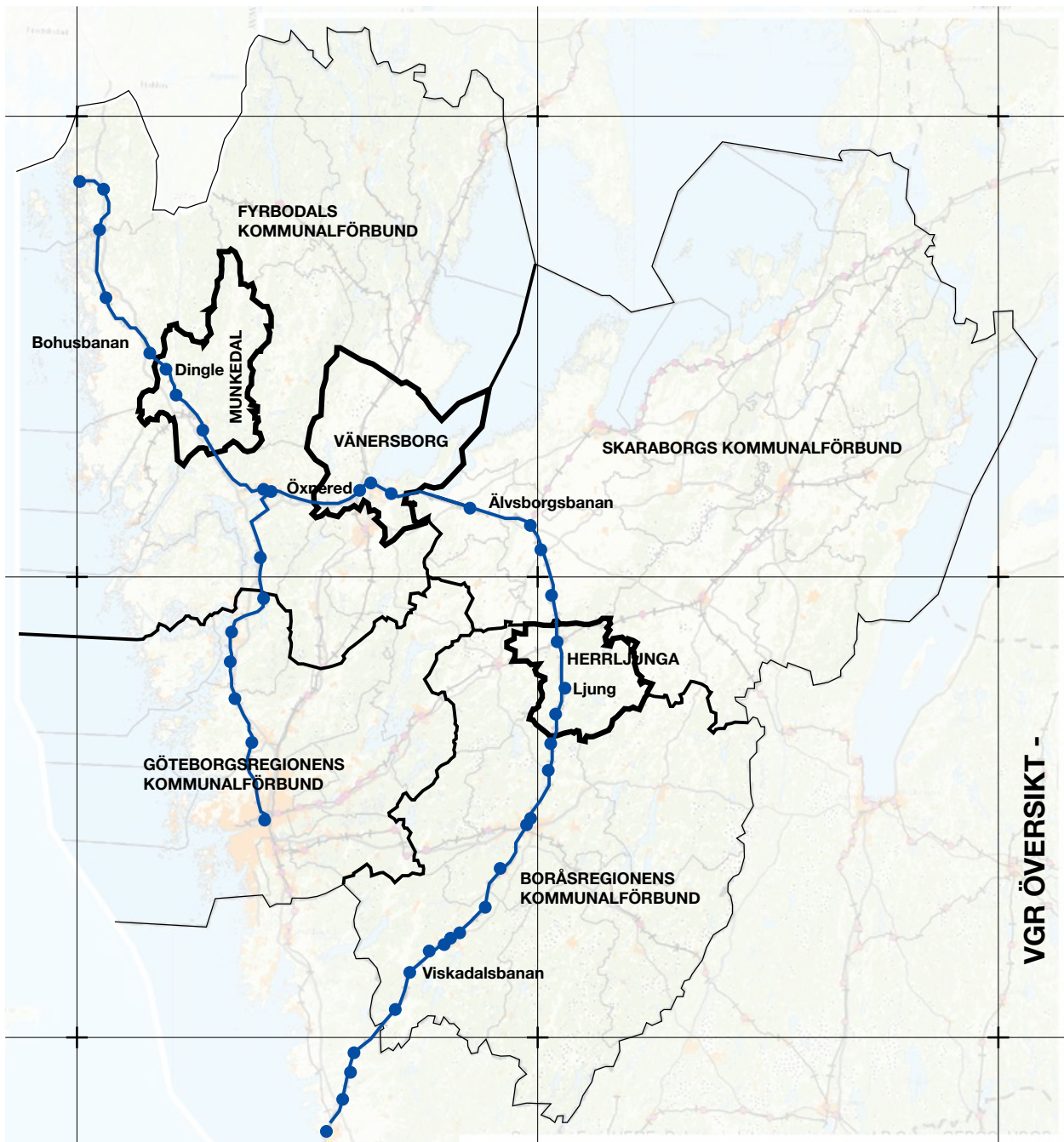
I SamSam används och beforskas planering som metod för energieffektivisering genom utveckling av små och medelstora stationssamhällen som lokal livsmiljö och del av ett regionalt bebyggelse- och transportsystem. Forskarna har varit aktiva i aktörernas planeringsprocesser integrerat med analys- och utvärderingsstudier. Syftet är att utveckla planeringens metoder och verktyg, utveckla kunskapen om faktorer som bidrar till energieffektiva och hållbara stationssamhällen samt öka kunskapen om den urbana formens betydelse för transporteffektiva fysiska strukturer.

SamSam har genererat en bredd av olika resultat genom de delstudier som bedrivits. Resultaten finns dokumenterade i en rapport som sammanfattar projektet, i en gemensam huvudrapport samt i fyra delstudier rapporter. Ett doktorandprojekt har också genomförts inom ramen för projektet som ska leda till en licenciatavhandling. Utöver detta har delar av resultaten publicerats i vetenskapliga sammanhang, branschkanaler och presenterats vid konferenser och andra arrangemang. Projektet vänder sig till forskare, praktiker, studenter och beslutsfattare på olika nivåer som arbetar med samhällsplanering. Förhoppningen är att resultaten kan implementeras i planerande aktörers arbete, undervisning för blivande planerare samt i beslutsfattandet på nationell, regional, kommunal och lokal nivå.

Forskargruppen - tekn dr Nils Björling och prof. Ulf Ranhagen Chalmers (Högskolan Dalarna efter 2019), doktorand Charlotta Capitaó Patrao, GU, tekn dr Björn Ekelund, och tekn dr Erik Hidman, LTU, samt prof. Ann Legeby, tekn dr Elisabetta Troglío och tekn dr Tony Svensson, KTH (projektledare) - riktar ett varmt tack till Energimyndigheten, Västra Götalandsregionen, Borås, Härryda och Stenungsunds kommuner samt Mistra Urban Futures och Göteborgsregionen för stöd och gott samarbete. Ett särskilt tack också till prof. Marie Stenseke, Göteborgs Universitet och konstnärlig prof. Anna-Johanna Klasander, Chalmers, för vägledande diskussioner och rapportgranskning.

Innehåll

Delstudiens sammanhang och utgångspunkt	I
Samskapande samhällsplanering	I
Den regionala delstudien	3
Regional dynamik och ett urbant tolkningsföreträde	5
Styrning av det regionaliserade stadslandskapet	8
Det regionala stationssamhället	11
Ett producerande perspektiv på landskap	17
Västra Götalandsregionen	23
Allmänt om regionen	23
Regionala styrdokument för regional utveckling, kollektivtrafik och infrastruktur	23
Två järnvägar	31
Bohusbanan	31
Älvsborgsbanan	31
Tre kommuner	33
Herrljunga kommun	33
Vänersborgs kommun	39
Munkedals kommun	43
Metod	49
Fallstudiemetodik	49
Scenariometodik	50
Designbaserat angreppssätt	50
Växelspel mellan teori och praktik	50
Delstudiens genomförande – Samskapande kartläggning och analys	53
WS 1 – Regional dynamik och mångfald av perspektiv	54
WS 1.5 – Fördjupade kartläggningar och intervjuer med kommunerna	55
WS 2 – Fyra framtider för regionala stationssamhällen	72
WS 3 – Stationssamhället som lokalt, kommunalt och regionalt intresse	82
WS 3.5 och 3.75 Arbetsgruppens analyser och tentativa slutsatser	85
WS 4 – Tvärsektoriell regional planering och utveckling	89
Kritiska faktorer	91
Verktyg för att koordinera kommunal-regional planering	93
Samskapande samhällsplanering - En institutionell design för hållbar utveckling	93
Konkreta steg vidare	103
Stationssamhällen som nyckelprojekt	104
Rurbana ekologier	106
Rurbana typologier	108
Differentierade regionala strategier	112
En verklig planering för hållbar och energieffektiv utveckling av stationssamhällen	115
Referenser	118



Figur 1, Västra Götaland Översikt.

Studien har fokuserat på två järnvägsstråk i Västra Götaland; Bohusbanan och Älvsborgsbanan/Viskadalsbanan. Längs dessa stråk har tre kommuner studerats i detalj; Munkedals kommun, Vänernsborgs kommun och Herrljunga kommun.

Delstudiens sammanhang och utgångspunkt

Samskapande samhällsplanering

Forskningsprojektet *Samskapande Samhällsplanering för Energieffektiva och Hållbara Stationssamhällen* (SamSam) syftar till att utveckla kunskap om små och medelstora stationssamhällen. Såväl det lokala som det regionala perspektivet ska beaktas.

Forskningsprojektet har sin utgångspunkt inom energieffektivitet och hållbarhet och till detta adderas ytterligare aspekter i de olika delstudierna. Projektet omfattar tre delstudier av stationsorter i Härryda, Borås och Stenungsund, samt en regional delstudie av Västra Götalandsregionen. Denna rapport omfattar delstudien på regional nivå om Västra Götalandsregionen. Delstudien tar utgångspunkt i två järnvägsstråk: Bohusbanan och Älvsborgsbanan, samt tre stationsorter: Ljung-Annelund, Öxnered och Dingle.

I projektet som helhet studeras hur kommuner och regionen kan arbeta i medskapande processer kring utveckling av stationssamhällen och vad det kan ge i fråga om ökad förståelse, kunskap och strategier på såväl lokal, kommunal som på mellankommunal och regional nivå. Olika arbetsmetoder har prövats i de olika delstudierna. Projektet har samlat aktörer från olika nivåer och har gett möjlighet att introducera, testa och utvärdera arbetsmetoder och verktyg för analys och syntes av aktuella och relevanta planeringsfall genom samverkan mellan forskning och praktik. Den samskapande processen och projektets aktörer har varit av central betydelse för studiens genomförande och slutsatser. Vidare tar studien utgångspunkt i fysisk planering och stadsbyggnad. Projektet undersöker den byggda strukturens betydelse för att utveckla nya och befintliga stationssamhällen i hållbara riktningar. Följande mål är formulerade för projektet:

- Att öka kunskap om kritiska faktorer för rumslig utveckling av små och medelstora stationssamhällen i stadsregioner på lokal och regional nivå.
- Att öka kunskap om hur kommuner och regioner i medskapande planeringsprocesser kan uppnå energieffektiva och hållbara stadsstrukturer och livsstilar och utveckla scenarier och framtidsbilder för små och medelstora urbana stationssamhällen.
- Att introducera, testa och utvärdera metoder och verktyg i konkreta planeringsfall i samverkan mellan forskning och praktik.
- Att förbättra genomförandet genom att stimulera lokala och regionala arenor och utveckla teoretiskt och praktiskt förankrad kunskap om planering och design.

Målgrupper för arbetet är planerare och beslutsfattare på såväl kommunal som regional nivå. Arbetet avses också vara till nytta för fortsatt forskning och utbildning inom planering och arkitektur kopplat till hållbar utveckling samt för institutioner och myndigheter med ansvar för dessa områden.

Resultaten ska främja utvecklingen av hållbara samhällen där energieffektiva och klimatsmarta transportsystem utgör utgångspunkt. En stor del av tidigare forskning om stationer och stationssamhällen har haft fokus på större städers förutsättningar och potential och det visar sig att de generella antaganden som finns för dessa städer och orter inte alltid går att applicera på mindre samhällen. Förhoppningen är att detta forskningsprojekt ska kunna bidra med ökad kunskap kring vilka aspekter och förutsättningar som kan styra och påverka utbyggnad av stationssamhällen bortom generella antaganden och låter de specifika förutsättningarna få större påverkan.



Stationen i Ljung Annelund

Den regionala delstudien

Studien av stationssamhällen på regional nivå är å ena sidan en egen delstudie i det övergripande forskningsprojektet. Å andra sidan är den regionala studien ett perspektiv som har varit närvarande i alla delstudier och som har legat till grund för gemensamma analyser och slutsatser i projektet (SamSam). Arbetet inom delstudien har utgått från projektets målformuleringar för de regionala, kommunala och lokala perspektiven och utvecklat svar på delstudiens frågeställningar.

Målen för delstudien har formulerats av arbetsgruppen under utvecklats under arbetsprocessen : 1) Klargöra kritiska faktorer för utveckling av energieffektiva, hållbara och attraktiva stationssamhällen i ett lokalt, kommunalt och regionalt perspektiv. 2) Synliggöra vilka skillnader som finns mellan stat, region, kommun och lokalsamhälle, vad gäller perspektiv på lokal/kommunal/regional utveckling. 3) Undersöka hur olika typologier av stationssamhällen kan vara energieffektiva och hållbara utifrån en regional kontext. 4) Koppla de rumsliga förutsättningarna till vilka institutionella faktorer av strategisk fysisk planering, som kan bidra till framgångsrika planeringsförfaranden och hållbara rumsliga strukturer för energieffektiva, klimatsmarta och attraktiva stationssamhällen på regional och lokal nivå.

Sammantaget innebär det att svara på hur större interaktion och samverkan mellan lokal, kommunal och regional (nationell) nivå kan utvecklas vilket delstudien studerat med vägledning i följande forskningsfrågor:

- Vilka samband finns mellan möjligheten att åka tåg/kollektivtrafik och möjlighet till en energieffektiv bebyggelseomvandling?
- Hur hanteras mellankommunal konkurrens och intressekonflikter mellan markanvändning, transporter och infrastruktur av kommunala, regionala och nationella aktörer?
- Hur påverkar förståelser för regionala centra och periferier regionens och kommunernas planering?
- Hur kan vi med hjälp av planering bryta oönskad reproduktion av svaga lokala utvecklingsmöjligheter?
- Vilka tröskelvärden för energieffektiv och hållbar lokal/regional utveckling finns för till exempel resande, bebyggelse och offentlig service?

Delstudien har avgränsats till två järnvägslinjer i Västra Götaland, Bohusbanan och Älvsborgsbanan (se figur 1). Bohusbanan sträcker sig längs med Bohuskusten från Strömstad till Göteborg. Älvsborgsbanan med förlängning i Viskadalsbanan utgör en tvärförbindelse från Uddevalla till Varberg via bland annat Vänersborg, Herrljunga och Borås. Längs med de två järnvägsstråken har delstudien särskilt undersökt planering, bebyggelseutveckling och tolkningar av hållbar och energieffektiv utveckling i tre orter: Dingle i Munkedals kommun, Öxnered i Vänersborgs kommun och Ljung/Annelund i Herrljunga kommun. Målsättningen med fallstudien har varit att inkludera lokala, kommunala, delregionala och regionala nivåer och beskriva dynamiken mellan planeringsnivåer och aktörer.

Regional dynamik och ett urbant tolkningsföreträde

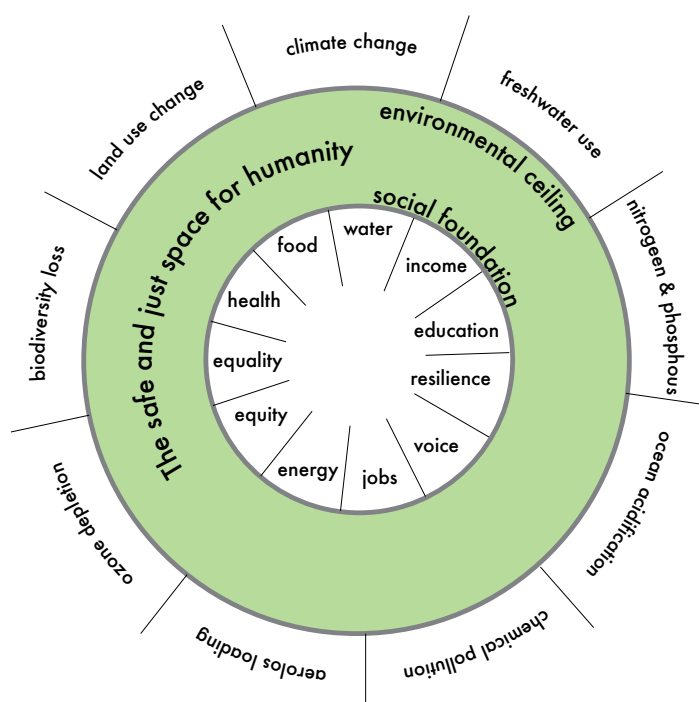
Möjligheten att styra planeringen påverkas av de övergripande samhällsförändringar som pågår och möjligheterna till samverkan mellan de resurser, kompetenser och beslutsmandat som inkluderas i planeringsprocessen. I det inledande kapitlet problematiseras hur planeringens handlingsutrymme står under förändring och att stationssamhället kan ses som ett gemensamt intresse och centralt verktyg för hållbar lokal, kommunal och regional samhällsutveckling.

Regionförstoring som strategi för hållbar utveckling

Fler människor reser längre sträckor för arbete, studier och fritidsliv vilket gör att en allt större del av vardagslivet pågår i ett mellankommunalt, delregionalt och regionalt sammanhang. Regionförstoring har under de senaste decennierna varit en aktiv politik och strategi på kommunal, regional och statlig nivå för att göra samhället mer resurseffektivt, stärka lokala arbetsmarknader, säkra kompetensförsörjning och skapa internationell konkurrenskraft i ett glest befolkat land (Björling, 2020; Blücher, 2013). Möjligheterna att öka energieffektiviteten i den byggda miljön och infrastruktur är avgörande för att minska energianvändning och samhällets miljö- och klimatpåverkan (FN, 2015, Energimyndigheten, 2019). En energieffektiv samhällsutveckling efterfrågar i sin tur planering som i större utsträckning integrerar bebyggelse och transporter (IPCC, 2014). Tågresor pekas ofta ut som en möjlighet till energieffektiv regionförstoring och planering av kollektivtrafik, investeringar i infrastruktur och bebyggelseomvandling i förhållande till järnvägsstationer är därför av stor betydelse för den samlade samhällsutvecklingen (VGR, 2017a; 2013; Gr-kom, 2008; 2009).

Samtidigt präglas samhällsutvecklingen på kommunal, regional och statlig nivå av ett större fokus på städerna som centraliteter för arbetsliv, kultur, utbildning och beslutsfattande. Både staden och regionen blir på så sätt betydelsefulla som geografiska och administrativa sammanhang för planering och samhällsutveckling. Infrastruktur och bebyggelseomvandling formas i vad som går att beskriva som ett regionaliserat stadslandskap (Björling & Fredriksson, 2018; Keil et al., 2016). Ett stads-centrerat förhållningssätt som visat sig framgångsrikt för att stärka den regionala ekonomiska utvecklingen men som också problematiserats utifrån att ett urbant fokus tenderar att förstärka en ojämn geografisk utveckling (Brenner, 2019). När städernas problemställningar prioriteras i den regionala omvandlingen finns en risk att det skymmer ett regionalt helhetsperspektiv. Det uppstår ett urbant tolkningsföreträde som i sin tur kan leda till att en större mångfald av målbilder exkluderas i planeringen. Trots politiska målsättningar om inkludering och social hållbarhet pressas målbilderna för det hållbara, framgångsrika (och energieffektiva) samhället samman (Robinson, 2013).

Sammanpressade målbilder tenderar att likrikta planeringen. Det leder i sin tur till att motsättningarna ökar mellan olika geografiska delar och riskerar att leda till en tilltagande polarisering mellan olika områden och sammanhang och mellan olika grupper i samhället (Slätmo 2015; Rönnblom, 2014; Björling & Fredriksson, 2018). Sammantaget krävs för en hållbar utveckling att samhället både tar hänsyn till övergripande miljö- och klimatpåverkan inom ramen för planetära gränser och säkerställer en rättvis fördelning av resurser (Raworth, 2012) (se figur 2). Hållbar utveckling i förhållande till energi handlar å ena sidan om att minska den totala energianvändningen och utveckla mer energieffektiva svar på samhällets utmaningar, å andra sidan om att säkerställa att energi och resurser fördelas på ett för samhället i stort ansvarsfullt och rättvist sätt.



Figur 2, Doughnut economy. Ett säkert utrymme för mänskligheten finns mellan en social grund och planetära gränser för miljöpåverkan. Illustrationen är en återgivning av Raworth, 2012.

Regional planering i Sverige

Den regionala administrativa nivån i Sverige är svag i förhållande till fysisk planering som formellt är organiserad utifrån en kommunal administrativ indelning¹. De flesta regioner har någon form av politisk överenskommelse eller strategidokument som redovisar målsättningar med utvecklingen av den fysiska strukturen. Men, i praktiken väger de kommunala och statliga ambitionerna tyngre. Det pågår för närvarande förändringar och den regionala nivån är allt mer uppmärksammas för att utöka möjligheterna till planering av mellankom-

1 I det svenska planeringssystemet finns vid sidan av detaljplan och översiktsplan även regionplan som ett planeringsinstrument men det är enbart Stockholmsregionen och Skåne-regionen som har ett lagstadgat ansvar för regional planering vilket regleras i Plan- och bygglagens 7 kapitel. I övriga län ska regional utvecklingsplanering ske enligt lagen om regionalt utvecklingsansvar. Det fanns från Västra Götalandsregionen en förhoppning om att få detta uppdrag vilket hittills inte har infriats från regeringens sida.

munala frågor, bostadsförsörjning och planering av investeringar och fysisk utveckling inom lokala arbetsmarknadsregioner (SOU, 2015:59). Storleken på en arbetsmarknadsregion är samtidigt dynamisk och skiftar utifrån bransch, utbildningsnivå, ålder och andra socio-ekonomiska förutsättningar. Sammantaget har antalet lokala arbetsmarknadsregioner minskat sedan kommunreformerna på 70-talet resulterade i den kommunala indelning vi har idag. I mitten av 70-talet fanns det ca 180 lokala arbetsmarknadsregioner i förhållande till knappt 290 kommuner. Idag finns det enligt statistik från SCB ca 70 arbetsmarknader och prognosen är än färre. Den regionalisering vi ser är på så sätt knuten till processer av centralisering som i sin tur är påverkad av övergripande strukturomvandlingar som internationalisering, avreglering och privatisering (BRG, odaterad rapport; Larsson, Letell, & Thörn, 2012).

Handlingsutrymmet för offentlig planering har därmed förändrats för att styra investeringar i infrastruktur och bebyggelse och lokalisering av verksamheter (Blücher, 2006). När det gäller utvecklingen av stationsområden har många av de tidigare stationsbyggnaderna och stationsområdena sålts och är idag i privat ägo. Även upphandling av privata tågoperatörer tenderar att främst fokusera på de kommersiellt lönsamma linjerna och tiderna. Detta utgör en utmaning i förhållande till målsättningen i Västra Götaland om en *region för alla* (VGR, 2013). Tågutbudet och kollektivtrafikförsörjningen blir efterfrågestyrt vilket påverkar den ekonomiska och rumsliga utvecklingen på ett geografiskt ojämnt sätt i olika delar av Västra Götalandsregionen. Tilltron till att marknadsvillkor ska öka effektiviteten inom offentlig sektor och välfärdsproduktion behöver diskuteras med avseenden på att de geografiska förutsättningarna ser olika ut i olika delar av städerna, landsbygderna, kommunerna och regionerna (Björling & Fredriksson, 2018).

Regional planering i Västra Götaland

I Västra Götaland hanteras regional utveckling på både regional och delregional nivå genom att kommunerna samarbetar i fyra kommunalförbund: Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionens kommunalförbund, Fyrbodals kommunalförbund och Skaraborgs kommunalförbund. Det skapar ytterligare komplexitet i samspelet och konflikterna mellan olika aktörer och intressen och förändrar förutsättningarna för en samhällsplanering som enligt plan- och bygglagen ska vara en sammanvägd process med hänsyn till både allmänna och enskilda intressen (Boverket, 2018). De administrativa indelningarna och handlingsutrymmet för den lagstiftade planeringen påverkas av pågående rumsliga förändringar. Till exempel begränsas det demokratiska utrymmet att påverka den enskilda personens livsmiljö när en stor del av vardagen tillbringas i andra kommuner än bostadskommunen och när det politiska mandatet i kommunalförbunden är relativt svagt på grund av att den politiska ledningen i första hand är vald till den kommunala nivån.

Samtidigt är Västra Götalandsregionen i sig ett exempel på en regionbildning som starkt påverkats av statliga intressen att dela upp offentlig organisation och distribuera ansvar till en regional nivå, och kommunala intressen av att i större utsträckning få möjlighet att påverka sin regionala kontext. Göteborgs stad är en betydelsefull röst vid regionbildningen 1998 med mål att hamna mer i centrum

av sitt geografiska omland än vad kommunen tidigare var i skärningspunkten mellan Hallands län, Älvsborgs län och Göteborgs- och Bohus län. I ett längre tidsperspektiv påverkas de här ambitionerna av de förändringar som drabbade Göteborg under varvskrisen på 70-talet och de efterföljande decennierna av målsättningen att stärka sin position i en mer kunskaps- och innovationsdriven ekonomisk utveckling (BRG, odaterad rapport). Det här kommer till i uttryck i bland annat Göteborgsregionens strukturbild från 2007 (GR-kom) och stadsutvecklingsarbetet kring projekt Älvstaden i Göteborg (2012) (Björling, 2020).

Dagens planeringskontext av lokala, kommunala, delregionala, regionala och nationella nivåer och offentlig och privat sektor ger upphov till nya samarbeten. Samtidigt blir det synligt att det uppstår nya intressekonflikter om vilka perspektiv på hållbar utveckling som ska prioriteras. I dynamiken mellan flera planeringsnivåer och aktörer formas nya behov av att styra och planera samhällsutvecklingen i en långsiktigt hållbar riktning och säkerställa demokratiska påverkansmöjligheter (Cars & Engström, 2013).

Styrning av det regionaliserade stadslandskapet

De strukturella förändringar som pågår i det regionaliserade stadslandskapet förändrar förutsättningarna för hur ojämn ekonomisk och demografisk tillväxt kan hanteras. Regionala omvandlingar leder till nya rumsliga samband och förändrar skalan på till exempel lokala arbetsmarknadsregioner. Å ena sidan sker en decentralisering och uppdelning i regionala indelningar från nationell och internationell nivå (EU). Å andra sidan har lokala och kommunala aktörer anspråk på att i större utsträckning styra den regionala utvecklingen (Soja, 2015; Brenner, 2004). På motsvarande sätt som Göteborgs stad var pådrivande i bildandet av Västra Götalandsregionen för att stärka sin regionala position finns idag likande tendenser i regionens övriga större städer så som Borås, Trollhättan och Skövde (VGR 2016).

På mellankommunal och delregional nivå uppstår vad geografen David Harvey (1989) beskriver som *territoriella pakter* mellan aktörer som delvis delar målsättningar för samhällsutvecklingen men som samtidigt riskerar att osynliggöra politiska och ideologiska skillnader. Det riskerar i sin tur att leda till att samhällsförändring blir mindre politisk med avseende på att olika alternativ inte formuleras och ställs mot varandra. Utvecklingen blir inte valbar och den demokratiska påverkansmöjligheten begränsas (Björling, 2019). Styrningen av den regionala nivån kan då ses som tudelad mellan att både utgå från politik baserad på konkurrens och motstridigheter och politik baserad på samverkan, konsensus och gemensamma beslutsprocesser (Keil et al., 2016). Den regionala skalan påverkas av olika geografiska indelningar och av olika regionaliseringsprocesser som påverkar det lokala och kommunala handlingsutrymmet. De institutionella förändringar som följer av den regionala tillväxtpolitiken karaktäriseras av konkurrens om kulturellt och politiskt inflytande men också av konkreta faktorer så som politik och planering dominerad av mål om befolkningstillväxt och ekonomiska investeringar (Engström & Cars, 2013; Cars & Engström, 2008).

Att politisk styrning och planering allt mer sker genom samverkan mellan olika aktörer i relationer med karaktär av nätverk och kompletterar en mer hierarkisk struktur av planering på statlig och kommunal nivå har under senare år diskuterats som en övergång från *government* till *governance* (Keil et al 2016; Hedlund & Montin, 2009). Det finns dock en risk att en förenklad förståelse av den regionala styrningen som en övergång från en styrningsmodell till en annan polariserar debatten. Olika former av styrning verkar inom rådande hierarkier samtidigt som praktiker inom nätverk och samverkan ger förutsättningar för de övergripande ramarna som omger nätverk och samverkan (Forsemalm, Johansson & Svetoft, 2015). Till exempel är det kommunen som upprättar planer men privata aktörer som i stor utsträckning genomför planeringen, kommunerna som hanterar bebyggelseplanering men region och stat som planerar investering och trafikering av nationell och regional infrastruktur och kollektivtrafik.

En konkret planeringsprocess genomgår kontinuerligt olika faser där handlingsutrymmet för dialog, förhandling och beslutsfattande varierar. För att analysera hur processer struktureras och kan struktureras för att klargöra tidsfönster för inverkan från olika aktörer använder bland annat planeringsteoretikern Patsy Healey (1997) begreppen *forum*, *arena* och *court*. I forum som är det mest öppna och utforskande skedet finns utrymme för en bred dialog mellan aktörer från olika planeringsnivåer och sektorer om förutsättningar, potential, möjligheter



Dingle - samhälle med station i det regionaliserade stadslandskapet

och problem. I arena sker mer riktade fördjupande utredningar och analys. Avslutningsvis är court rummet eller skedet där de formella besluten sker utifrån den lagstadgade planeringens möjligheter och politiska och ideologiska förhandlingar (Fredriksson, 2015). Begreppen har i delstudien och i SamSam i stort, varit användbara för att särskilja på arbetsprocessens olika faser och varit ett stöd för att utveckla analysen av planeringens tidsfönster och ge struktur till utvecklingsförslag av den kommunala-regionala planeringen.

Stationssamhället som fokalpunkt

Med utgångspunkt i den övergripande problembeskrivning som redovisats ovan har delstudien specifikt undersökt hur stationssamhället kan ses som en fokalpunkt för regional-lokal samverkan mellan aktörer från olika planeringsnivåer. Stationssamhället utgör på så sätt en metodologisk utgångspunkt för att studera den komplexitet av rumsliga och institutionella förutsättningar som idag präglar den fysiska planeringen. Genom att kombinera ett kritiskt perspektiv med ett framåtsyftande arbete studeras hur mer dynamiska samarbeten mellan aktörer kan bidra till att utveckla planeringen i det regionaliserade stadslandskapet som både demokratisk beslutsprocess och kunskapsproduktion. Utifrån denna ansats blir stadslandskapets specifika förutsättningar för att stationssamhällen ska kunna fungera synliga och möjliga att diskutera som utgångspunkt för en hållbar och energieffektiv lokal och regional utveckling.



Trestad center – det regionaliserade stadslandskapet

Det regionala stationssamhället

Forskning och studier av stationssamhällen utgör ett brett tvärdisciplinärt fält och har de senaste decennierna etablerat central kunskap om samspelet mellan regional och lokal utveckling. I det här kapitlet introduceras en övergripande teoretisk ram för stationssamhällets rumsliga struktur, tidigare forskning om urbana stationssamhällen och hur stationssamhället kan ses som nyckelprojekt för regional och lokal utveckling genom att skapa konkret samverkan mellan olika aktörer. Därefter problematiseras hur samverkan behöver säkerställa kunskapsöverföring, gemensamma prioriteringar och tydliggöra samhällsutveckling som en politisk process med avseende att lyfta fram och formulera olika alternativ. Avslutningsvis beskrivs i kapitlet att det saknas kunskap om hållbar och energieffektiv planering av stationssamhällen i sammanhang som inte har en "naturlig" tillväxt av befolkning eller starkt exploateringsstryck.

Stationssamhällets rumsliga struktur

Det finns idag inga enhetliga definitioner av vad ett stationssamhälle är utan forskningen uppvisar ett brett fält av tolkningar och perspektiv. Från modeller för storskaliga omvandlingsprojekt runt stationer i större städer till pendeltågsstationer i storstadsregioner och studier av enskilda tågstopp. En stor del av framförallt den tillämpade forskningen påtalar stationsnärlighet som en central faktor för hållbar utveckling (Renne, Curtis & Bertolini, 2009; El-Geneidy et al., 2014). Möjligheten att gå och cykla från stationen till framförallt arbetsplatser men även bostad är betydelsefull för att minska behovet av transporter och flera studier anger mått på mellan 0,6–1,5 kilometer eller 10 minuters promenadavstånd från ett stationsläge som riktvärden². De stationsnära lägena blir därmed ett planeringsinstrument som återkommer inom planeringen för att generellt peka ut olika utvecklingsområden (Qviström, Luka, & de Block, 2019)³.

Utformning och planering av stationssamhällen på lokal och regional nivå har diskuterats av arkitekter och samhällsplanerare sedan järnvägarna började byggas ut under 1800-talet. Järnvägens dragning påverkade i stor utsträckning både bebyggelsens lokalisering och många samhällen växte fram runt de nya stationerna och i järnvägarnas knutpunkter. I Sverige var ett av de mest tongivande idealen för hur de nya orterna skulle planeras ritat av Adolf W Edelsvärd, chefsarkitekt vid SJ 1855–1895. Edelsvärds plan redovisar ett rutnät med en huvudgata med plats för handel från stationen⁴. I andra änden av huvudgatan ger planen plats för en annan offentlig byggnad som kyrkan eller stadshuset. Bostäder

2 Forskningen beskriver även ett minsta mått till järnvägen på 150meter som påverkar bebyggelseutveckling genom störningar av bland annat buller (Spacescape & Evidence, 2013)

3 Se huvudrapport för SamSam för en mer utförlig redovisning av stationssamhällen

4 Se delrapport Stenungsund för en mer utförlig redovisning och analys av Edelsvärds modell för stationssamhällen.

lokaliseras på den ena sidan av järnvägen och områden för verksamheter och industrier på den andra (Paulsson, 1950; Linde Bjur & Malmström, 2000). I den regionala skalan användes stationsorterna som strategiska verktyg för att stärka moderniseringen av den svenska landsbygden och var associerad med ideal om urbanitet, mötesplats och samhällsutveckling (Aronsson, 1999; Bakerson, 2010)

Det urbana stationssamhället

Idealet att skapa en tät, funktionsblandad och grön stad i kombination med energieffektivt resande, smart tillväxt, hållbar samhällsutveckling och regionförstoring med mål om större arbetsmarknad finns med i nutida planeringsarbete av stationsorter (Slätmo, 2015). I kunskapsprocessen *Det urbana stationssamhället* som Göteborgsregionens kommunalförbund, Trafikverket och Mistra Urban Futures genomförde 2012–2019 framträder att målbilden för ett hållbart stationssamhälle är tät, utgår från lokal bebyggelse, innehåller variation (blandstad med stadskvaliteter), utgår från befintliga kvaliteter, bygger samman befintliga strukturer och stärker en regional uppkoppling till kringliggande samhällen och arbetsmarknader (www.mistraurbanfutures.org). Samtidigt ska den lokala utvecklingen nära stationen ta hänsyn till riskfaktorer så som buller, partiklar, farligt gods och personsäkerhet nära spåren (Dahlstrand, Forsemalm & Palmås, 2013). Stationssamhället kombinerar det som Luca Bertolini (1999) beskriver som lokala plats-kvaliteter och regionala nod-kvaliteter. Bertolini är tongivande för metodutveckling inom *Transit Oriented Development* (TOD) som sedan slutet av 80-talet diskuterat samspel mellan transport- och markanvändningsplanering som uppstår runt bytesplatser för kollektivtrafik (Cervero et al., 2007; Papa and Bertolini, 2015; Qviström, Luka, & de Block, 2019)⁵. Det finns på så sätt idag en renässans för hur järnväg och stationssamhällen beskrivs som målbild för hållbar regionalisering där en allt större del av vardagen baseras på snabba kommunikationer till städernas arbetsmarknader, utbildningsinstitutioner och urbana kulturutbud. Samtidigt saknas i denna utvecklingsriktning ett kritiskt perspektiv på den ökande energianvändning som totalt sett följer av ett ökat resande även om energieffektiviteten ökar när fler reser gemensamt och med i huvudsak förnybar energi. Det finns utmaningar med att det regionala stationssamhället ses som en moderniseringsprocess av landsbygden och att målbilderna snarare pressas samman än öppnas upp för en större mångfald av scenarier för hållbar omställning. Utmaningarna handlar framförallt om att utvecklingen på landsbygden begränsas om den värderas utifrån stadens förutsättningar.

Bland de studier och forskningsprojekt som ingått i *Det urbana stationssamhället* diskuteras hur den regionala och lokala planeringen behöver samordnas kring utvecklingen av stationsorter. Olika sektorer och planeringsnivåer behöver utveckla plattformar för kunskapsöverföring så att planeringsinitiativ kan samordnas i både tid och rum. Rapporten *Att lära sig utveckla regionen genom kommunen – Urbana stationssamhällen som verktyg för ett hållbart transportsystem* beskriver att den rumsliga utvecklingen, trots gemensam kunskap om behov och prioritering tenderar att ske i andra riktningar än mot tät bebyggelseutveckling i stationsnära lägen (Forsemalm Johansson & Svetoft, 2015). Stationssamhället lyfts här fram som en möjlighet att samla kompetenser och perspektiv som inte sällan är motstridiga. Enligt Forsemalm, Johansson och Svetoft (2015) är det avgörande att

⁵ Se huvudrapport för SamSam för en mer utförlig redovisning av stationssamhällen.

det kommunala-regionala utvecklingsarbetet av stationssamhällen inkluderar ett gemensamt lärande och överbryggar glapp mellan olika sektorer och planeringsnivåer. Stationssamhället kan ses som ett gränsobjekt (Akkerman & Bakker, 2011) som får utgöra en gemensam samlingspunkt för olika professioner, discipliner och planeringsnivåer. På så sätt kan stationssamhället låsa upp och öppna för en hållbar regional tillväxtprocess.

Nyckelprojekt

En intressant potential med gränsobjekt eller närliggande begrepp och arbetsmodeller som *urban akupunktur* (Casagrande, 2010; Pascaris, 2012; Houghton, Choi & Lugmayr 2015; Lerner, 2014; Björling 2014; 2016), *taktisk urbanism* (Silva, 2016; Marshall, Duvall & Main, 2016; Gadanho, 2014; Lydon & Garcia, 2015; Nabeel, 2010, *Do It Yourself urbanism* (Dahl, 2017; Fabian & Samson, 2015; Finn 2014) och *urbana katalysatorer* (Oswalt, Overmeyer, & Misselwitz, 2013) som blivit allt mer uppmärksammade under senare år är den projektiva och framåtsyftande kapacitet som förslag och test på konkret förändring innebär. Det projektiva och proformativa kan som stadsbyggnadsteoretiker Nel Janssens (2012) skriver formge och formulera alternativ och driva en meningsskapande process genom att testa en mångfald av olika målsättningar för en specifik situation⁶.

I begreppet *nyckelprojekt* (Björling 2014, 2016) fångas den här kapaciteten utifrån att förändring i form av ett i tid och rum avgränsat projekt har en *projektiv* kapacitet som så att säga kastar fram och visar hur en konkret förändring ser ut och vad den i sin tur ger möjlighet att tänka, formulera och synliggöra. Det blir då möjligt att samla aktörer med olika intressen och resurser för att gemensamt både diskutera hur en förändring påverkar olika aktörer och utifrån olika perspektiv diskutera, förhandla och prioritera vad som är en hållbar och energiefektiv utveckling av till exempel ett stationssamhälle. Prefixet nyckel i begreppet nyckelprojekt avser att en förändringsprocess i många fall kräver situationsspecifika förändringar. En generell nyckel riskerar istället att bli trubbig. Sammantaget har nyckelprojekt om de lyckas samla och kombinera resurser, kompetenser och beslutsmandat möjlighet att ändra riktning på en omvandlingsprocess.

I den typ av arbetsprocesser som gränsobjekt, nyckelprojekt och liknande taktiska, aktivistiska och katalytiska projekt och processer finns det i många fall en kritisk underton. I det projektiva och föränderliga handlar det inte bara om att inordna en förändring i den omgivande kontexten eller i de förändringsprocesser som pågår runt en specifik situation. Arbetet behöver också föregå en förändring och vara proformativt med avseende på att bryta fastlåsta mönster och positioner (Cuff & Sherman, 2011). Små projekt kan på så sätt användas för att synliggöra nya och fler alternativ på vad en plats, ett stationssamhälle eller en del av regionen är och kan vara. Projekt som i sin tur kan samla aktörer med olika resurser, kompetenser och beslutsmandat för att genomföras och materialisera andra tolkningar och meningsbärande diskurser (Björling, 2016).

Projekten blir kunskapsdrivande för att de synliggör och testar möjligheter, och pedagogiska med avseenden på att det sker ett gemensamt genomförande och

⁶ Detta förhållningssätt har varit en viktig del av SamSams övergripande metodansats.

kunskapsutbyte mellan flera aktörer. Det kritiska och utforskande är i sin tur en viktig *nyckelprojektskapacitet* för att bryta med ett linjärt och hierarkiskt synsätt på olika planeringsnivåer, politikområden och professioner i en planerings- och omvandlingsprocess (Björling, 2016).

Kunskapsöverföring och politisk planering

En intressant aspekt kring lärande och styrning som Forsemalm, Johansson och Svetoft (2015) lyfter fram i förhållande till svensk planeringspraktik är att den reglerade planeringens olika faser är styrd på olika sätt och både öppen och stängd för lokal innovation. Utveckling på lokal nivå kräver ofta långsiktighet och stabilitet för att kunskap ska föras över mellan till exempel forskare och praktiker eller mellan olika planeringsnivåer och aktörer för att leda till konkreta förändringsprocesser. Men, studier av bland annat utveckling av stationsorter i Härryda och Lerums kommuner visar att kommunerna för att undvika konflikter i en fragmenterad planeringssituation med många sakägare hoppar över processer av samråd (Forsemalm, Johansson & Svetoft, 2015). Detta riskerar att begränsa den kunskapsöverföring och förankring som sker mellan inblandade aktörer i den lagstadgade planeringsprocessen (Björling, 2020). Studien visar hur samverkan behöver ske genom både dialog, kunskapsöverföring och beslutsfattande som i sin tur öppnar upp nya utvecklingsriktningar.

Ett ensidigt fokus på konsensus riskerar att osynliggöra underliggande konflikter mellan olika aspekter på hållbar utveckling och att utvecklingen blir opolitisk genom att valmöjligheter inte formuleras (Rönblom, 2017). Forsemalm, Johansson Svetoft (2015) lyfter fram att konkret förändring ofta är i behov av en växelverkan mellan att artikulera konflikter och överbrygga motsättningar i en gemensam lärandeprocess kring komplexa utmaningar. I dessa diskussioner kan olika styrningslogiker, gemensam värdeutveckling på lokal, kommunal och regional nivå, olika funktioner på lokal, kommunal och regional nivå, vem som har beslutsmandat i respektive fråga och incitament för genomförande diskuteras samt hur olika tidsliga och rumsliga perspektiv kan samordnas och synkroniseras. Det innebär att alla inblandade aktörer behöver omvärdera sina egna roller i en samskapande process. Nya relationer mellan till exempel kommun och region behöver utvecklas för att överbrygga de lösningar som finns idag. Den gemensamma kunskapen som utvecklas blir en metod för att definiera målbilder och specifika drag för utvecklingen av ett urbant stationssamhälle. Det blir en dialog och förhandling för att koordinera olika perspektiv och klargöra hur en konkret förändring kan gå till (Björling, 2016).

I förhållande till delstudien av Västra Götalandsregionen framträder att kunskapsprocessen *Det urbana stationssamhället* har tagit utgångspunkt i orter nära Göteborg och som på olika sätt har utmaningar som följer av regionförstoring, infrastrukturutveckling och befolkningsökning. I de orter som ingår i delstudien om Västra Götalandsregionen finns snarare utmaningar som formas av en mer stagnerad befolkningsutveckling och ojämn geografisk utveckling.

Till exempel beskriver rapporten *Station Community Transitions – A Matter of Push and Pull* som ingår i publikationerna från det urbana stationssamhället hur Möln-

lycke i Härryda kommun genom samarbete mellan kommunen och större företag försöker balansera både boendeutveckling och serviceutveckling (Forsemalm, Hadasch & Palmås 2013). Den lokala planeringen har i dessa sammanhang arbetat utifrån ett "take it or leave it" perspektiv, dvs att kommunen har arbetat med en reglering kring centrumutveckling och externa etableringen utifrån konsensus mellan politiker och tjänstepersoner om förtätning i centrala Mölnlycke och för att undvika externa etableringar längs med väg 40. Samtidigt diskuterar rapporten hur denna styrning i stor utsträckning kan ses som ett exempel på det svenska planeringsidealet och tilltro till att planering kan styra och skapa förutsättningar för en långvarig och balanserad tillväxt och politisk-ekonomisk reglering. Å andra sidan framträder hur till exempel Floda i Lerums kommun har organiserat sitt arbete genom privata initiativ för fastighetsutveckling. Den lokala utvecklingen blir då enligt Forsemalm, Hadasch & Palmås (2013) mer visionsbaserad och kommuniceras via värdeord.

Som tredje exempel beskriver rapporten hur Ale kommun försökt mobilisera lokal utveckling från den potential som formats när Norge-Vänerbanan byggdes ut till tvåspårig järnväg, men på grund av fragmenterat markägande i centrala Nödinge och Älvängen haft svårigheter att lokalt och kommunalt matcha de regionala och statliga investeringarna. Sammantaget visar rapporten hur lokal utveckling behöver koordineras med regionala investeringar och vice versa, hur regionala initiativ behöver samordnas med lokal mobilisering från kommun eller privata aktörer (Forsemalm, Hadasch & Palmås 2013).

Stationssamhällen bortom tillväxt

För att bli användbara i relation till delstudiens regionala fokus behöver studien och slutsatserna från *Det urbana stationssamhället* och merparten av studierna av TOD problematiseras utifrån att stora delar av Västra Götalandsregionen saknar den "naturliga" tillväxt som finns inneboende som norm i en tillväxtorienterad planering och som planeringen ska koordinera och styra. Detta är en utmaning i relation till de övergripande normer och kommunal, regional och nationell omvandling där tillväxten är polariserande med avseende på att vissa platser har tillväxt av befolkning och andra har en stagnerad eller minskande befolkningsutveckling (Björling & Fredriksson, 2018).

Hållbar och rättvis regional utveckling inbegriper ett regionalt helhetsperspektiv med avseende på att hantera både utmaningar i de växande delarna och de särskilda utmaningar som präglar stagnerade och krympande delar av regionen. Åtgärder som planeras för att öka energieffektivitet och hållbar utveckling riskerar att suboptimeras om de inte utgår från relevanta och realistiska faktaunderlag eller om det inte finns kommunal och lokal tilltro till att planeringen och de övergripande strategierna leder i en positiv riktning. Motsvarande problem uppstår om planeringen inte kan genomföras för att det saknas resurser, kompetenser och beslutsmandat i regionen i helhet eller i dess olika delar. Sammantaget blir planeringen kring stationssamhällen opolitisk med avseende på att det inte finns några alternativ för hur den lokala utvecklingen ska (eller kan) se ut. Det behövs därför förståelse av hållbar utveckling som tar utgångspunkt i ett bredare spektrum av stationssamhällen och regionala sammanhang.

På motsvarande sätt pekar till exempel kritisk forskningen om TOD på att förtätning och täthet inte är tillräckligt för att driva hållbar utveckling. Om det saknas relevant kunskap för ett stationssamhälle eller en mer nyanserad och holistisk förståelse för hur platsspecifika kvaliteter kan inarbetas i den konkreta planeringsprocessen begränsas möjligheterna för en långsiktigt hållbar utveckling (Qviström Luka & de Block, 2019). I en förenklad förståelse av TOD saknas kunskap om situationer som inte karaktäriseras av centrala urbana sammanhang⁷. Forskningen om stationsnärlighet och TOD kan på så sätt ses som formad av urbana tolkningsföreträden och kan vara problematiska att tillämpa på andra platser. Det här är en viktig utgångspunkt för SamSam som bland annat problematiserar generella avstånd och pekar på att det finns behov av att i större utsträckning utgå från lokala geografiska förutsättningar, bebyggelsemönster, topografi och infrastruktur. Qviström, Luka och de Block diskuterar i forskningsartikeln *Beyond Circular Thinking: Geographies of Transit-Oriented Development* hur fokus på ett radiellt mått för stationsnärlighet riskerar att begränsa förståelsen för de mer komplexa sammanhang som finns runt en station och en mer nyanserad förståelse av de lokala förutsättningarna. Det som Qviström, Luka och de Greet (2019) efterfrågar är en relationell förståelse av rum där stationsnärlighet utvecklas genom att fler funktioner och heterogena platsspecifika kvaliteter inkluderas i kartläggningen och hur rum och plats formas från hur människor använder dem.

Utifrån ett regionalt perspektiv, som genomsyrar den här delstudien, är motsvarande problematisering av ett statistiskt förhållningssätt till stationssamhällets rumsliga sammanhang viktigt på regional nivå. Fokus på stationsorten som nod i ett regionalt järnvägsnät riskerar att andra platsspecifika kvaliteter inte inkluderas i den regionala planeringen. Men med ett relationellt perspektiv på stationsort som nod finns möjligheter att också aktivt inkludera fler rumsliga sammanhang som till exempel väginfrastruktur, bebyggelsemönster, topografiska gränser och mentala barriärer i analysen och förändringsarbetet. Det blir då å ena sidan synligt hur ett lokalt stationssamhälle kan utvecklas i en mer hållbar riktning genom att dess platskvaliteter förstärks. Å andra sidan ökar förståelsen för vilken potential och vilka utmaningar som finns i utvecklingen av ett regionalt stationssamhälle där en större del av befolkningen får en utvidgad tillgång till sina respektive funktionella regionala sammanhang. Möjligheten att utveckla stationssamhällen i en mer hållbar och energieffektiv riktning blir därmed ett samspel mellan initiativ, prioriteringar och investeringar på både lokal och regional nivå.

⁷ Frågor kring avstånd och form på stationssamhällen diskuteras mer utförligt i delstudien av Stenungsund och i den gemensamma huvudrapporten.

Ett producerande perspektiv på landskap

Med utgångspunkt i behoven av att koppla lokala, kommunala och regionala rumsliga samband och synliggöra samspelet mellan hur den fysiska miljön är utformad och vilka förutsättningar för vardagslivet och utveckling i regionens olika delar som skapas, introducerar det här kapitlet ett teoretiskt ramverk som utgår från ett producerande perspektiv på landskap. Målsättningen med ramverket är att ge stöd för kartläggning och analys av det regionala arbetet med stationssamhällen och underlag för att diskutera hur stationssamhällen kan utvecklas på ett mer hållbart och energieffektivt sätt bortom ett urbant tolkningsföreträde.

Ett producerande rumsbegrepp

För det första är ett producerande perspektiv på rum användbart i delstudien för att det problematiserar att förståelsen av rum inte enbart beror på aspekter av rum som är mätbara utan också inbegriper relationella aspekter så som de tolkningar, berättelser, normer, diskurser och ideologier som omger rummet och som kopplar det fysiska rummet till tid och processer. Geografen David Harvey (2006) argumenterar för att ett relationellt perspektiv på rum upprättar ett dynamiskt samspel med det fysiska och mätbara absoluta rummet och ett relativt rum med avseenden på topologiska relationer och individuella tolkningar och förmågor. Relativa och relationella aspekter på rum verkar genom det absoluta rummet men om en av aspekterna ändras så förändras även de andra aspekterna och kräver en omtolkning av hela den rumsliga situationen.

Som komplement och fördjupning av Harveys arbete skriver geografen Doreen Massey (2005) att rumsligt meningsskapande också står i direkt relation till hur identiteter hos grupper i samhället och enskilda individer uppstår och skapas. Det finns ett nära samspel mellan hur rumsligt meningsskapande är socialt konstruerat och hur rumsliga förutsättningar formar samhälle och subjekt. Rumslig identitet reproduceras av rumsliga, materiella och diskursiva begränsningar och förutsättningar och vice versa. Vem eller vilka som har tolkningsföreträde och vems eller vilkas berättelser om en plats eller ett stationssamhälle som har prioritet blir viktigt att klargöra – hur rum producerar och produceras, befäster eller bryter normativa och disciplinerande hierarkier. Enligt Massey är det problematiskt att forma samhället och stadslandskapet utifrån ett fåtal geografiska centraliteter eller ett fåtal meningsskapande perspektiv. Rummet kan enligt sociologen Henri Lefebvre (2003) beskrivas som producerande med avseenden på att rummet utifrån dess fysiska form producerar och skapar förutsättningar i form av både möjligheter och begränsningar för samhällets förändringsprocesser och omvänt hur det är rumsliga processer som producerar förutsättningar för vilka fysiska rum som är möjliga.

En användbar överföring av ett relationellt och producerande perspektiv på rum till en stadsbyggnadspraktik är Andrea Kahns (2005) indelning av en förändringsprocess av ett specifikt område (site) i *Area of Control*, *Area of Influence* och *Area of Effect*. Area of Control avser den del av ett projekt eller process som respektive medverkande aktör har handlingsutrymme att direkt påverka. Area of Influence pekar som en andra aspekt på att det alltid finns omgivande faktorer som påverkar handlingsutrymmet för aktörer eller möjligheterna att genomföra konkreta förändringar. Som tredje aspekt beskriver Kahn att ett projekt eller process också behöver ses i relation till vilken påverkan och effekt det har på sin omgivning.

Sammantaget kan ett relationellt och producerande perspektiv på rum ge stöd för att problematisera den grundläggande förståelsen av samspelet mellan hur vi beskriver och representerar ett stationssamhälle, analyserar det och använder denna kunskap till att formulera lokala och regionala planerings- och utvecklingsstrategier. Det bidrar till att granska en tudelad uppdelning av stationsnärlighet som plats och nod, och att problematisera skala i förhållande till vad som inkluderas och exkluderas i den plats och kontext som studeras. Det innebär att förståelsen av stationssamhällen är dynamisk och står under förändring och omförhandling när ny kunskap utvecklas i planeringsprocessen. Till exempel genom att en större geografisk kontext med samband och barriärer inkluderas för att få en mer relevant beskrivning av utmaningar och utvecklingsmöjligheter på både lokal och regional (plats och nod) nivå.

Landskap och Landschaft

För att ytterligare utveckla ett relationellt och producerande rumsbegrepp i förhållande till delstudien av stationssamhällen i en regional kontext är det landskapsbegrepp som geografen Denis Cosgrove (2004) använder i artikeln *Landscape and Landschaft* intressant. Cosgrove argumenterar för att ett relationellt perspektiv på landskap utmanar ett historiskt perspektiv på rum som avgränsat och slutet. En förståelse av rum som en behållare där saker händer i det absoluta rummet utan att det påverkar rummet i sig har varit av central betydelse för att forma ett geografiskt (territoriellt) synsätt på bland annat nationalstaten, centralortsteorin, administrativ byråkrati, industriell (linjär) produktion och det sociala livet i staden, respektive på landsbygden som olika logiker för rumslig produktion (Cosgrove, 2004, 58). Men, för att istället peka på de dubbelverkande relationerna mellan hur rum som form påverkar de processer som pågår i rummet och omvänt hur de processer som pågår i rummet påverkar rummet som form poängterar Cosgrove (2004) att begreppet landskap har bakgrund i det tyska ordet *Landschaft* som i sin tur är format från relationerna mellan det fysiska rummets utformning och vardagliga sociala praktiker. Cosgrove argumenterar på så sätt för att relationerna i och användningen av dagens kultur- och naturlandskap har formats genom politisk och vardaglig kamp om markanvändning, tillgång till naturresurser och infrastruktur.

Utifrån ett producerande perspektiv framträder landskap som ett konceptuellt verktyg som kan användas för att sömlöst koppla samman rumsliga relationer och sammansättningar från en lokal till regional skala och som inbegriper både *Kulturlandschaft* och *Naturlandschaft* (Cosgrove, 2004). Det vill säga ett begrepp

som överbryggat uppdelning mellan till exempel stad och land. Landskapet är vidare relevant för att studera hur stationsorten/stationssamhället, eller stationen som funktion och omkopplingspunkt påverkar det omgivande sammanhanget bortom stationsorten i sig och vice versa, hur det omgivande landskapet, topografin, infrastrukturen, kultur- och naturlandskap påverkar stationen och stationssamhället. I resonemanget om ett producerande perspektiv på landskap framträder det som centralt att undersöka vardagslivets förutsättningar i stationssamhället utifrån fler funktioner, målpunkter och rumsliga sammanhang än stationen och utifrån flera olika landskapskonfigurationer som omger stationen från stationens närmiljö till ett större omland och ett regionalt perspektiv.

Ekologier – meningsskapande sammansättningar av det regionaliserade stadslandskapet

Det producerande perspektivet på landskap pekar på behov av att klargöra vilka funktioner, möjligheter och begränsningar som olika sammansättningar av landskap skapar utifrån topografi, natur- och kulturmiljö, markanvändning, infrastruktur, bebyggelse och gränsdragningar. Kortfattat handlar det om att rummet inte är homogent utan sammansatt av en mängd olika förutsättningar som både ger möjlighet och begränsar hur samhället och enskilda individer kan förändra sin livsmiljö. Att klargöra vilka rumsliga sammansättningar som omger en plats eller ett stationssamhälle i en sömlös kontext mellan en lokal och regional skala går därmed att se som en process som synliggör vilka ekologier som producerar de rumsliga, materiella och diskursiva förutsättningarna för ett stationssamhälle.

Ekologierna avser här de specifika sammansättningar av landskap, infrastruktur och gränsdragningar som på systemnivå skapar och begränsar förutsättningar för omvandling och förändring av stationssamhällets livsmiljöer. På samma sätt som en ekologi eller ett ekosystem ger förutsättningar för olika arter skapar den byggda miljön ekologier för samhällets olika verksamheter (Banham, 2001). Motsvarande resonemang förs fram av landskapsarkitekten James Corner (2006) som argumenterar för att landskapet behöver ses som producerande fält som sträcker sig över uppdelningar mellan stad och land och samhälle och natur (Corner, 1999). Och, i boken *Projective Ecologies* beskriver landskapsarkitekterna Chris Reed och Nina-Marie Lister (2014) hur ekologier som begrepp är användbart för att beskriva hur specifika sammansättningar av landskapselement, topografi, infrastruktur och bebyggelse ger systemiska förutsättningar för samhällsomvandling runt en station eller längs med en järnväg. Men, som Reed och Lister skriver påverkar ekologierna även rumsliga diskurser och har därmed en projektiv förmåga genom att nya designförslag, planer eller strategidokument genom att artikulera och betona olika ekologier förändrar berättelsen, värderingen och potentialen i de materiella landskapet.

Sammantaget går det från ett relationellt och producerande perspektiv beskriva ekologierna som *komplexa producerande konfigurationer* där den specifika sammansättningen av både materiella och diskursiva förutsättningar formar ekologiernas producerande förmåga (Björling, 2016). Till exempel producerar järnvägarna eller specifika vägsträckningar, topografiska sammanhang som Bohusbanan, E6an eller Bohusläns kustlandskap som ekologier förutsättningar för utvecklingen av Dingle, Munkedal och Håby. Samtidigt är ekologierna skalbara och går att föra

över till ett lokalt perspektiv där landskapet med sina topografiska och geologiska förutsättningar styr bebyggelseutveckling i kombination med infrastruktur och befintlig bebyggelse och markanvändning. Andra exempel på ekologier är mentala barriärer mellan olika delar av Västra Götalandsregionen som också producerar förutsättningar med avseenden på att de påverkar vilka samarbeten som uppstår eller inte kan uppstå. Ekologier som konceptuella verktyg kan synliggöra landskapets olika materiella och diskursiva lager och ger på så sätt möjlighet att i detalj diskutera samspelet mellan lokal omvandling av en plats och omgivande systemiska (materiella och diskursiva) förutsättningar.

Med hänsyn till ett producerande och relationellt rumsbegrepp behöver planering hantera landskapets dubbelriktade funktion och både förstå konsekvenserna av hur stadslandskapet beskrivs, kartläggs och analyseras och vilka konsekvenser för stadslandskapets samhällsbärande kapacitet som konkreta förändringar får (Corner, 2006). För att återkoppla till de samverkansprocesser mellan lokal, kommunal, regional och statlig nivå som introducerades ovan blir det betydelsefullt att klargöra vilka ekologier som utgör landskapet inom och runt ett stations-samhälle och hur stadslandskapets förändringar kan beskrivas som meningsfulla i förhållande till vardagslivets behov och de inblandade aktörernas olika praktiker (Björling, 2016).

Enligt stadsbyggnadsforskaren Tomas Sieverts som studerat det regionaliserade stadslandskapets dynamik behöver samarbeten om bebyggelse, transporter och energiproduktion diskuteras utifrån både konkret rumslig förändring och strukturella bakomliggande processer. Risken för politiska, sociala och kulturella inlåsnings av olika grupperingar eller geografiska områden kan då hanteras utifrån en mångfald av olika meningsskapande sammanhang för att inte förutsättningarna för samarbeten ska slås undan. På så sätt kan till exempel en region eller kommun utvecklas och förädla sina ekonomiska, ekologiska, sociala och kulturella möjligheter. Enligt Sieverts behöver dialogen formas genom upplevelse av samhörighet. För det regionala stadslandskapet behövs en demokratiskt styrd regional administration som kan formulera gemensamma planeringsinitiativ, främja kombinationer av potential och undvika inomregional konkurrens (Sieverts, 2003).

Ett ruralt landskap

Som ett avslutande teoretiskt resonemang som bakgrund för delstudiens genomförande är det intressant att diskutera hur landskap som begrepp kan överbrygga uppdelningen mellan samhälle och natur och förståelsen av det regionala stadslandskapet som en uppdelning mellan stad och land. Hur relationerna mellan stad och land förändrats och förändras under framväxten av europeiska nationalstaterna diskuteras av bland annat sociologen Henri Lefebvre (1996). Lefebvre beskriver hur maktrelationer i städer och landsbygder historiskt har formats av olika styrelseskick. Till exempel landägande adelsmän som motverkat att städerna växte eller starka stadsstater med kontroll över sitt omland. Men under 1900-talet försvinner de historiska skillnaderna i produktion och kultur mellan städer och landsbygder i och med framväxten av avancerade välfärdsstater, en planetär skala på industrialisering och kapitalisering (Lefebvre, 1996). Rumsliga maktrelationer förändras inom och mellan städer och landsbygder genom koncentrerande

och utvidgande rumsliga (urbaniserings) processer (Bergman, 1974; Brenner, 2014). I och med dessa sammankopplingar och denna sammanblandning uppstår vad Lefebvre beskriver som en "rurban förvirring" där tidigare skillnader i produktion och konsumtion genom till exempel städernas skrå-kultur uppgår i en ny modern logik som präglas av industrialiseringens ekonomiska rationalitet och massproduktionens konsumtionsmönster (Lefebvre, 1996). Hierarkierna mellan stad och landsbygd och mellan olika centra och periferi förändras därmed och är idag fortfarande under omvandling, som i sin tur kontinuerligt formar och omformar relationer och konflikter mellan olika områden, landskap och socio-ekonomiska grupper.

I en svensk kontext kan kommunreformerna under 60 och 70-talet ses som ett betydelsefullt paradigmskifte i utvecklingen av dagens relationer mellan stad och land. Genom de nya kommunala självstyren som etableras skapas i stort sett lika förutsättningar för handel, hantverk, tillverkning, produktion och konsumtion i hela Sverige. Förutsättningarna att bygga om den fysiska miljön blir mer lika och de ekonomiska skillnader som historiskt präglat tillverkning och konsumtion i städer och landsbygder suddas ut. Kommunreformen är en del i de betydande strukturomvandlingar som präglar Sverige i framväxten av det moderna välfärdssamhället och som leder till rationalisering av den svenska industrin, omflyttning av människor mellan Sveriges olika delar och målsättning om likvärdighet oberoende av geografisk lokalisering.

När Sveriges nuvarande kommunindelning införs 1971 motsvarar de flesta kommunala administrativa indelningarna (277 stycken) sina egna lokala arbetsmarknadsregioner (178 LA-regioner). Kommunindelningens sker med utgångspunkt i centralortsteori där kommunerna ska svara mot respektive arbetsmarknadsregion och säkerställa distribution av välfärdsservice. Det fanns så länge denna dynamik kvarstod en relativt god matchning mellan kommunernas administrativa planeringsområde och det funktionella vardagslivet och den fysiska planeringen kunde användas för att väga intressen i en tvärdisciplinär samhällsplanering.

Den svenska ekonomin har dock under de senaste decennierna blivit än mer internationell, avreglerad och postindustriell vilket gör att de geografiska förutsättningarna i förhållande till koncentrationer av kapitalflöden och marknader spelar en betydande roll för statens och kommunernas möjligheter distribuera resurser och ge likvärdig tillgång till service och infrastruktur. Med olika förutsättningarna för olika platser får landsbygder, tätorter, kommuner och regioner beroende på var de ligger och ser ut olika förutsättningar att hantera samhällsförändringar.

Idag har vi ca 70 lokala arbetsmarknadsregioner i Sverige och dynamiken mellan kommunernas administrativa områden och de mer regionala arbetsmarknaderna är förändrad. Det resulterar i att fler frågor för lokal samhällsutveckling, som till exempel kollektivtrafik och företagsetableringar hanteras på andra planeringsnivåer än den kommunala. I Västra Götaland finns olika funktioner på både regional och delregional nivå genom olika kommunalförbund. Det förändrar förutsättningarna för en samhällsplanering som en sammanvägd process med hänsyn till både allmänna och enskilda intressen.

Studiens teoretiska ramverk

Sammantaget utgör ett producerande perspektiv på landskap, ekologier som systemiska meningsskapande sammansättningar av det regionaliserade stadslandskapet och ett ruralt synsätt på maktrelationer mellan stad och land tre samverkande konceptuella verktyg för att utveckla kunskap om hållbara och energieffektiva stationssamhällen i en lokal, kommunal och regional skala. Mer konkret handlar det om att:

- Klargöra ett spektrum av diversifierade målbilder för omvandlingen av stationsorter bortom ett urbant tolkningsföreträde och dominans av ekonomisk tillväxt som mål för samhällsplanering.
- Synliggöra hur olika sammansättningar av landskap ger förutsättningar och begränsningar för utveckling av infrastruktur, bebyggelse och transporter.
- Inkludera ett kritiskt perspektiv på vem som ingår i det demokratiska samtalet om hur ett hållbart samhälle kan se ut och göra detta samtal politiskt med avseende på att olika utvecklingsriktningar artikuleras som möjliga.



Stationen i Öxnared

Västra Götalandsregionen

I kapitlet introduceras Västra Götaland som geografisk och institutionell kontext för delstudien. Därefter beskrivs även bakgrund och nuvarande situation för de två studerande järnvägsstråken och de tre kommuner och orter som studien haft som utgångspunkt.

Allmänt om regionen

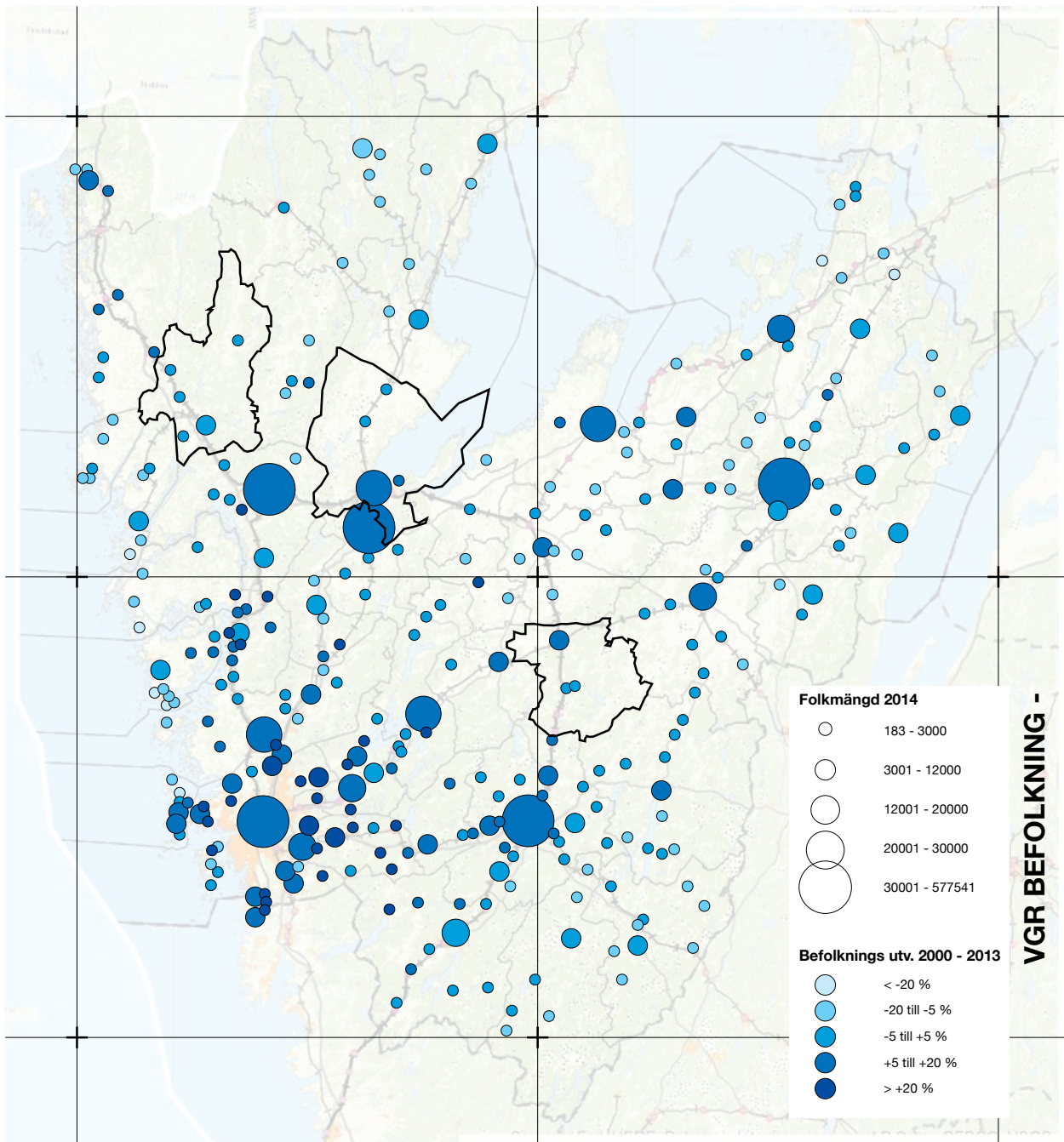
Västra Götalandsregionen är Sveriges folkrikaste region och har idag ca 1,5 miljoner invånare. Regionen bildades 1998 genom en sammanslagning av Göteborgs och Bohus län, Älvsborgs län och Skaraborgs län. Idag består regionen av 49 kommuner och regionen är indelad i fyra större kommunalförbund, Göteborgsregionens kommunalförbund, Fyrbodals kommunalförbund, Skaraborgs kommunalförbund och Boråsregionens kommunalförbund (se figur 1).

Regionsammanslagningen 1998 var en konsekvens av statliga initiativ för en mer effektiv regional styrning i Sverige. Förändringen var i stor utsträckning initierat av Göteborgs kommun med avsikt att stärka regional konkurrenskraft i en allt mer internationell ekonomi (BRG, odaterad publicering). Idag präglas regionens utvecklingsarbete av Göteborg som ekonomiskt centrum. Kommunalförbundens administrativa indelning kan härledas till regionens övergripande topografi som historiskt har påverkat bebyggelsemönster längs med vattendrag, infrastruktur och landskapets karaktärsdrag. Gränstrakterna mellan Skaraborg och Boråsregionen respektive mellan Fyrbodal och Skaraborg respektive Göteborgsregionen har lägre befolkningstäthet än regionen i övrigt och i studiens kartläggning återfinns vad som kan ses som mentala barriärer mellan regionens olika delar.

Regionen har i sin helhet en ökande befolkningssmängd men de demografiska förändringarna ser olika ut för regionens olika delar och det finns idag både växande och krympande kommuner och orter i hela regionen (se figur 3 och 4). Befolkningsutvecklingen och arbetsmarknadens tillväxt är som starkast i de större städerna och det är kring befolkningsutvecklingen som en stor del av kollektivtrafikutvecklingen och bebyggelseutvecklingen koncentreras (se figur 5). Det finns idag ca 100 järnvägsstationer längs med järnvägarna i Västra Götaland.

Regionala styrdokument för regional utveckling, kollektivtrafik och infrastruktur

Vägledande för regionens övergripande utvecklingsarbete är den regionala utvecklingsstrategin *Västra Götalandsregionen 2020* (VGR, 2013a). De senaste åren har regionen påbörjat ett regionövergripande strukturbildsarbete för att ge vägledning till infrastrukturplanering och bebyggelseutveckling i regionen. Parallellt med att Västra Götalandsregionen tar fram en strukturbild sker ock-



Figur 3, Västra Götaland Befolkningsutveckling.
 Sammanställning av befolkningsutvecklingen i Västragötalandsregionen. Informationen till kartan är hämtad från rapporten Västra Götalands funktionella geografi (VGR, 2016, s. 81).

så strukturbildsarbete i de fyra kommunalförbunden. Göteborgsregionen som tidigare haft ett delegerat planeringsuppdrag från kommunerna har tagit fram dokument för den regionala planeringen sedan 1946. Den nu aktuella strukturbilden för Göteborgsregionens kommunalförbund är antagen 2007. Skaraborgs kommunalförbund har en strukturbild från 2015 och arbetet med strukturbilder pågår i Boråsregionens kommunalförbund och Fyrbodals kommunalförbund.

Det viktigaste regionala styrdokumentet för kollektivtrafiken är *Trafikförsörjningsprogrammet* (VGR, 2016b) och det centrala dokumentet för att styra infrastrukturinvesteringar är *Regional plan för transportinfrastruktur* (VGR, 2018). Nuvarande plan gäller för åren 2018–2029 och antogs av Beredningen för hållbar utveckling (BHU) i juni 2018. Till grund för programmet finns Regionens *Målbild för tåg 2035* (VGR, 2013b), *Regional Systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland* (VGR, 2016c) och Göteborgsregionens kollektivtrafiksprogram *K2020* (GR-kom, 2009) (se figur 6).

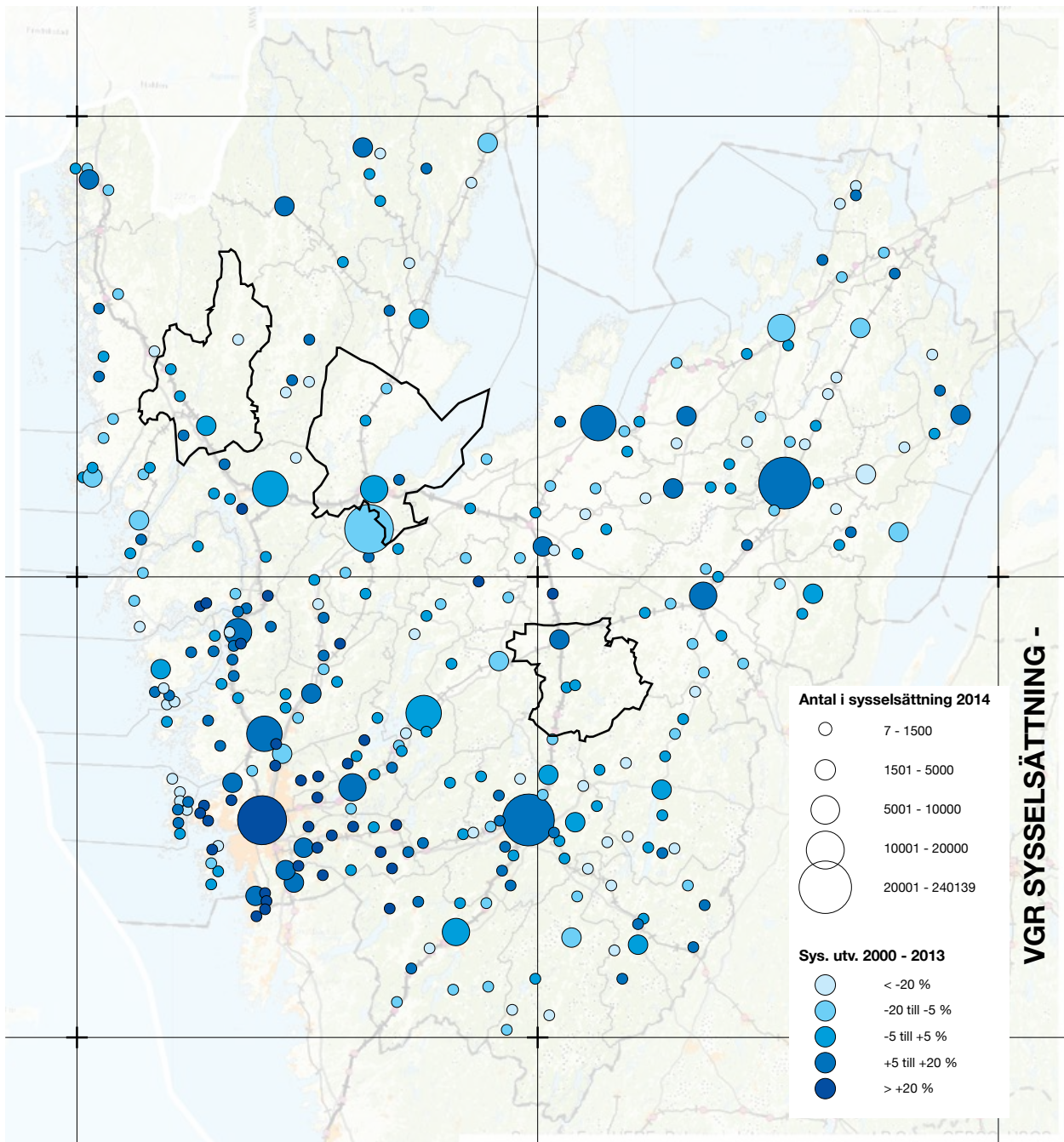
Uppdateringar sker för närvarande av ett nytt trafikförsörjningsprogram för åren 2021–2024. Aktuella underlag och utredningar för det pågående arbetet är *Västtågsutredningen* (VGR, 2017a), *Landsbygdsutredningen* (VGR, 2017b) och kartläggning över Västra Götalandsregionens funktionella geografi (VGR, 2016a). Till grund för beslut finns kommunalförbundens strukturbilder (Gr-kom, 2008; Skaraborg-kom, 2015). Målsättningen är att trafikförsörjningsprogrammet och regional plan ska uppdateras vart fjärde år och följa arbetsformen för nationell plan som revideras av regeringen varje mandatperiod.

Samtidigt ansvarar Trafikverket för infrastrukturens nationella planer och det är staten via regeringens beslut som bestämmer hur investeringar i infrastrukturen ska prioriteras. Trafikverkets planering för järnväg utgår från regionens målbild för tågtrafiken samt de *Åtgärdsvalstudier* (ÅVS) som Trafikverket på regional nivå utför inför nya planer tillsammans med en arbetsgrupp där regionen, kommunerna, kommunalförbunden och Västtrafik, som ansvarar för kollektivtrafiken i Västsverige, ingår.

Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet uppdateras varje mandatperiod. Det nuvarande sträcker sig från 2017–2020 med utblick mot 2035. Regionen arbetar nu med en uppdatering för åren 2021–2024. De prioriterade insatserna för nuvarande trafikförsörjningsprogram är att: a) *Få processer för samhällsplanering och kollektivtrafik att gå hand i hand.* b) *Få bättre samordning mellan linjelagd kollektivtrafik och skolresor, utifrån lokala förutsättningar.* c) *Främja hållbart resande, och samverkan för att utveckla smartare kombinationer av färdstätt.* d) *Utveckla pris- och betalsystem, samt information, och göra det enklare att resa.* e) *Ta fram principer och strategier för kollektivtrafiken i regionens pendlingsnav.* f) *Utveckla kollektivtrafiken utifrån de sju diskrimineringsgrunderna⁸; social hållbarhet.* I Underlag för *Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland 2021–2024* står det att behoven av investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik, för att möta målsättningarna om regionförstoring och demografiska förändringar är stora de kommande åren.

⁸ kön, könsidentitet, etnisk tillhörighet, religion/trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder (barn/äldre)



Figur 4, Västra Götaland Sysselsättning.
 Sammanställning av sysselsättningsutveckling i Västragötalandsregionen. Informationen till kartan är hämtad från rapporten Västra Götalands funktionella geografi (VGR, 2016, s. 82).

Målbild tåg 2035

För att fördjupa målformuleringarna och ambitionerna med kollektivtrafik och infrastruktur för järnväg har Västra Götalandsregionen tagit fram *Målbild tåg 2035*. Utbyggnad av goda kommunikationer, förkortade tidsavstånd, regionförstoring och förtätning ses som drivande faktorer för en positiv regional utveckling. Målet är enligt dokumentet att tågresandet i Västsverige ska öka från ca 45 000 resor/dag 2006 till 130 000 resor/dag 2035 (VGR, 2013b, 6). Det ska framförallt ske genom att tåget bygger ett stomnät mellan regionens 'kärnstäder' och större orter och till kringliggande regionhuvudorter. Tågtrafiken kan enligt målbild tåg bli en ryggrad i det framtida regionala kollektivtrafiksnätet (VGR, 2013b, 7). Kostnaden för de infrastrukturinvesteringar som krävs för att genomföra målbilden är enligt utredningen cirka 45 miljarder förutom de investeringar som finns i nuvarande infrastrukturplaner och i det västsvenska paketet⁹.

I *Målbild tåg 2035* beskrivs fyra olika åtgärder som kan öka järnvägens kapacitet i och med att efterfrågan ökar: 1) Högre tåg i form av dubbeldäckare som på sikt kan ge fler sittplatser i de regionala tågen, 2) Längre tåg där flera vagnar kopplas samman ger fler sittplatser men kräver på vissa platser investeringar i perronger som idag är för korta. 3) Tätare trafik ger fler resenärer men kräver att hastigheterna mellan olika tågtyper blir mer lika eller att antal spår byggs ut. Utjämnade hastigheter ger avsevärt bättre turtäthet i det befintliga systemet. 4) Den fjärde åtgärden är snabbare trafik där högre hastigheter ger möjlighet att transportera fler på kortare tid.

Västtågsutredningen

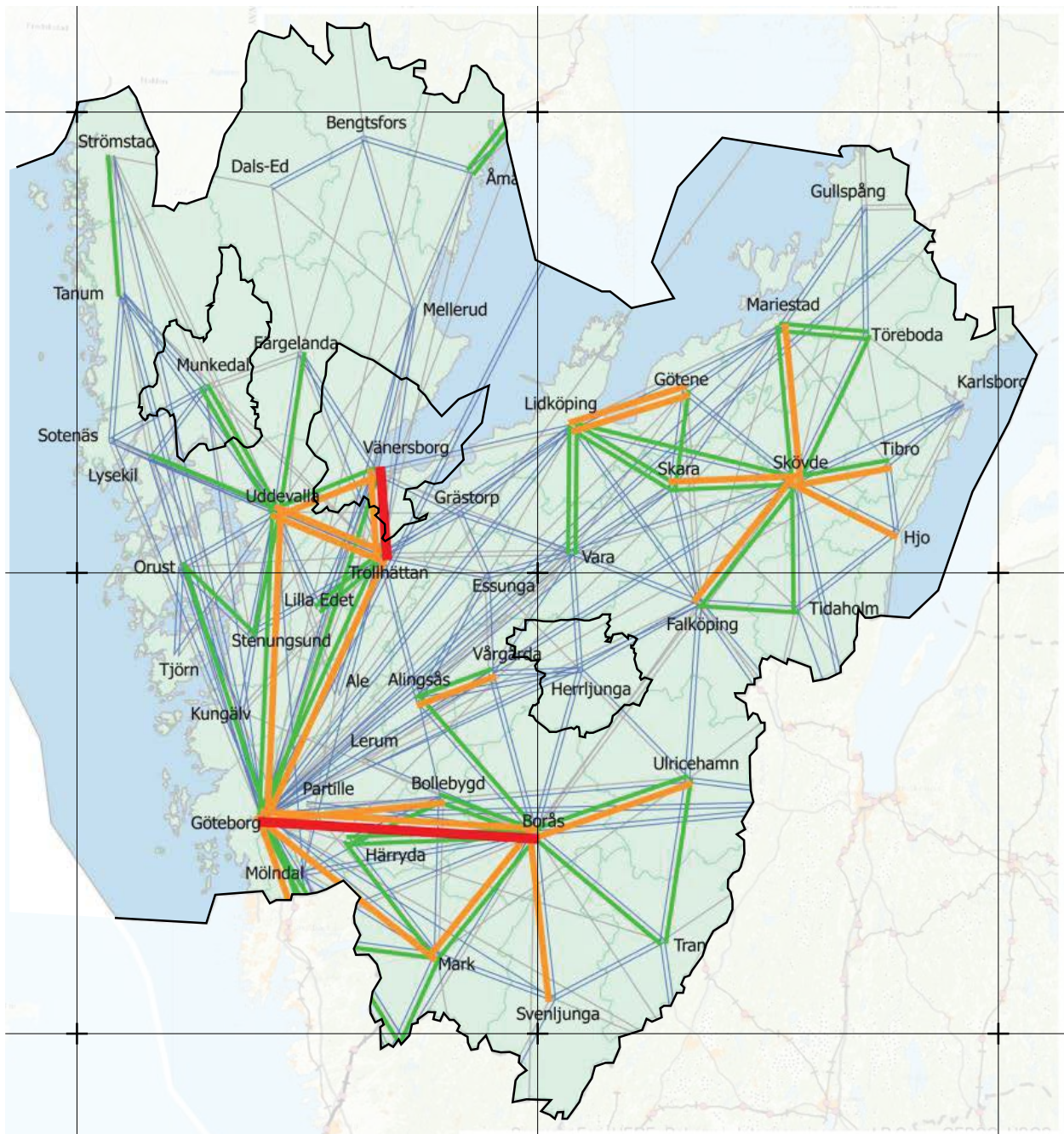
2017 tog Västra Götalandsregionen fram en utredning för att klargöra om och var det finns potential för nya stationer längs med de befintliga järnvägarna i Västra Götaland¹⁰. Analysen av nya stationer baseras på beräkningar av resor från nya stationer, beräkningar av minskat genomresande och reduktion av busstrafik. Övergripande slår utredningen fast att det är betydelsefullt för regionens utveckling att större städer och orter knyts samman och att lokala arbetsmarknadsregioner utvidgas, både inom VGR och till angränsande regioner. Utredningen undersöker och analyserar potentialen i nya stationslägen men pekar inte ut nya stationsorter. Totalt studeras 40 orter i utredningen. Nya stationer kan enligt utredningen gynna dem som bor lokalt genom att restider kortas, men kan även få negativ effekt på framkomlighet då restiderna mellan andra orter ökar. Ett nytt stationsläge behöver därför ge ett nettotillskott på resor med avseende på antal resor och personkilometer (VGR, 2017a, 1).

Västra Götaland 2020 – strategi för tillväxt och utveckling

Den regionala utvecklingsstrategin *Västra Götaland 2020* från 2013 slår fast att tillgänglighet till regionens olika delar och möjlighet att utnyttja det samlade utbudet av utbildning, arbete, kultur och fritid är en grundläggande prioritering. Genom att skapa förutsättningar för täta och befolkningsrika marknader förbättras möjligheten att driva verksamheter och den regionala utvecklingen blir mindre känslig för händelser i omvärlden. I strategin ingår satsningar på transportinfra-

⁹ Västsvenska paketet är en samlad investering i Infrastruktur med syfte att stärka Göteborg som nav för den regionala utvecklingen i Väst Sverige (www.vastsvenskapaketet.se).

¹⁰ Utredningen har delvis legat till grund för det fallstudiearbete som utvecklats inom SamSam.



Figur 5, Västra Götaland Arbetspendling., Arbetspendling i Västra Götaland 2018 exkl. pendling inom Göteborgsregionen. (VGR, 2019, s. 18).

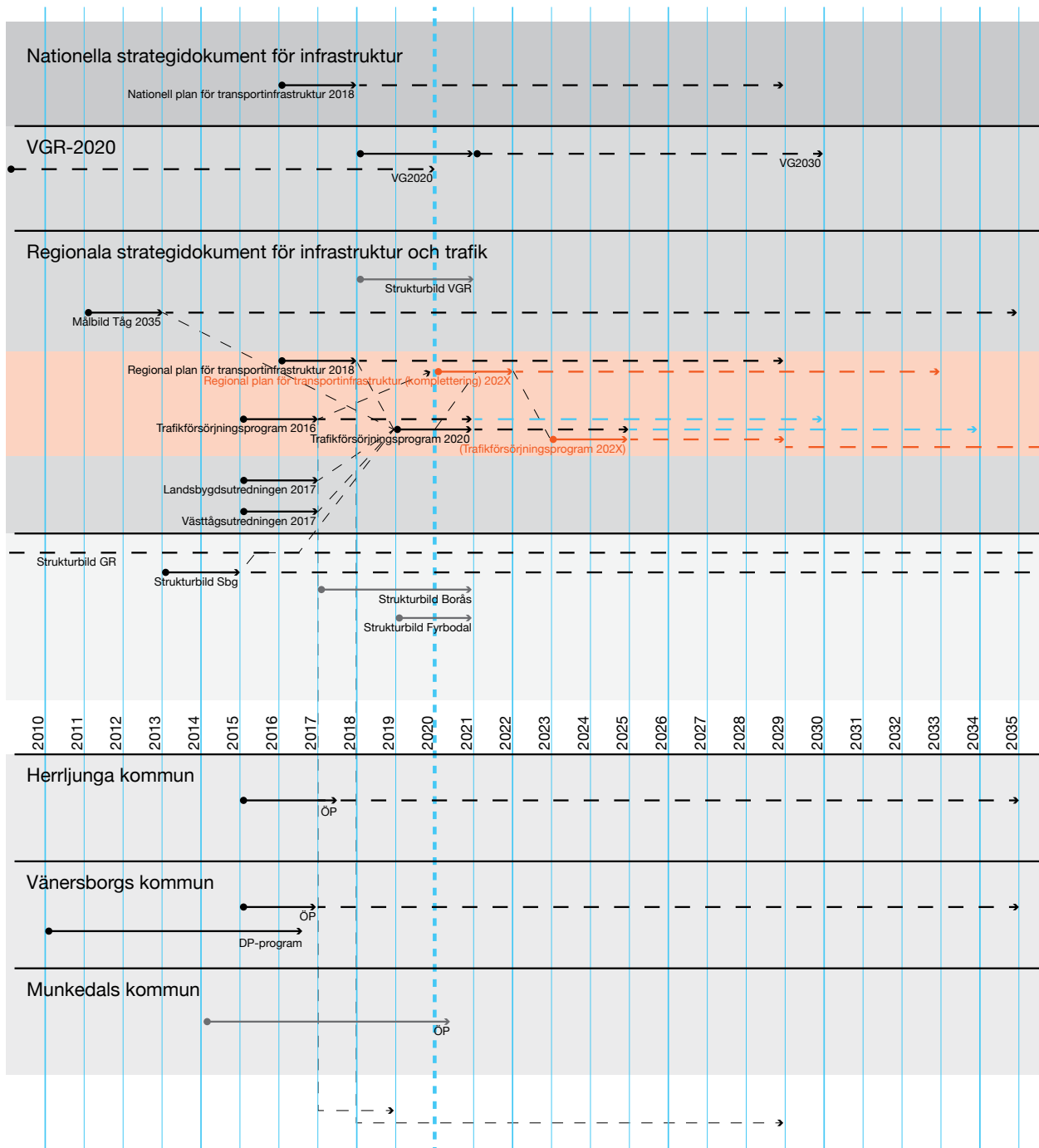
struktur, kollektivtrafik och IT-utbyggnad (VGR 2013a, 5). Kollektivtrafiken är en prioriterad fråga för utvecklingsarbetet med avsikt att skapa en väl fungerande storstadsregion och regionen avser att vara en "testarena" för hållbara transportlösningar. Målsättningen är att 1/3 av alla resor i regionen ska ske med kollektivtrafik 2025 (VGR 2013a, 22-23, 35). Kollektivtrafiken lyfts fram som ett redskap för att bygga bort segregation och gränshinder (VGR, 2013a, 30).

Regional plan för infrastruktur

I inledningen till *Regional plan för transportinfrastruktur* beskrivs att planen syftar till att utveckla hela regionen, både städerna och landsbygden. Planeringen utgår från de transportpolitiska målen, regeringens planeringsdirektiv, västsvenska paketet och de ekonomiska förutsättningar som finns. I de nya målen nämns särskilt samordningen mellan infrastrukturinvesteringar och bostadsbyggande.

Den regionala planeringen ska samordnas med den nationella infrastrukturplaneringen och många intressen delas mellan det regionala och nationella perspektivet (VGR 2018, 6). *Västsvenska paketet* och *Storstadsförhandlingen* ska enligt planen ge attraktivare kollektivtrafik, tillförlitligare transporter för näringslivet, bättre miljö och utökade pendlingsmöjligheter för alla som vill bo, arbeta och studera på olika platser i Västsverige. Finansieringen av planen sker genom att staten står för hälften av kostnaderna genom den nationella infrastrukturplanen och övriga kostnader hanteras genom regional och lokal medfinansiering, framförallt via trängselskatter.

Den regionala planen hänvisar till Trafikverkets fyrstegsmodell för att genomföra energi- och resurseffektiva förändringar. Trafikverkets modell innebär att arbetsprocessen utgår från att 1) (Tänk om) *först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.* 2) (Optimera) *Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.* 3) (Bygg om) *Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.* 4) (Bygg nytt) *Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder* (www.trafikverket.se).



Figur 6, Planeringsdokument

Illustrationen visar när aktuella nationella, regionala och kommunala planeringsdokument har tagits fram, samt viken tidshorisont de förhåller sig till. Målsättningen är att de regionala strategidokumenterna för infrastruktur och trafik ska uppdateras varje mandatperiod. Även kommunernas översiktsplaner ska aktualiseras varje mandatperiod.

Två järnvägar

Bohusbanan

Bohusbanan som idag går mellan Strömstad och Göteborg är en enkelspårig järnväg med 17 stationer. Banan är 180 km och byggdes ut i början av 1900-talet. Bohusbanan var när den byggdes tänkt som statlig stambana mellan Göteborg och Oslo då de tidigare järnvägarna mellan Göteborg och Oslo via Öxnered och Mellerud var privata. Utbyggnaden till Norge stoppades dock vid unionsupplösningen mellan Sverige och Norge 1905.

Idag tar resan med tåg mellan Strömstad och Göteborg 2 timmar och 40 minuter. Vardagar går det utmed hela sträckningen 4 tåg per dygn. Mellan Munkedal och Göteborg går det vardagar 7 persontåg i varje riktning. På sträckan söder om Älvsborgsbansans anslutning i Uddevalla går det 21 persontåg per dygn i vardera riktningen.

Enligt Målbild tåg 2035 ska Bohusbanan uppgraderas till 120 km/t och turtätheten öka till ca 1 tåg per timme. Munkedal beskrivs i målbilden som en knutpunkt. Mellan Göteborg och Stenungssund är målbilden 4 tåg per timme i högtrafik. Det planeras för en ny station vid Brunnsbo för anslutning till kollektivtrafiken på Hisingen (VGR, 2013b, 32). I Västtågsutredningen studerades ytterligare fyra nya stationslägen längs Bohusbanan: Säve, Jörlanda, Ödsmål och Hogstorp. Utredningens slutsats är att Jörlanda och Säve är lämpliga stationslägen om dubbelspår byggs ut till Stenungssund. Då kan pendeltåg trafikera sträckan Göteborg - Stenungssund parallellt med regiontåg mellan Göteborg och Uddevalla.

Älvsborgsbanan

Älvsborgsbanan mellan Uddevalla och Borås som tidigare knöt ihop de norra och södra delarna av Älvsborgs län byggdes under senare delen av 1800-talet ut som privata järnvägar. Först mellan Herrljunga och Uddevalla och några år senare mellan Herrljunga och Borås. Söder om Borås går Viskadalsbanan till Varberg. Staten tog över hela sträckan på 1930-talet.

Älvsborgsbanan ansluter till Bohusbanan i Uddevalla, till Norge-Vänerbanan i Öxnered, Västra Stambanan i Herrljunga och till Kust till Kustbanan i Borås. Älvsborgsbanan är enkelspårig och det finns idag 17 stationer på sträckan Uddevalla till Borås. Hela resan mellan Borås och Uddevalla tar ca 2 timmar och 20 minuter. Det går på vardagar 8 persontåg i var riktning.

I Målbild tåg 2035 delas Älvsborgsbanan i framtiden upp i två delar; Uddevalla – Herrljunga och Herrljunga – Borås. Målsättningen är att turtätheten på de två de-

larna ökar till 60-minuterstrafik och får bättre anslutningsmöjligheter till tågen på Västra stambanan. Resor från Borås till Trollhättan, Vänersborg (Tvåstad) och Uddevalla kommer enligt målbild med fördel ske via Göteborg där restiden blir kortare och turtätheten högre. På längre sikt finns ambitioner om trafikering från Skövde till Landvetter via Herrljunga och Borås samt en utökad trafikering mellan Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg för att stärka den lokala arbetsmarknaden i Trestad. Viskadalsbanan, som i studien kopplats till Älvsborgsbanan för att se på potentialen med en regional "ringled", kommer enligt målbild 2035 byggas ut till 160 km/t och 60-minuterstrafik längs hela sträckan. Mellan Kinna och Borås är målsättningen 30-minuterstrafik. I Västtågsutredningen studerades en ny station i Frufällan längs Älvsborgsbanan och en station i Rydboholm på Viskadalsbanan. Rydboholm och Frufällan ansågs dock inte ge ett positivt tillskott till tågresandet och rekommenderas inte som ett nya stationslägen.



Dingle station

Tre kommuner

Herrljunga kommun

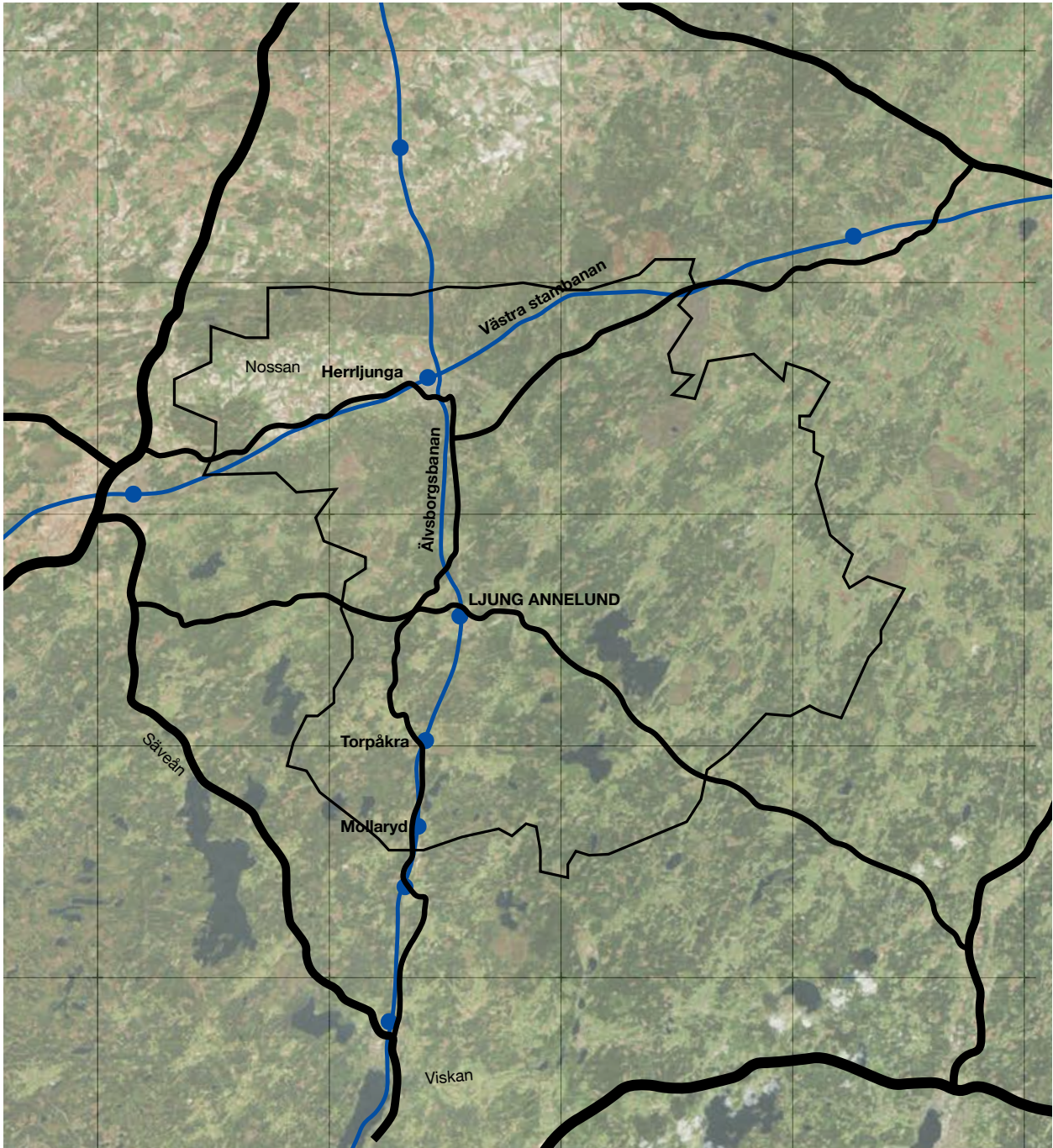
Herrljunga kommun ligger i korsningen mellan Älvsborgsbanan och Västra Stambanan (se figur 7). Herrljunga som centralort i kommunen är en historiskt viktig järnvägsknut och har successivt växt fram som en ort runt stationen och järnvägen sedan slutet på 1800-talet. Det bor idag ca 9500 i kommunen. 4000 personer bor i Herrljunga centralort och i Ljung-Annelund bor det ca 1200 personer. Kommunen har mellan 2010 och 2018 haft en negativ befolkningsutveckling på 2%. Kommunen ligger i utkanten av Boråsregionens kommunalförbund men är centralt beläget i Västra Götaland. Kommunen använder och beskriver denna position som strategisk i det kommunala planeringsarbetet (Herrljunga kommun, 2017). I kommunen finns det fyra stationslägen på Älvsborgsbanan, Herrljunga, Ljung, Torpåkra och Mollaryd. Ljung-Annelund är historiskt två mindre orter med pekars i kommunens översiktsplan ut som ett sammanhang. Det finns idag inga planer på att öppna fler stationer i kommunen.

Landskap

Herrljunga kommun ligger i gränsområdet mellan Boråsregionens kommunalförbund och Skaraborgs kommunalförbund och tidigare i gränsområdet mellan Älvsborgs län och Skaraborgs län. Då den administrativa indelningen i stor utsträckning följer skiljelinjen mellan de vattendrag som rinner mot Vänern (Nossan) och mot Kattegatt (Viskan och Sävveån). Landskapet präglas av en småkuperad topografi med omväxlande skog och jordbruksmark. De historiska bosättningarna följer i stor utsträckning den ås-struktur som är utdragen från nordost till sydväst. Det mer öppna landskapet runt Nossan i kommunens nordvästra hörn ger goda förutsättningar för större jordbruk. Förutsättningarna till jordbruk gör att landskapet under senare år öppnats upp allt mer och skogsmark omvandlas till jordbruksmark i motsats till på många andra ställen i Sverige där tidigare jordbrukslandskap planteras med skog (Herrljunga kommun, 2017).

Ljung-Annelund

Ljung-Annelund har historiskt växt fram som två orter (se figur 8). Annelund kan ses som en mindre industriort och utvecklades runt möjligheten att ta sig över ån Nossan och möjligheten till vattenkraft. Samhället domineras idag av *IMI Hydronic Engineering* (tidigare *TA*). I Annelund finns mataffär, bensinstation och brandstation. Ljung har historiskt varit en tingsplats med tingshus i Gäsene socken. Orten växte senare fram runt stationen. Idag finns ett mindre serviceutbud med matbutik, bibliotek, bankomat, äldreboende, bensinstation och ett antal butiker. Varje år organiseras Mörlanda Marknad. Idrottsområdet och skolan har placerats mellan orterna med ambitionen att orterna ska växa samman över tid. Ljung är idag en industriort med *Gäsene mejeriförening* och *PipeLife AB* som större arbetsgivare.



Figur 7, Herrljunga kommun

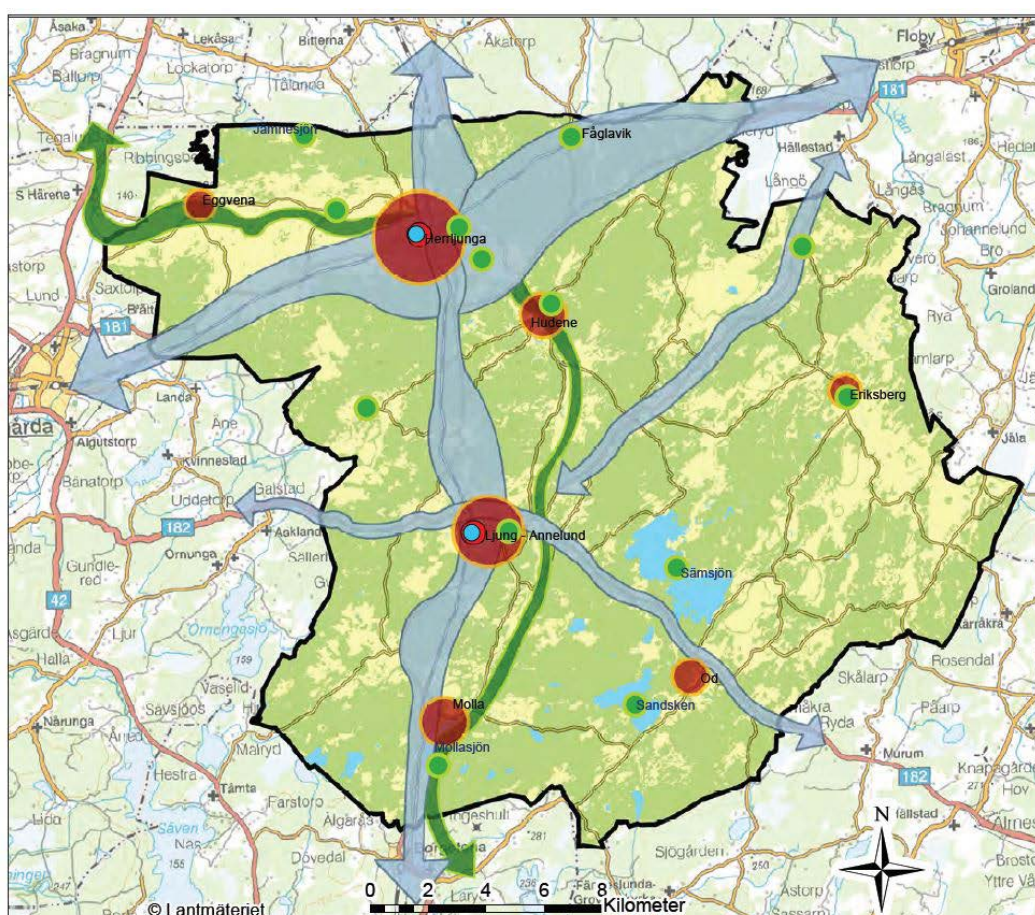


Figur 8, Ljung-Annalund

Planering

I kommunens översiktsplan pekas både Herrljunga och Ljung-Annalund ut som stationsorter (se figur 9). Ny bebyggelse ska lokaliseras inom gång- och cykelavstånd från stationerna (se figur 10 och 11). Målsättningen är enligt översiktsplanen en tät och funktionsblandad bebyggelseutveckling och en bostadsbebyggelse som ger möjlighet till olika boendeformer (Herrljunga kommun, 2017, 21).

För Ljung-Annalund har kommunen målet att orterna ska byggas samman. Utvecklingen är därför prioriterad runt skolan och idrottsområdet. Här är bebyggelseutveckling tänkt att följa den befintliga infrastrukturen. Gång- och cykelvägen som förbinder orten ses som ett av de centrala gemensamma rummen i orten (Herrljunga kommun, 2017, 71). Sammantaget är målsättningen att utveckla Ljung-Annalund med ca 100 nya bostäder fram till år 2035 (Herrljunga kommun, 2017, 21).



Utvecklingsstrategi

- | | |
|--|----------------------------------|
| ● Nod, Transporter och teknisk försörjning | ■ Utvecklingsområden, Bebyggelse |
| ● Kärna, Bebyggelse | ■ Transportsamband |
| ● Värdekärna, Natur och rekreation | ■ Grönt samband |

Figur 9, Utvecklingsstrategi Herrljunga kommun (Herrljunga kommun, 2017)



Utvecklingsstrategi -
Herrljunga tätort

- Nod, Transporter och teknisk försörjning
- Viktig funktion, Bebyggelse
- Viktig funktion, Natur och rekreation
- Viktig funktion, Transporter och teknisk försörjning
- Värdekärna, Natur och rekreation
- 1000 meter runt tågstation
- Bebyggelse kärna
- Bebyggelse industri
- Bebyggelse bostad
- Natur och rekreation
- Grönt samband
- Transportsamband
- Utvecklingsstråk
- Tätortsgräns

Figur 10, Utvecklingsstrategi Herrljunga tätort (Herrljunga kommun, 2017)



Utvecklingsstrategi -
Ljung-Annalund tätort

- Nod, Transporter och teknisk försörjning
- Viktig funktion, Bebyggelse
- Viktig funktion, Natur och rekreation
- Viktig funktion, Transporter och teknisk försörjning
- Värdekärna, Natur och rekreation
- 1000 meter runt tågstation
- Bebyggelse kärna
- Bebyggelse industri
- Bebyggelse bostad
- Natur och rekreation
- Grönt samband
- Transportsamband
- Utvecklingsstråk
- Tätortsgräns

Figur 11, Utvecklingsstrategi Ljung Annalund (Herrljunga kommun, 2017)

Kommunen ser stor potential i Ljung och Annalund och det finns flera betydande arbetsgivare i orterna. Det råder dock svag efterfrågan på nya bostäder och det är svårt med kreditgivning från bankerna eftersom bostadspriserna är låga. Situationen är mer positiv i Herrljunga centralort och där är planeringen mer aktiv. Det större utbyggnadsområdet i Herrljunga är lokaliserat norr om järnvägen, på åkermark längs med Nossan. Här är tillgängligheten till stationen god men järnvägen utgör en barriär till övrig handel och service. Omvandlingshastigheten är dock långsam i centralorten vilket gör att möjligheten att utveckla orterna med målet om täta och funktionsblandade stationssamhällen är begränsade.



Figur 12, Vänersborgs kommun Vänersborgs kommun

Vänersborgs kommun

Vänersborgs kommun har idag 39 400 invånare. I Vänersborg centralort bor ca 24 000 personer och i Öxnered med omnejd ca 700 personer. Kommunen ligger där Vänern rinner ut i Göta älv och Vänersborg har tidigare varit residensort i Älvsborgs län. Öxnered ligger i knutpunkten mellan Älvsborgsbanan och Norge-Vänerbanan. Förutom Vänersborg och Öxnered finns det även järnvägsstation i Vargön (se figur 12). I Västtågsutredningen diskuteras tågstopp i Brålanda och Frändefors som historiskt haft tågstopp (VGR, 2018, 5). I kommunens översiktsplan pekas Väne-Ryr ut som ett framtida stationssamhälle (Vänersborg, 2017, 97). Vänersborgs kommun har god tillgänglighet till järnväg och pekar på potential med utökad pendeltrafik mellan de större orterna Uddevalla och Trollhättan och utveckling av tågtrafiken till Göteborg.

Landskap

Landskapet präglas i väster av skog och utgör gränsland mot Bohuslän. I kommunens norra del är landskapet platt och präglas av jordbruk på Dalboslätten. Landskapet där Göta älv rinner ut från Vänern är i stor utsträckning jordbruksmark och bebyggelsen i Vänersborg, Trollhättan, Överbys och Öxnereds hänger i stort sett samman och binds samman av de större vägarna E45 och väg 44. Vattenkraften från Göta älv och Trollhätte kanal har gett goda förutsättningar till industrietableringar och kommunernas samlade utveckling. Sammantaget bor det ca 100 000 personer i Vänersborg och Trollhättans kommuner. Landskapet i kommunens östra del präglas av de två platåbergen Halle- och Hunne berg och öppnar sig därefter mot Varaslätten.

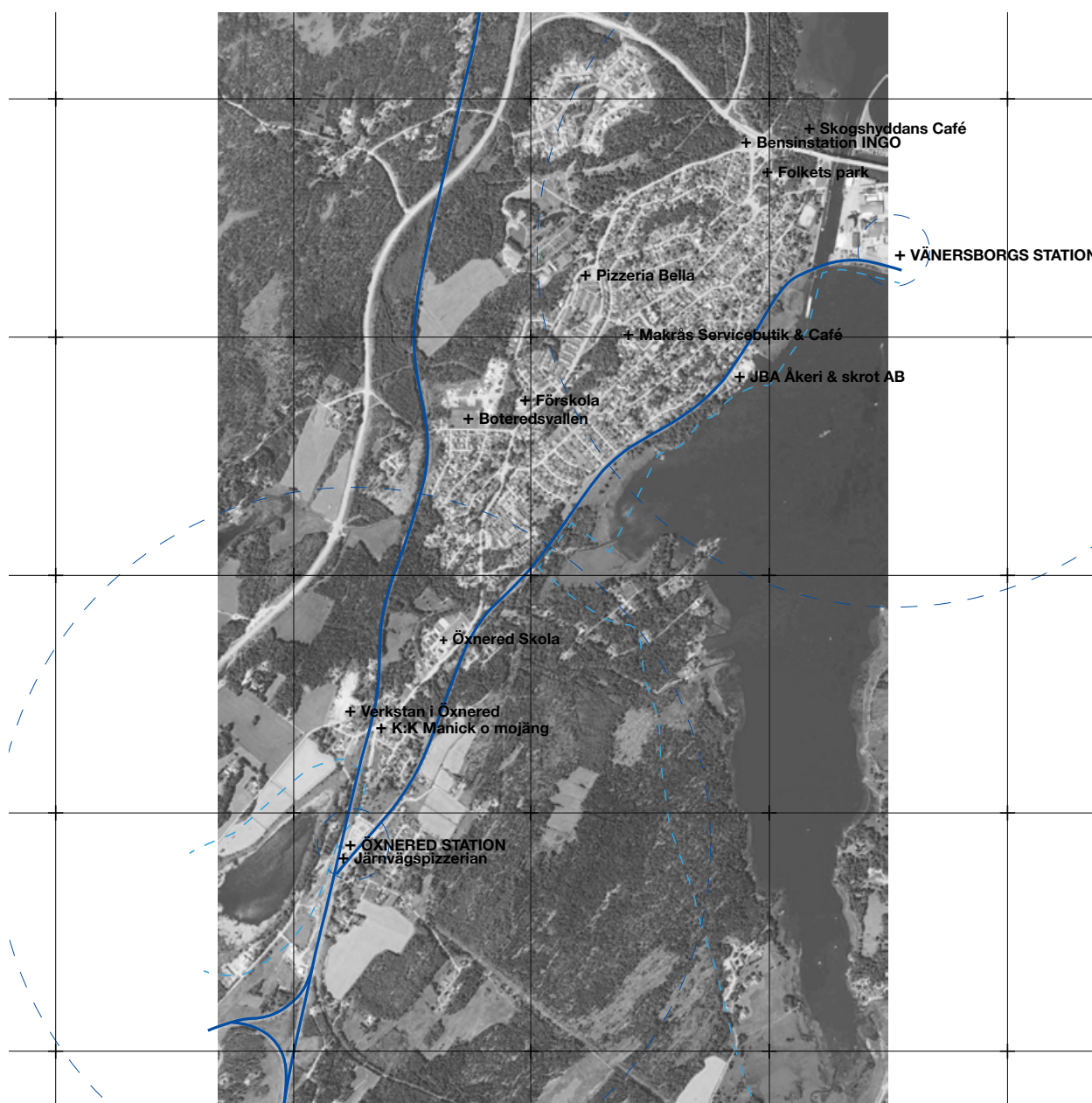
Öxnered

Öxnered station är placerad där Älvsborgsbanan korsar Norge-Vänerbanan (se figur 13). Stationen är belägen strax söder om bostadsområdet Blåsut och väster om sjön Vassbotten. Stationen etablerades runt 1860 och bebyggelsen har därefter utvecklats i huvudsak norr om stationen. Stationen har historiskt varit en betydelsefull omlastningsplats mellan järnvägarna och runt stationen fanns tidigare service så som post och hotell. Sammantaget bor det ca 700 personer i områdena runt stationen men kommunen arbetar aktivt för att utveckla bebyggelse öster om stationen mot Vassbotten. I området finns Blåsut skola för årskurserna F-6 och Öxnered förskola. Det finns viss service och restauranger men ingen mataffär. I Norra delen av Blåsut finns en bensinstation och Folketspark.

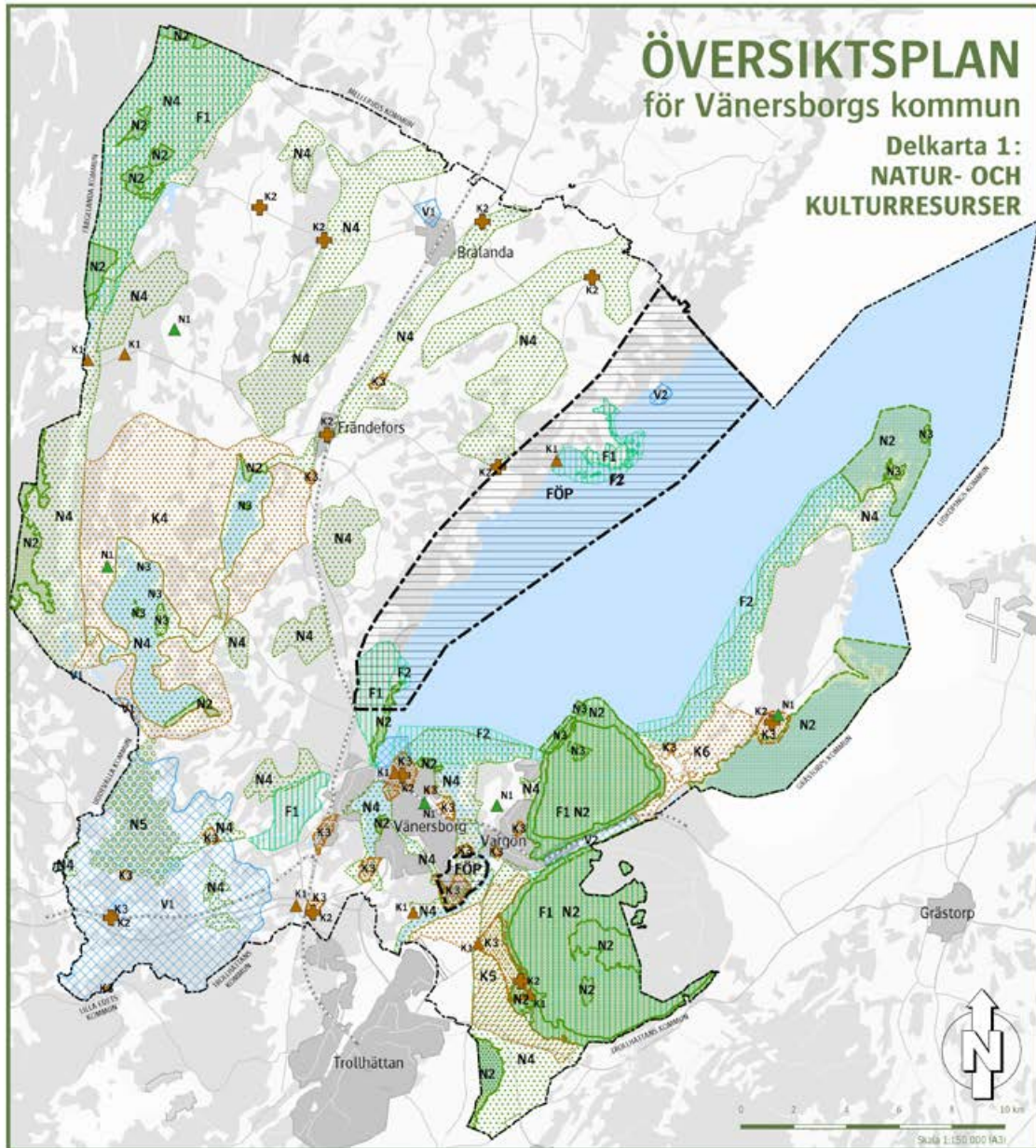
Planering

I kommunens översiktsplan pekas stationssamhällen generellt ut som en betydelsefull utvecklingsstrategi och markområden för bebyggelseutveckling pekas ut runt både befintliga och nya stationslägen (se figur 14) (Vänersborg, 2017, 97). Öxnered med sin befintliga station och möjlighet till bebyggelseutveckling öster om stationen bedöms som strategiskt viktigt och ett av kommunens viktigaste utvecklingsområden. Målsättningen är att utveckla bebyggelse inom gång- och cykelavstånd från stationen och med god tillgänglighet för pendling och i attraktiva lägen längs med vattnet (Vänersborg, 2016, 10).

I planeringsarbetet runt stationen som pågått i mer än 10 år studeras hur en ny väg, söder om Vassbotten, kan tillgängliggöra de utpekade utvecklingsområdena (se figur 15). Bebyggelsen som redovisas i *Program för Detaljplaner för Skavern och delar av Öxnered* redovisar i huvudsak nya bostäder (Vänersborg, 2016). Planen inrymmer också ett område för fritidshus med målsättningen att skapa långsiktig befolkningsutveckling genom att boende i området successivt blir åretruntboende. Investeringsviljan är relativt god i Öxnered men det finns utmaningar i genomförandet av de kommunala planerna då området närmast järnvägen har höga bullernivåer och att det finns strandskyddsområden längs med Vassbotten och Öxneredsjön öster respektive väster om järnvägen. Det gör att bebyggelseutvecklingen tvingas bort från både det stationsnära läget och vattnet (se figur 16).



Figur 13, Öxnered



REKOMMENDATIONER: NATUR- OCH KULTURRESURSER

Inom parentes anges vilken av översiktsplanens utvecklingsprinciper som berörs. Se avsnitt Utvecklingsprinciper i huvuddokumentet för rekommendationernas bakgrund och lydelse.

Ekologisk hänsyn (UP:1)

- N1 Naturminne (UP:1)
- N2 Natura 2000 och naturreservat (UP:1)
- N3 Fågelskyddsområde (UP:1)
- N4 Värdefullt naturområde (UP:1)
- N5 Stort opåverkat område (UP:1)

Kulturarv (UP:2)

- K1 Byggnadsminne (UP:2)
- K2 Äldre kyrka (UP:2)
- K3 Skyddsvärd bebyggelsemiljö (UP:2)
- K4, K5, K6 Värdefullt kulturlandskap (UP:2)

Friluftsliv (UP:4)

- F1, F2 Viktigt friluftsområde (UP:4)

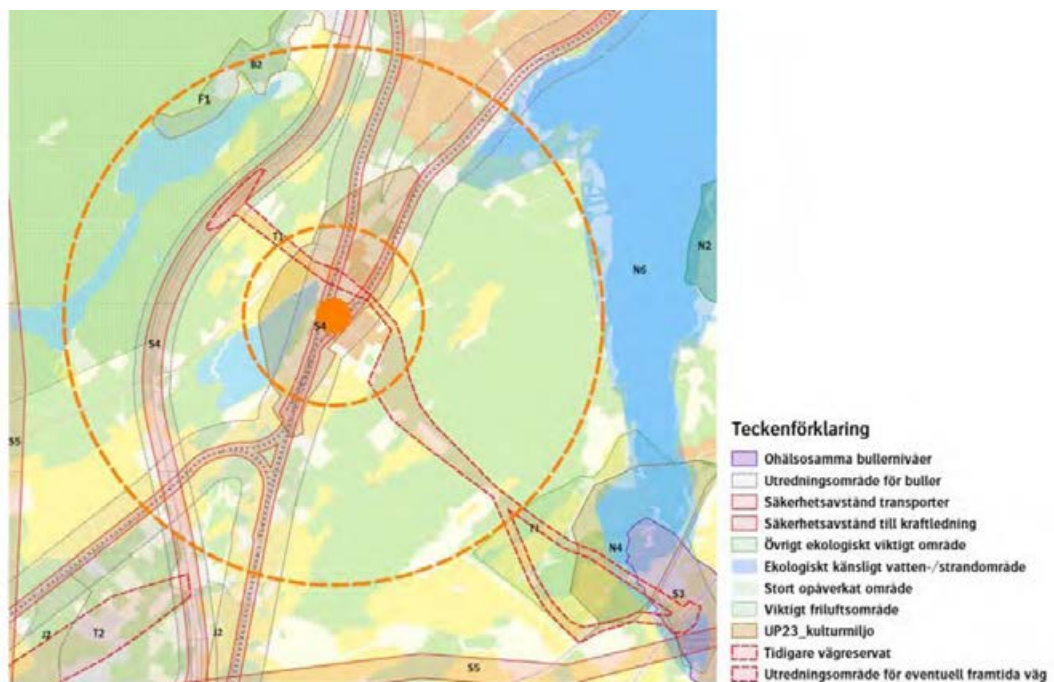
Vattentäkter (UP:13)

- V1 Vattenskyddsområde (UP:13)
- V2 Hänsynsområde för vattentäkt (UP:13)

Fördjupade översiktsplaner

- FÖP Befintlig FÖP

Figur 14, Översiktsplan Vänersborgs kommun (Vänersborg 2017, 97)



Figur 15, Utvecklingsstrategi av stationssamhälle, Öxnered, Stationsnärlighet och närheten till vattnet ses som strategiska styrkor för bebyggelseutveckling vid Öxnered station (Vänersborgs kommun, 2012, 5).



Figur 16, Utvecklingsplan Öxnered, I illustrationen över Öxnered från översiktsplanen (Vänersborg, 2016) redovisas utbyggnadsplanerna i de stationsära och strandnära lägena. (Planen har senare reviderats då länsstyrelsen inte medger att strandskyddet hävs längs med Vassbotten.)

Munkedals kommun

Munkedals kommun har en befolkning på 10 500 personer och är en "inlands-kommun" i Bohuslän (se figur 17). Munkedal har växt fram på grund av kraft-möjligheterna längs med Örekilsälven. Före utbyggnaden av E6an till motorväg gick vägen genom tätorten. Orten har växt fram runt stationen på Bohusbanan sedan början på 1900-talet. Idag bor det ca 4000 personer i Munkedal tätort och 900 invånare i Dingle. I kommunen finns det tre stationer längs med Bohusbanan: Hällevadsholm, Dingle och Munkedal. Det pekas för närvarande inte ut några nya stationer i kommunen.

Landskap

Landskapet i kommunen är präglad av det småskaliga och kuperade landskap som är karaktäristiskt för mellersta Bohuslän. Kommunen har en relativt kort kuststräcka mot Gullmarsfjorden där Örekilsälven rinner ut. Kommunens östra del är gränsområde mellan Bohuslän och Dalsland. Jordbruksmarken finns i Örekilsälvens dalgång som rinner genom hela kommunen via Kärnjön till Gullmarn samt i dalgångarna för de vattendrag som rinner norrut från Aspen via Södra- och Norra Bullaresjön till Idefjorden. Under senare år har etablering av företag orienterat sig längs med väg E6. E6an genom kommunen öppnades 2008 som motorväg med ny sträckning utanför Munkedal och Dingle.

Dingle

Dingle är kommunens näst största ort och har utvecklats runt stationen. I Dingle fanns det tidigare ett lantbruksgymnasium. Idag är *New Wave Mode AB* en betydelsefull arbetsgivare på orten. Stationen är på grund av den kuperade terrängen och Bohusbanans dragning belägen i ortens norra kant (se figur 18). Service och handel är i huvudsak lokaliserad i närheten av vägkorsningen mellan väg 165 och 174 som före 2008 utgjorde sträckning för E6an. I Dingle finns äldreboende, bibliotek, förskola och skola samt Kunskapens hus som är en kommunal satsning på vuxenutbildning i det område i Dingle som tidigare var lantbruksgymnasium.

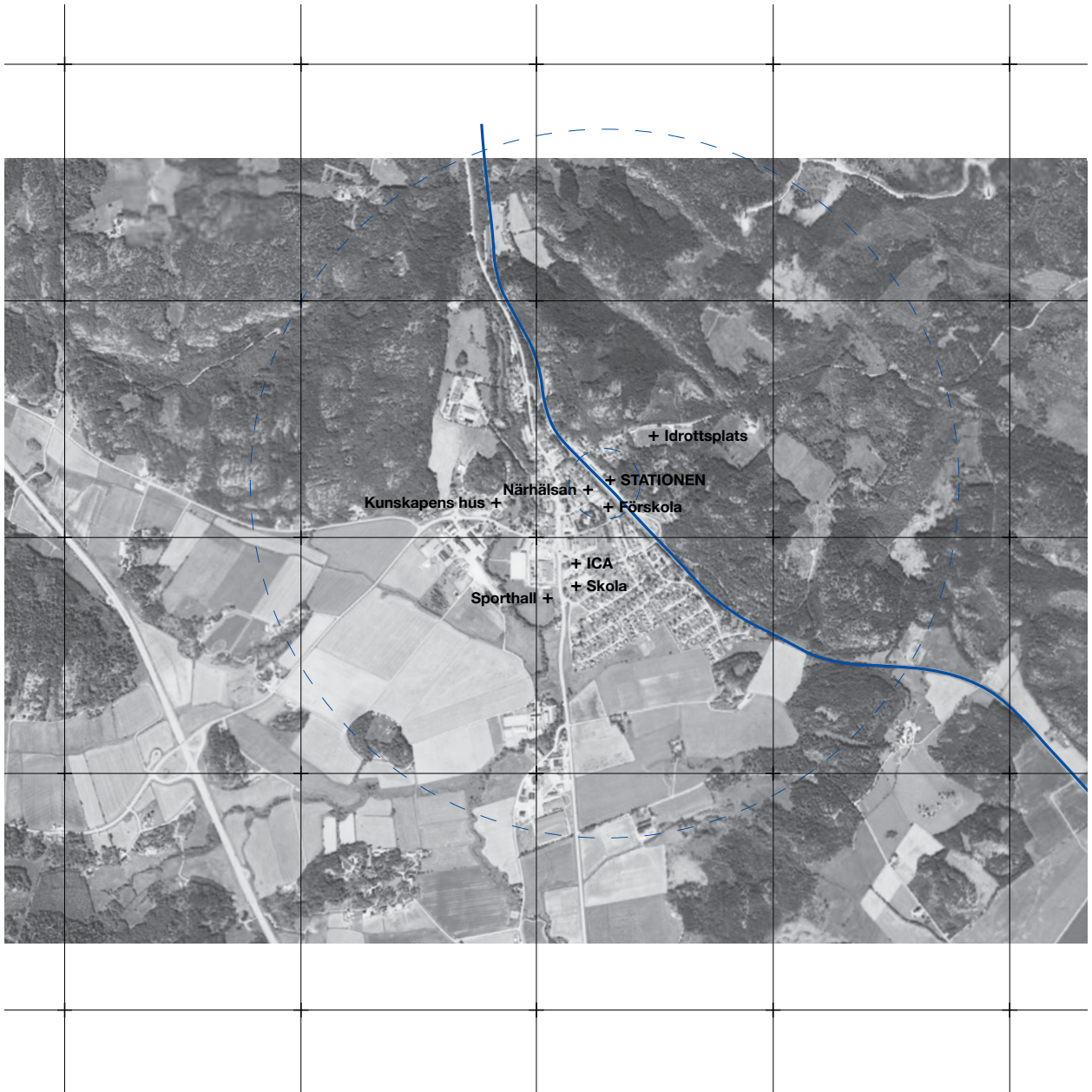
Planering

I kommunens översiktsplan som är under framtagande pekas Munkedals centrum ut som betydelsefullt för att bibehålla och stärka service i kommunen (Munkedals kommun, 2017, 28). Det är enligt planen betydelsefullt att utveckla tillgången till hyresbostäder och lägenheter som ger möjlighet att bo kvar i Munkedals kommun. Den övergripande strategin för utbyggnad är lokalisering till områden som redan har tillgång till infrastruktur, kollektivtrafik, vägar, vatten och avlopp (se figur 19). I utvecklingsstrategin ses utvecklingen av stationen i Munkedal som ett första steg och Dingle och Hällevadsholm utvecklas i steg 2 (Munkedal, 2017, 35).

I Dingle är målsättningen att arbeta med förtätning av den befintliga orten och dess centrala delar (se figur 20). Kommunen planerar för ett nytt äldreboende. Stationens läge i tätortens östra del ger möjlighet att utnyttja bergskanten öster om orten med utsikt över landskapet för bebyggelseutveckling inom gång- och cykelavstånd till stationen (Munkedal, 2017, 41).



Figur 17, Munkedals kommun



Figur 18, Dingle

Boende och pendling

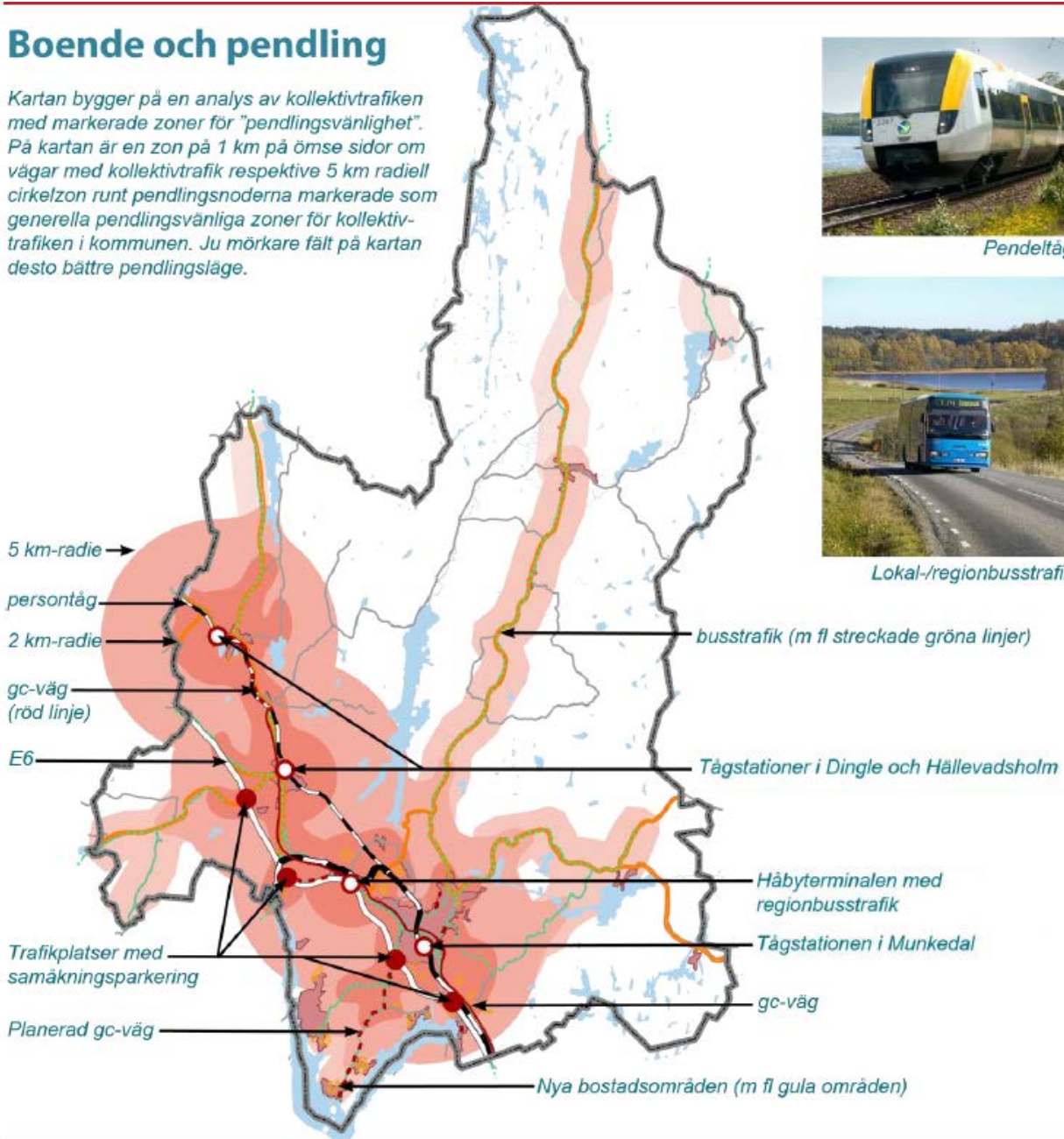
Kartan bygger på en analys av kollektivtrafiken med markerade zoner för "pendlingsvänlighet". På kartan är en zon på 1 km på ömse sidor om vägar med kollektivtrafik respektive 5 km radiell cirkelzon runt pendlingsnoderna markerade som generella pendlingsvänliga zoner för kollektivtrafiken i kommunen. Ju mörkare fält på kartan desto bättre pendlingsläge.



Pendeltågen



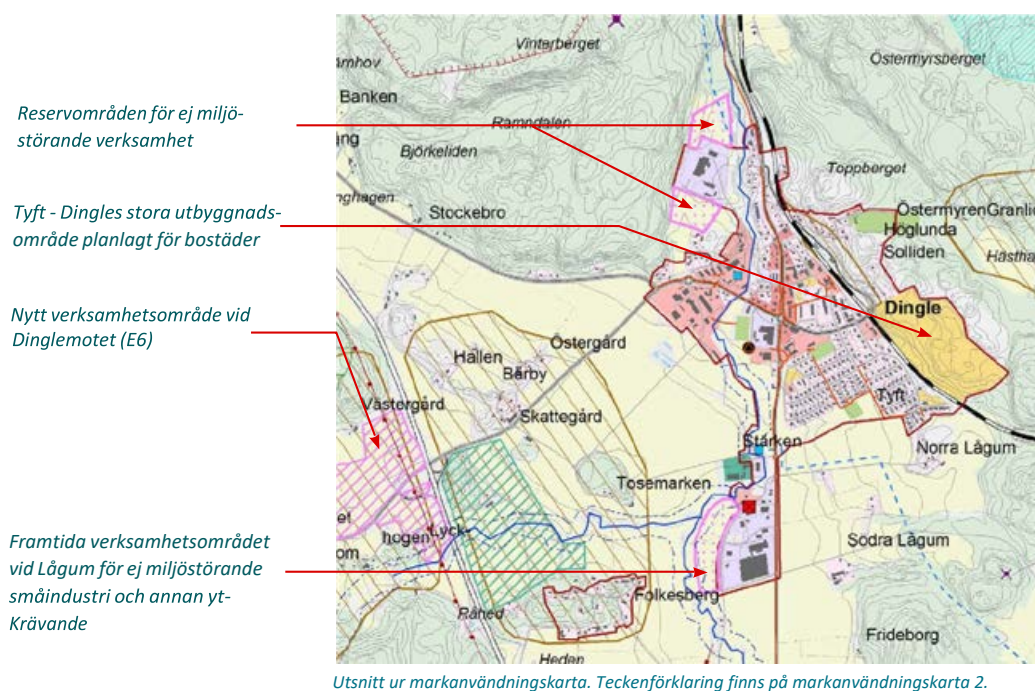
Lokal-/regionbusstrafiken



Figur 19, Analys av Boende och pendling Munkedals kommun (Munkedals kommun 2017, 12)

Järnvägen beskrivs som betydelsefull för Dingles identitet. Men, järnvägen har hård konkurrens från E6an för snabba kommunikationer till arbete och handel. Externhandelsområdet Torp utanför Uddevalla påverkar utbudet i Munkedal och Dingle. Särskilt efter att motorvägen omlokaliseras utanför orterna. En övergripande strategi i översiktsplanen är att restiderna inom kommunen ska minska (Munkedal kommun, 2017, 20). Ett förslag är att skapa en kollektivtrafiknod i Håby med utökade möjligheter till kollektivtrafikresande på E6an (se figur 19). Både infrastrukturnära och stationsnära lägen pekas därför ut som strategiska för bebyggelseutveckling (Munkedals kommun, 2017, 12). Samtidigt slår kommunens översiktsplan fast att den troliga utvecklingen för resande är en kombination av bil och andra kollektiva trafikslag som buss och tåg. E6an bedöms ha en konkurrensfördel med avseende på tillgänglighet till den regionala arbetsmarknaden och tågtrafiken är framförallt viktig för pendlingsmöjligheter till gymnasiet i Uddevalla.

Förslag på bebyggelseutveckling:



Figur 20, förslag till bebyggelseutveckling i Dingle (Munkedals kommun 2017, 41)



Öxnered station

Metod

Kapitlet redovisar studiens metodologiska ramverk. Studien är genomförd som en praktikbaserad studie där praktik och teori successivt kombinerats för att genomföra kartläggning, analys och formulera svar på studiens frågeställningar.

Delstudiens metodologiska ramverk har utvecklats som en kombination av *fallstudiemetodik* (Groat & Wang, 2013; Flyvbjerg 2006), *scenariometodik* (Energimyndigheten, 2016) och ett *designbaserat angreppssätt* (Janssens, 2012; Nilsson & Dunin-Woyseth, 2011; von Busch, 2008) för att kombinera kvalitativ kartläggning, intervjuer, scenarier och laborationer (Dyrssen, 2010). Delstudien har koordinerats med övriga delstudier i projektet och planerats gemensamt mellan forskare och praktiker.

Organiseringen av arbetet har inspirerats av den processmetodik som utvecklats inom ramen för Energimyndighetens FoU-program *Uthållig kommun, delprojektet Fysisk planering 2006–2013* (Ranhagen, 2013; Polk, 2015)¹¹. Det metodologiska ramverket för hela Sam-Sam beskrivs mer utförligt i projektets gemensamma huvudrapport.

Fallstudiemetodik

De geografiska sammanhang som ingår i studien kan ses som en uppsättning fallstudieenheter som belyser studiens forskningsfrågor och utgör grund för den empiriska studien. Samtidigt formas det empiriska materialet för studien av den arbetsprocess med återkommande seminarier, kartläggningar och laborationer som strukturerat delstudien. Arbetet är därmed inte en renodlad fallstudie av Bohusbanan och Älvsborgsbanan eller Dingle i Munkedals kommun, Öxnered i Vänersborgs kommun och Ljung-Annelund i Herrljunga kommun utan har ett utvecklat metodologiskt arbetssätt där ett antal geografiska områden utgör utgångspunkter dit relevanta nätverk, sammanhang och processer kopplats och organiserats. Det metodologiska ramverket hämtar inspiration från fallstudiemetodik men avser att bidra med kunskap om komplexa förändringsprocesser genom deltagande i specifika arbetsprocesser snarare än att genomföra fullständiga redovisningar av respektive fallstudie (Flyvbjerg, 2006). De geografiska kontexter som är valda i dialog med tjänstepersoner i delstudiens arbetsgrupp och forskningsprojektets referensgrupp erbjuder en rikedom av detaljer som ger en nyanserad bild av de studerade planeringsprocesserna. Samtidigt utgöra de olika kontexter där erfarenheter från projektets olika delstudier, teoretiska ramverk och tidigare erfarenheter inom forskargruppen kan jämföras och diskuteras.

¹¹ Metodiken sammanfattas som "Fyra stora och tjugo små steg" för integrering av energiaspekter i fysisk planering. De fyra övergripande faserna i arbetet är: 1. *co-initiation* (planera planeringen, upplägg av studien, val av stråk och formulering av frågeställningar); 2. *co-design* (kartläggning av regionala och lokala sammanhang, intervjuer, inledande analyser); 3. *co-production* (utveckling av scenarier, framtidsbilder och konsekvensanalyser); 4. *co-implementation* (genomförandestrategier, nyckelprojekt, styrmedel.) har vid de avslutande seminarierna utvecklats tillsammans mellan de medverkande kommunerna, delstudiens arbetsgrupp och forskargruppen.

Scenariometodik

Tillsammans med fallstudiemetodik har delstudien använt scenarier för att synliggöra utvecklingsriktningar för de valda järnvägarna och stationsorterna. Scenarierna är hämtade från Energimyndighetens framåtriktade arbete *Fyra Framtider* (Energimyndigheten, 2016) och har öppnat för mer utforskande diskussioner och bidragit till att stimulera dialogen mellan praktiker och forskare. Scenarierna har förtydligat målkonflikter mellan olika framtider och mellan olika planeringsdokument på regional och kommunal nivå. Scenariometodiken visar på så sätt att det finns flera svar som leder i hållbar riktning utifrån dagens komplexa samhällsutmaningar och har varit ett verktyg för att strukturera designbaserade laborationer i arbetsprocessen. Det finns i detta arbete kopplingar till aktionsforskning. Projektets forskargrupp har aktivt medverkat i de workshopar där scenarierna arbetats fram, analyserats och utvärderats.

Designbaserat angreppssätt

För att kombinera fallstudiemetodiken med scenariometodiken har studien kontinuerligt inkluderat designbaserade laborationer med avsikt att testa vad som är möjligt att tänka kring den lokala, kommunala och regionala utvecklingen om förutsättningarna förändras (Ingold, 2013). Analysen av genomförda kartläggningar av fallstudierna kan ske från flera olika perspektiv eller logiker än de rådande (von Busch, 2008; Björling, 2016). Samtidigt öppnar det designbaserade angreppssättet för att inkludera en iterativ process av innovation och analys (Dyrssen, 2010). Förutsättningar eller frågor kan då klargöras genom att medverkande forskare medvetet skapar variation genom att modellera andra sammanhang än de som finns i en specifik situation (Janssens, 2012). Den grundläggande frågan är då inte att svara på om ett antagande är sant eller falskt utan undersöka vilka nya frågor och alternativ som kan identifieras med hjälp av att se på resultaten med ett annat perspektiv och ställa nya frågor. Det ger i sin tur möjlighet att diskutera, formulera och testa nya perspektiv (von Busch, 2008).

Växelspel mellan teori och praktik

Det metodologiska ramverket innebär ett kontinuerligt växelspel mellan praktik och teori. I analysen av kartläggning testas och utvecklas teori som i sin tur kan användas för att problematisera kartläggnings- och planeringsprocessen. Den kunskap kring stationssamhällen som utvecklats i den här delstudien har på så sätt både utvidgat vilka perspektiv som behöver inkluderas i planeringsprocessen av stationssamhällen och preciserat hur processen kan organiseras runt specifika frågeställningar.

Det finns dock utmaningar med denna mer öppna kombination av fallstudiemetodik, scenariometodik och designbaserade angreppssätt som behöver beaktas. Möjligheten till generaliserbarhet av den kunskap som utvecklas förflyttas i större utsträckning från den som redovisar arbetet till den som läser studien. Återgivningen av arbetsprocessen blir en central del av studiens resultat (Flyvbjerg, 2006). Arbetsprocessen med seminarier, kartläggning och intervjuer har kontinuerligt dokumenterats med hjälp av minnesanteckningar, digitalisering av skisser, transkribering av intervjuer och loggboksanteckningar. Samtidigt är det

i sammanställningen av delstudiens genomförande som det empiriska materialet för studien framträder som en serie av dialoger, kartläggningar, analyser och laborationer. Avsikten med studien är inte att peka på rätt eller fel angreppssätt i en planeringsprocess utan klargöra kritiska faktorer och arbetsmetoder för en mer hållbar och energieffektiv planeringsprocess kring stationssamhällen på lokal, kommunal och regional nivå. Sammansättningen och den stegvisa utvecklingen av geografiska och rumsliga analyser, intervjuer samt dialog och interaktion med deltagande planeringsaktörer har format det övergripande empiriska materialet för studien. Det empiriska materialet har därmed skapats genom interaktion mellan forskare och praktiker som medverkat i studien.

Redovisningen av studiens empiriska material presenteras i kronologisk ordning. Målsättningen är att visa hur delstudiens resultat successivt utvecklats genom en samverkande och iterativ process av kartläggning, laborationer och analys samt kunskapsutbyte mellan forskare och praktiker. Vissa omtag finns därför i redovisningen av slutsatser och omformulerade slutsatser för att resultatet av studien ska vara överförbart till andra sammanhang. Redovisningen av genomförandets olika delar har olika karaktär som beror på att arbetets fokus förändrats mellan hösten 2017 och våren 2020: Från att inledningsvis arbeta med kartläggning och förståelse av olika lokala, kommunala och regionala förutsättningar och perspektiv till att mot slutet formulera gemensamma slutsatser och diskutera möjligheterna till kunskapsöverföring och koordinering mellan olika aktörer i den konkreta planeringsprocessen och en större mångfald av målbilder för hållbara stationssamhällen.



Öxnered / Blåsut

Delstudiens genomförande - Samskapande kartläggning och analys

Kapitlet redovisar kronologiskt studiens genomförande och växelvisa arbetsprocess av kartläggning, analys och reflektion. Redovisningen kombinerar redovisning av arbetsprocess med utveckling av tentativa slutsatser för att säkerställa transparens till studiens genomförande och ge möjlighet till kunskapsöverföring av studiens metod och resultat.

Arbetet med delstudien har organiserats utifrån fyra seminarier med regionala och kommunala tjänstepersoner samt mellanliggande kartläggningar, laborationer, intervjuer och återkommande möten med delstudiens arbetsgrupp¹² och projektets forskargrupp¹³. Studien påbörjades med kartläggningar av olika regionala perspektiv. Därefter har de tre fallstudiekommunerna studerats mer i detalj. Vid de avslutande seminarierna har arbetet varit mer framåtsyftande med avsikt att testa möjligheter och former för samskapande samhällsplanering. Relationerna mellan en lokal, kommunal, delregional och regional utveckling har studerats tillsammans med planerare från delstudiens medverkande kommuner. Slutsatser och strategier för fortsatt arbete har diskuterats tillsammans med tjänstepersoner på Västra Götalandsregionen. Delstudiens genomförande redovisas därför som en stegvis process av studiens olika steg och analys av resultaten från respektive steg (gråmarkerad text). Målsättningen är att beskriva den samskapande processen mellan forskare och praktiker och visa hur delstudiens resultat och slutsatser testats och utvecklats kontinuerligt under hela processen.

Seminarierna har förberetts successivt av projektets arbetsgrupp och forskargrupp. Delstudiens genomförande har på så sätt följt studiens intentioner om samverkan mellan deltagande aktörer. Problemformulering, inriktning, förslag på förändring och implementering av resultaten har utvecklats tillsammans och styrt hur arbetsprocessen utvecklats. Resultat och analys från delstudiens första steg har legat till grund för hur delstudien har utvecklats i steg två och så vidare.

12 I arbetsgruppen har följande personer medverkat: Nils Björling, arkitekt och Universitetslektor i stadsbyggnad vid Chalmers, Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnad; Charlotta Capitaio Patrao, kulturgeograf och doktorand vid Göteborgs universitet, Institutionen för kulturgeografi; Pontus Gunnäs, regionutvecklare med ansvar för järnväg på Västra Götalandsregionen; och Anna Kronvall Regionutvecklare på Västra Götalandsregionen.

13 I forskargruppen har följande personer medverkat: Tony Svensson (Projektledare, Forskare vid Urbana och Regionala studier KTH), Ann Legeby (Professor i tillämpad stadsbyggnad, Arkitekturskolan KTH), Björn Ekelund (Universitetslektor i arkitektur Luleå Tekniska Universitet), Ulf Ranhagen (Gästforskare vid Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik, Chalmers), Erik Hidman (Universitetsadjunkt arkitektur Luleå Tekniska Universitet), Elisabetta Troglgio (Forskare vid Urbana och Regionala studier KTH), Charlotta Capitaio Patrao (Doktorand, Institutionen för kulturgeografi Göteborgs universitet), och Nils Björling (Universitetslektor i stadsbyggnad, Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnad, Chalmers).

Inför workshop 1

Inför projektstart formulerade delstudiens arbetsgrupp en projektplan som preciserade delstudiens inriktning. Tillsammans med forskargruppen diskuterades inriktning på det inledande arbetet och arbetsgruppen valde gemensamt ut Bohusbanan och Älvsborgsbanan som utgångspunkter för arbetet med den regionala nivån. Valet av de två järnvägarna baserades på att de kompletterade övriga delstudier i projektet. Järnvägarna var också exempel på två olika regionala funktioner. Bohusbanan sträcker sig radiellt från Göteborg och Älvsborgsbanan kan ses som en regional ringled för järnväg. När arbetsgruppen valt järnvägar analyserades både översiktsplaner och regionala planeringsdokument som underlag för diskussion vid delstudiens första workshop. Vid genomläsningen framträdde att planeringen i stor utsträckning baseras på tillväxt och mål om befolkningstillväxt. Redovisningen av ett större delregionalt omland är också begränsad i kommunernas översiktsplaner vilket ger ett dominerande fokus till kommunernas centralorter. Översiktsplanens avgränsning försvårar också möjligheten att arbeta mer operativt med mellankommunala frågor längs med järnvägsstråken.

Utöver arbetet inom själva delstudien har arbetsprocessen i delstudien inneburit erfarenhetsutbyte med de övriga delstudierna genom kontinuerliga möten och seminarier i forskargruppen. Kunskapsutbytet har påverkat genomförandet av delstudien och format frågeställningar, analyser och slutsatser. Resultatet av både process och tentativa slutsatser är därmed påverkat av både nära dialog inom arbetsgruppen för delstudien och nära dialog inom forskargruppen.

WS 1 – Regional dynamik och mångfald av perspektiv

Vid den första workshopen i delstudien var tjänstepersoner från Västra Götalandsregionen, Trafikverket, Västtrafik, kommunalförbunden, och kommunerna längs med de två järnvägsstråken inbjudna till två möten – ett möte för Bohusbanan i Stenungsund 2018-01-24 och ett möte för Älvsborgsbanan i Borås 2018-01-25¹⁴. Inför mötena sammanställde arbetsgruppen information från kommunernas översiktsplaner. Syftet med workshopen var: Att tydliggöra kommunernas perspektiv på den regionala utvecklingen av transportsystem och bebyggelseutveckling med utgångspunkt i stationssamhällen.

14 Medverkande vid Workshop 1 i Stenungsund var: Mikaela Danielsson, Stenungsund kommun; Jenny Bjönness Bergdahl, Kungälv kommun; Thomas Boström, Fyrbodals kommunalförbund; Marcus Staxäng, Tanum kommun; Marielle Månskar, Kungälv kommun; Karin Löfgren Tjörns kommun; Åsa Runesson, Tjörns kommun; Sara Hallström, Lysekils kommun; Henrik Gustafsson, Munkedals kommun; Kerstin Bostrom, Trafikverket; Rebecca Bremberg, Trafikverket; Linda Johansson, Orusts kommun; Lovisa Borgström, Västtrafik; Jennifer Elsen, Västtrafik; Jonas Åker, Göteborgsregionens kommunalförbund; Lena Wigren, Göteborgsregionens kommunalförbund; Anna Kronvall, VGR; Pontus Gunnäs, VGR; Charlotta Dahl, Göteborgs universitet; Tony Svensson, KTH; Ann Legeby, KTH; Nils Björling, Chalmers.

Medverkande vid Workshop 1 i Borås var: Lars Rudström, Vänersborgs kommun; Charlotta Tornvall, Borås stad; Mia Magnusson, Borås stad; Thomas Boström, Fyrbodals kommunalförbund; Elaine Larsson, Herrljunga kommun; Anders Mannikoff, Herrljunga kommun; Birgitta Fredriksson, Herrljunga kommun; Jasmina Lilja, Vänersborgs kommun; Malin Kristensson, Västtrafik; Janne Pettersson, Boråsregionens kommunalförbund; Karin Björklind, Boråsregionens kommunalförbund; Ann-Charlotte Eriksson, Trafikverket; Fredrik Barthel, Trafikverket; Anette Klang, Vänersborgs kommun; Göran Carlsson, Trollhättans kommun; Anna Kronvall, VGR; Pontus Gunnäs, VGR; Charlotta Dahl, Göteborgs universitet; Marie Stenseke, Göteborgs universitet; Ulf Ranhagen, Chalmers; Erik Hidman, LTU; Tony Svensson, KTH; Ann Legeby, KTH; Nils Björling, Chalmers.

Workshop 1 delades upp i två arbetspass. Förmiddagen fokuserade på att synliggöra olika regionala perspektiv på järnvägarnas utveckling och eftermiddagen fokuserade på att arbeta med strategier och konflikter för olika stationsorter längs med järnvägarna. Forskargruppen påtalade i introduktionen till de första (parallella) mötena att vi avsåg att utmana förståelsen av regional planering genom att prata om flera regionala sammanhang. Målsättningen var att klargöra den kommunala skalan som ett specifikt handlingsutrymme genom att redan från början särskilja det kommunala perspektivet från ett lokalt perspektiv som avsåg stationsområdena. Workshop 1 resulterade i kartor över de regionala sammanhangen (se figur 21 och 22).

Analys av kartläggningen

Kartorna visar hur kommunernas regionala kontext skiftar beroende på geografisk placering. Samtidigt belyste dialogen hur järnvägarna utgör ekologier som knyter samman kommunerna på andra sätt än vad den administrativa indelningen i kommunalförbunden gör. Det finns på så sätt både inre och yttre geografiska sammanhang och gränsdragningar inom Västra Götalandsregionen som behöver studeras i fortsatt arbete. Till exempel blev det synligt att Orust kommun idag förhandlar om sin kollektivtrafikförsörjning via Fyrbodals kommunalförbund. Kommunalförbundet ser inte samma behov av bussförbindelser till Göteborg som Orust gör utan tenderar att istället prioritera kollektivtrafik till Uddevalla. Motsvarande gränsproblematik finns på Älvsborgsbanan som går genom både Fyrbodal, Skaraborg och Boråsregionens kommunalförbund.

Kommunerna i Norra Bohuslän belyste hur kollektivtrafikförbindelserna till Östfold i Norge behöver byggas ut för att skapa regionförstoring, vilket inte prioriteras av kommunerna runt Göteborg. Workshop 1 lyfte på så sätt fram hur det finns en mängd målkonflikter kring prioriteringar av trafik och investeringar i infrastruktur. Samtidigt gav de stråkgemensamma samtalen en grund för att diskutera gemensamma och mellankommunala frågor. Workshopen blev ett forum för ett gemensamt samtal. Till exempel diskuterades olika strategier för kommunernas respektive regionens och Trafikverkets fortsatta arbete.

WS 1.5 – Fördjupade kartläggningar och intervjuer med kommunerna

Efter workshop 1 arbetade arbetsgruppen vidare med analyser, kartläggningar och intervjuer samt med förberedelser av WS2 där alla kommunerna som medverkade i forskningsprojektets olika delstudier bjöds in. Det arbete som i olika former genomfördes mellan WS1 och WS2 finns här samlat under rubriken WS 1,5.



Figur 21, Kartläggning WS I Bohusbanan
 De kartor som deltagarna gjorde för Bohusbanan vid workshop I. Deltagarna arbetade i fyra grupper med representanter från 1) Göteborgsregionens kommunalförbund, Trafikverket och

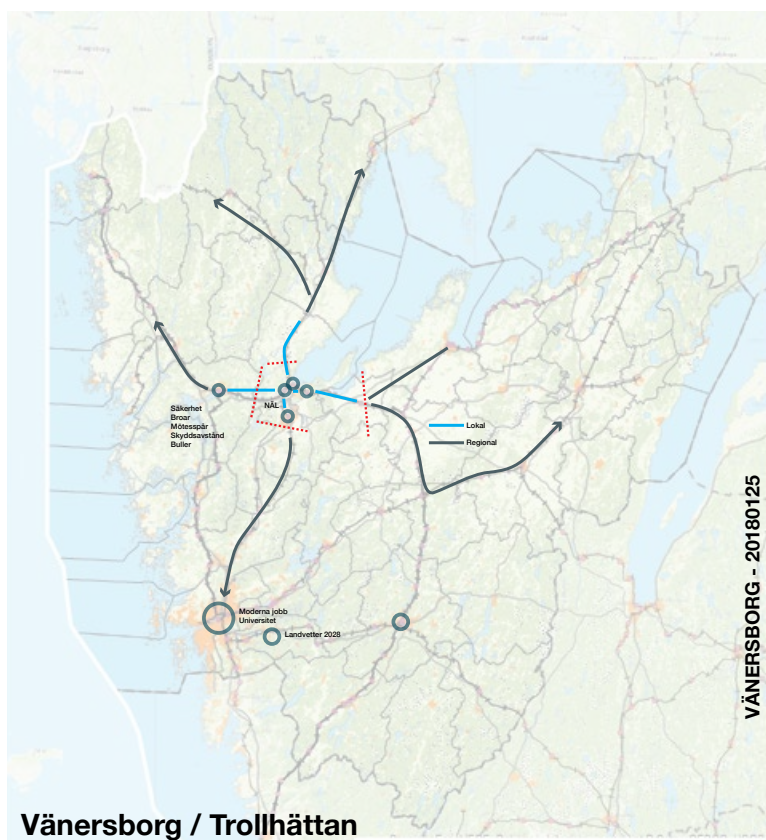
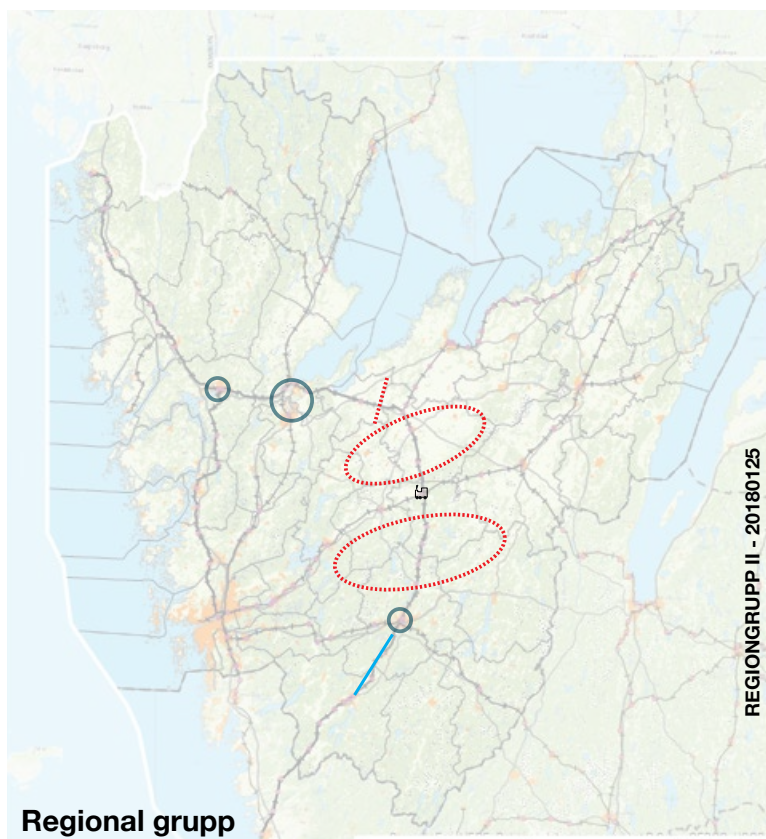


Fyrbodals kommunalförbund

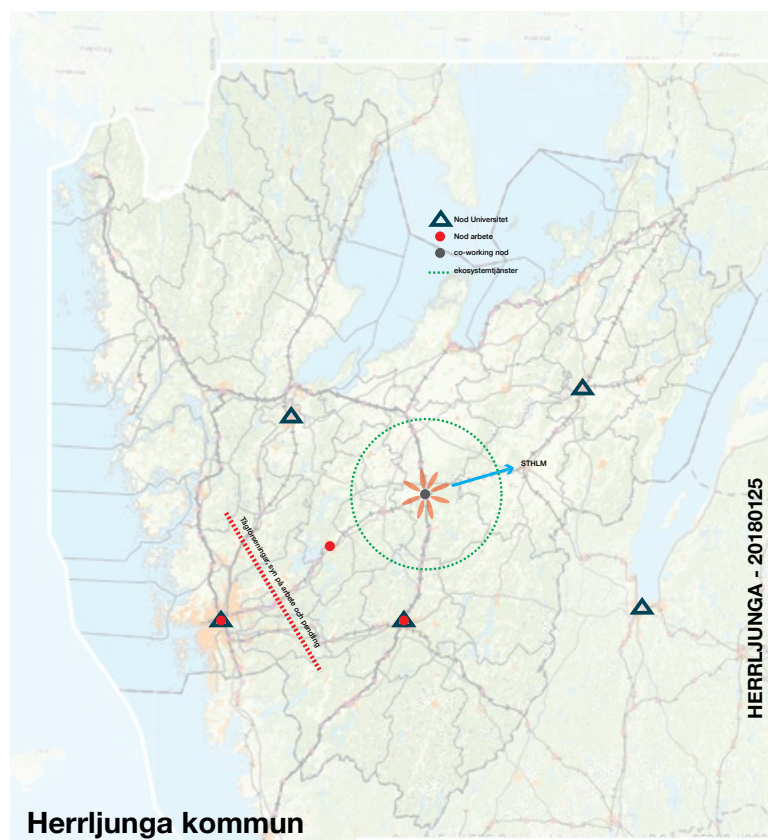
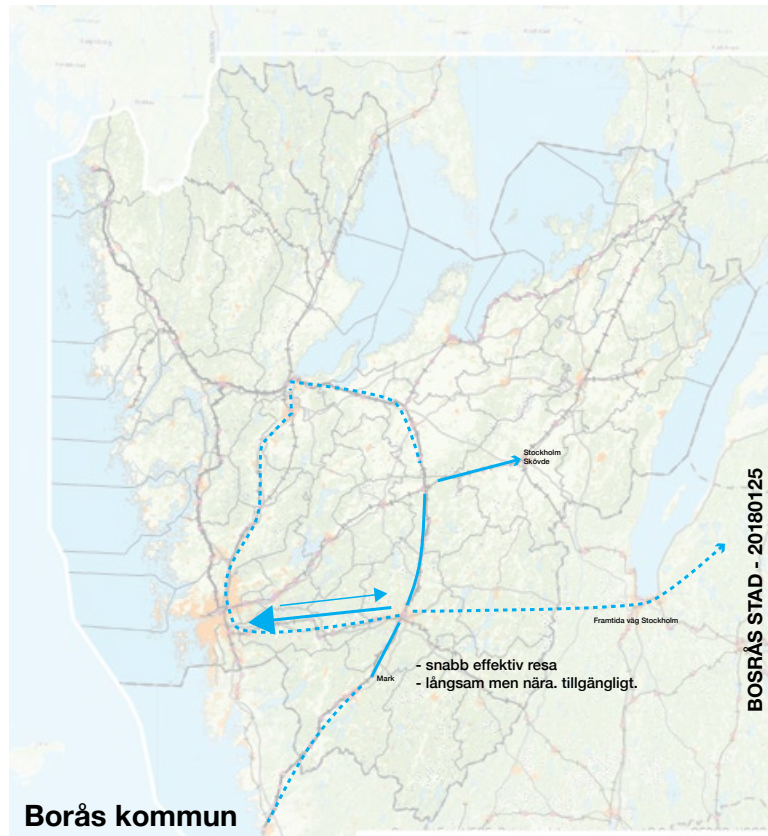


Norra kommunerna

Västra götalandregionen, 2) Fyrbodals kommunalförbund, Trafikverket och Västra götalandregionen, 3) De södra kommunerna, Kungälv, Stenungsund, Tjörn och Orust, 4) De norra kommunerna, Munkedal, Lysekil & Tanum



Figur 22, Kartläggning WS I Älvsborgsbanan
De kartor som deltagarna gjorde för Älvsborgsbanan vid workshop I. Deltagarna arbetade i



fyra grupper med representanter från 1) regionala aktörer, trafikverket och kommunalförbundet, 2) Borås kommun, 3) Vänersborg och Trollhättans kommuner, 4) Herrljunga kommun.

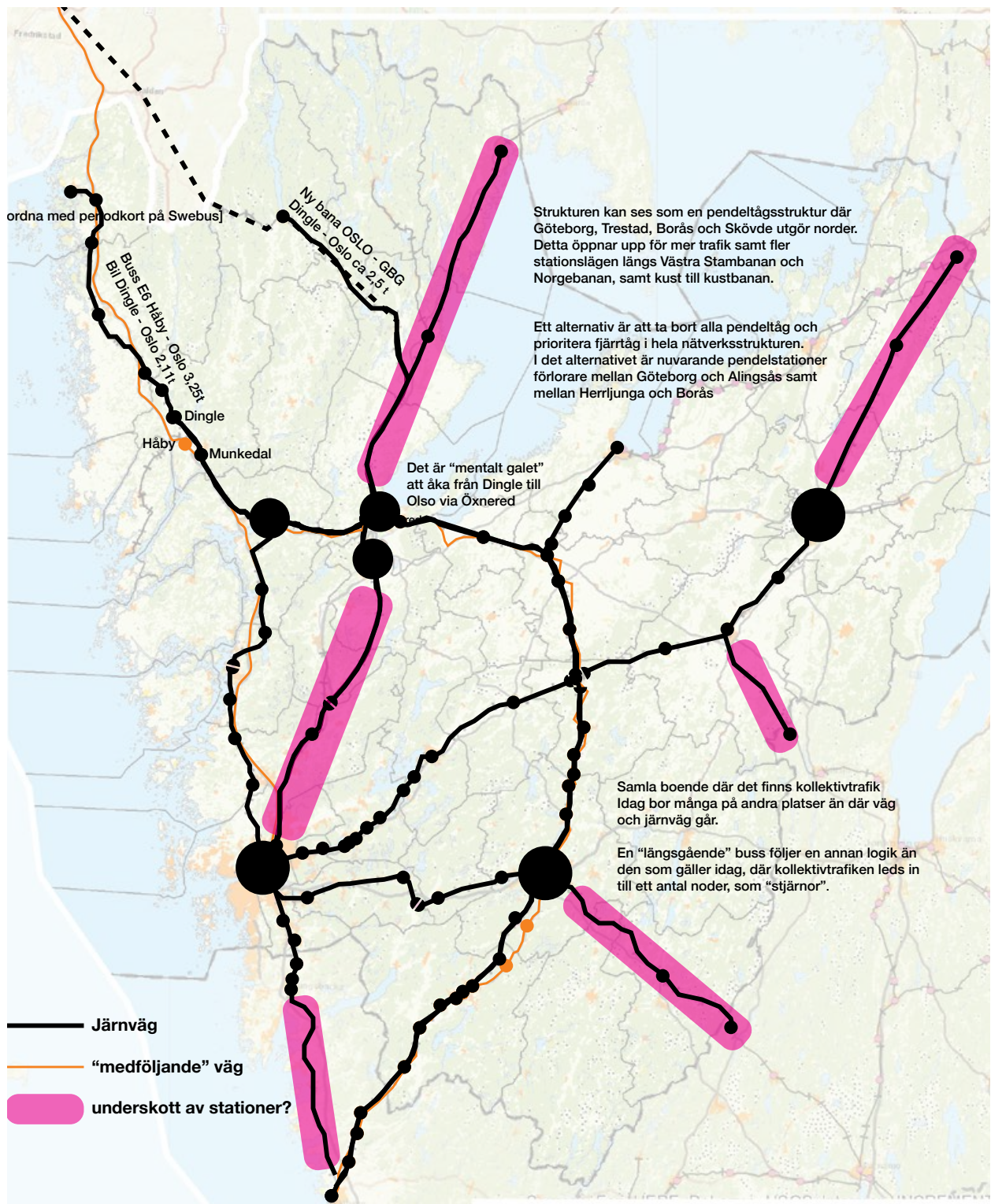
Analys av WSI

Vid det första arbetsgruppsmötet analyserades WS 1 och följande teman pekades ut som betydelsefulla för fortsatt arbete:

- **Differentierade stationssamhällen** (Det finns stationssamhällen av flera olika slag som behöver olika insatser för att utvecklas. Det gäller till exempel tillgång till lokal service, arbete med lokal identitet och en förståelse för att det finns ett lokalt samhälle "bortom" stationen.)
- **Tillgängliggöra omlandet** (Stationssamhällena är mer än stationsnära lägen. Det omgivande samhället behöver också få tillgång till stationerna och tågtrafiken via anslutande kollektivtrafik och utbyggnad av cykelbanor och bebyggelse i stråk (radby 2.0).)
- **Helårsboende/ Delårsboende** (Särskilt kommunerna i Bohuslän lyfte fram att befolkningen skiftar under året beroende på att många har fritidshus i kommunerna. Det ställer krav på att trafikanalyser ser hur olika typer av resor för arbete, utbildning, rekreation och turism kräver olika form av trafikering.)
- **Resilient järnvägsstruktur** (Järnvägen behöver ge stöd för olika regionala sammanhang och inte ensidigt prioritera pendling i Göteborgs arbetsmarknadsregion. Ett järnvägsnät (till skillnad från ett spårssystem med grenverkskaraktär) ger möjlighet att ställa om trafiken via alternativa sträckningar om större avbrott sker.)
- **Mentala barriärer** (Historiska sammanhang och tidigare administrativa gränser skapar mentala barriärer för hur resor sker mellan kommuner och regionens olika delar. De mentala barriärerna kan för att överbryggas behöva andra insatser än mer järnväg.)
- **Förtätning och riskområden** (När förtätning i stationsnära lägen förordas finns konflikt med järnvägarnas riskområden för buller och farligt gods. Motsvarande konflikt finns mellan regional framkomlighet som ger lokal barriärverkan och lokala önskemål om att röra sig tvärs järnvägen.)

Laboration – framtida förändringar

Vid arbetsgruppens andra möte efter WS1 studerades järnvägsstråkens och orternas potential med hjälp av scenariometodik och förslag på framtida förändringar i järnvägsnätet och kollektivtrafikförsörjningen (se figur 23). Inför laborationen formulerade arbetsgruppen fyra frågeställningar: 1) Vad händer med Bohusbanan om den utvecklas som höghastighetståg eller expressbuss mellan Göteborg och Oslo eller om en sträckning via Dalsland prioriteras för resor mellan Göteborg och Oslo? 2) Hur förändras planering i de mindre orterna om Älvsborgsbanan utvecklas som regional ringled där framkomlighet mellan Trestad, Västra stambanan, Borås och Varberg prioriteras för resor med tåg och de "lokala" resorna sker med buss? 3) Hur förändras trafikförsörjningen om de delregionala huvudorterna, Trollhättan, Skövde och Borås förstärks som "stjärnor" respektive om långsgående buss prioriteras mellan regionens olika delar. 4) Hur ser trafikförsörjningen ut om Västra Götaland ses som en flerkärnig struktur där Trestad, Borås, Skövde, Göteborg är likvärdiga regionala centra.



Figur 23, WS 1.5 Intern laboration arbetsgruppen
Olika scenarier för den regionala järnvägstrafikering diskuterades.

Analys av laborationen

Kartan som skissades under laborationen visar att det idag finns konkurrens mellan pendeltåg och fjärrtåg på befintliga järnvägar samtidigt som skalans på orter med station förändras beroende på vilken trafikering som finns. Det är enbart Göteborgsregionen som idag har trafikering med pendeltåg och det är här det finns pendeltågsstationer. Motsvarande täthet av stationer finns inte längs de övriga järnvägarna då fjärrtågens framkomlighet prioriteras. Potential för pendeltåg och pendeltågsstationer finns därmed inom de magentafärgade sträckorna på kartan om Skövde, Trestad och Borås förses med pendeltågstrafik. Det finns dock konflikter mellan pendeltåg och fjärrtåg som vid ett sådant scenario behöver hanteras.

Ett möjligt alternativ för att öka framkomligheten och korta restiderna mellan regionens större städer är att ersätta trafikering av tåg till de mindre orterna med buss. Det kommer få stora lokala konsekvenser då väg och järnväg delvis har olika sträckningar. Ett exempel från Munkedals kommun är att Håby ligger mer strategiskt till än Dingle om E6an prioriteras före Bohusbanan. Om motorvägen prioriteras kommer det troligtvis leda till bebyggelseutveckling i Håby.

Den tredje diskussionen som kartan illustrerar är att restiderna från södra och mellersta Bohuslän till Oslo blir lika snabba via Öxnared och Ed som via en förlängning av Bohusbanan. Men, denna färdväg upplevs idag som en omväg eftersom det finns en mental barriär mellan Bohuslän och Dalsland. Investeringar i infrastrukturen påverkas även av politisk rivalitet mellan kommunalförbundets kommuner.

Val av stationsorter

Arbetsgruppen valde efter analys och laboration tre fallstudier; Ljung-Annelund i Herrljunga kommun, Öxnared i Vänersborgs kommun och Dingle i Munkedals kommun. De urvalskriterier som formulerades vid arbetsmötet 2018-03-01 var: a) Målsättningarna med delstudien, b) Identifierad tematik som kommunerna lyft fram vid workshop 1, c) Storlek (mindre befolkningsmängd) som kompletterar de andra delstudierna i Stenungssund, Borås och Härryda, d) Stationsorternas placering i sitt omland, e) Identitet som stationssamhällen, f) Placering "bortom" Göteborgs arbetsmarknadsregion (avstånd till Gbg), g) Kommunerna deltog och visade entusiasm under workshop I, h) Orter med olika potential med en ny identitet som stationssamhälle.

Urvalet av orter och kommuner baserades också på vilka förutsättningar som kommunerna och orterna gav för att diskutera relationer mellan lokala, kommunala, delregionala och regionala aktörer och planeringsnivåer, hur orterna speglade olika perspektiv på och identitet hos stationssamhällen samt vilken roll de spelade i den lokala arbetsmarknadsregionen. Fallstudierna diskuterades också mot bakgrund av att klargöra vilka utmaningar som finns för att samordna bebyggelseutveckling, lokal service och infrastruktur samt diskutera effekterna av strukturella samhällsförändringar så som regionalisering och centralisering.

Platsbesök och kartläggning av kommunerna.

Parallellt med arbetsgruppens analyser och laborationer var delstudiens forskare under våren 2018 på platsbesök i de valda stationsorterna för att kartlägga och se de platsspecifika förutsättningarna. Vid besöken genomfördes möten med tjänstepersoner från kommunerna. Samtalen och iakttagelserna vid platsbesöken sammanställdes i kartillustrationer (se figur 24, 25, 26).

Analys av kartläggningen

Kartorna visar hur den kommunala planeringen både fokuserar på bebyggelseutveckling vid stationerna och samtidigt har ambitionen att utveckla hela kommunen. På så sätt blir prioriteringarna i vissa fall otydliga, samtidigt som stationerna beskrivs i en större geografisk och administrativ kontext. Kartläggningen visar också betydelsen av det omgivande landskapet och att topografin har stor påverkan på hur infrastruktur och bebyggelse är organiserad.

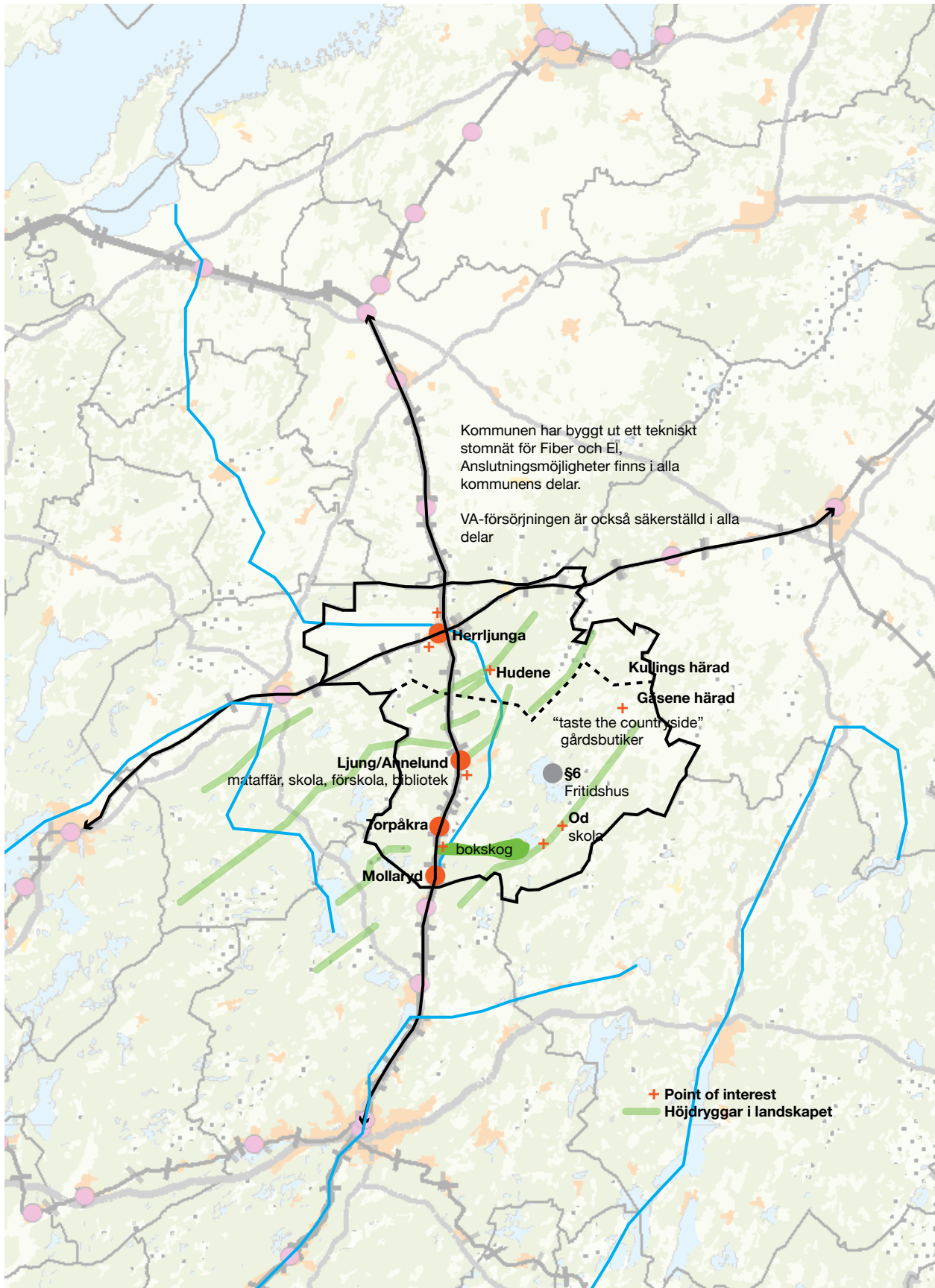
Det finns en utmaning i att den historiska bebyggelseutvecklingen är organiserad utifrån en landskapsskala som inte är anpassad till dagens kollektivtrafikförsörjning. Ett exempel är bebyggelsen i Herrljunga kommun som historiskt har organiserats längs med den ås-struktur som sträcker sig från nordost till sydväst. Denna bebyggelsestruktur är svår att försörja med snabb kollektivtrafik mellan Borås och Herrljunga då det regionala vägnätet eller järnvägen inte går längs åsarna utan i skogen där få personer bor.

I samtalen med kommunerna framträder också att många målpunkter för resor med järnväg samt strategiska infrastrukturprojekt ligger i andra kommuner där kommunen har begränsad påverkansmöjlighet. För Munkedals kommun handlar det till exempel om utbyggnaden av handel och service i Torp utanför Uddevalla.

Intervjuer med kommunernas tjänstepersoner och politiker

För att ytterligare fördjupa förståelsen av de lokala och kommunala perspektiven på omvandlingen av stationsområdena genomförde Charlotta Capitaó Patrao under våren 2018 nio intervjuer med tjänstepersoner och politiker i de tre fallstudiekommunerna¹⁵. Övergripande ger intervjuerna en bild av hur kommunerna arbetar med planering och utveckling av orterna. Det framkommer att identite-

15 Intervju 1 (Herrljunga, 2018a) Emil Hjalmarsson, kommunarkitekt; Birgitta Fredriksson, kollektivtrafiksamordnare; Clas-Håkan Elvesten, gata-park; Alfred Dubow chef för tekniska förvaltningen; Elaine Larsson, Planarkitekt. Intervju 2 (Herrljunga, 2018b) Anette Rundström, oppositionspolitiker. Intervju 3 (Herrljunga, 2018c) Johnny Carlsson, kommunstyrelsens ordförande. Intervju 4 (Munkedal, 2018a) Kajsa Lindberg, kollektivtrafiksamordnare; Henrik Gustavsson: samhällsbyggnadschef Munkedal; Mats Tillander, Samhällsbyggnadschef. Lysekil; Clas Hedlund näringslivsutvecklare och koordinator för utvecklingscentrum Munkedal; Margareta Svensson Hjort kultur- och fritidschef. Intervju 5 (Munkedal, 2018b) Ann-Sofie Alm, Oppositionsråd Munkedal. Intervju 6 (Munkedal, 2018c) Åsa Karlsson, kommunstyrelsens ordförande. Intervju 7 (Vänersborg, 2018a) Lars Rudström: strategisk samhällsplanering; Jasmin Lilja, Plan och bygglov; Andreas Knutsson, Gatuchef; Katarina Frändberg, stadsarkitekt. Intervju 8 (Vänersborg, 2018b) Gunnar Lidell, Oppositionsråd Vänersborg. Intervju 9 (Vänersborg, 2018c) Marie Dahlin, kommunstyrelsens ordförande



Figur 24, WS 1.5 Herrljunga 2018-09-12
kartläggning vid möte med tjänstepersoner från Herrljunga kommun

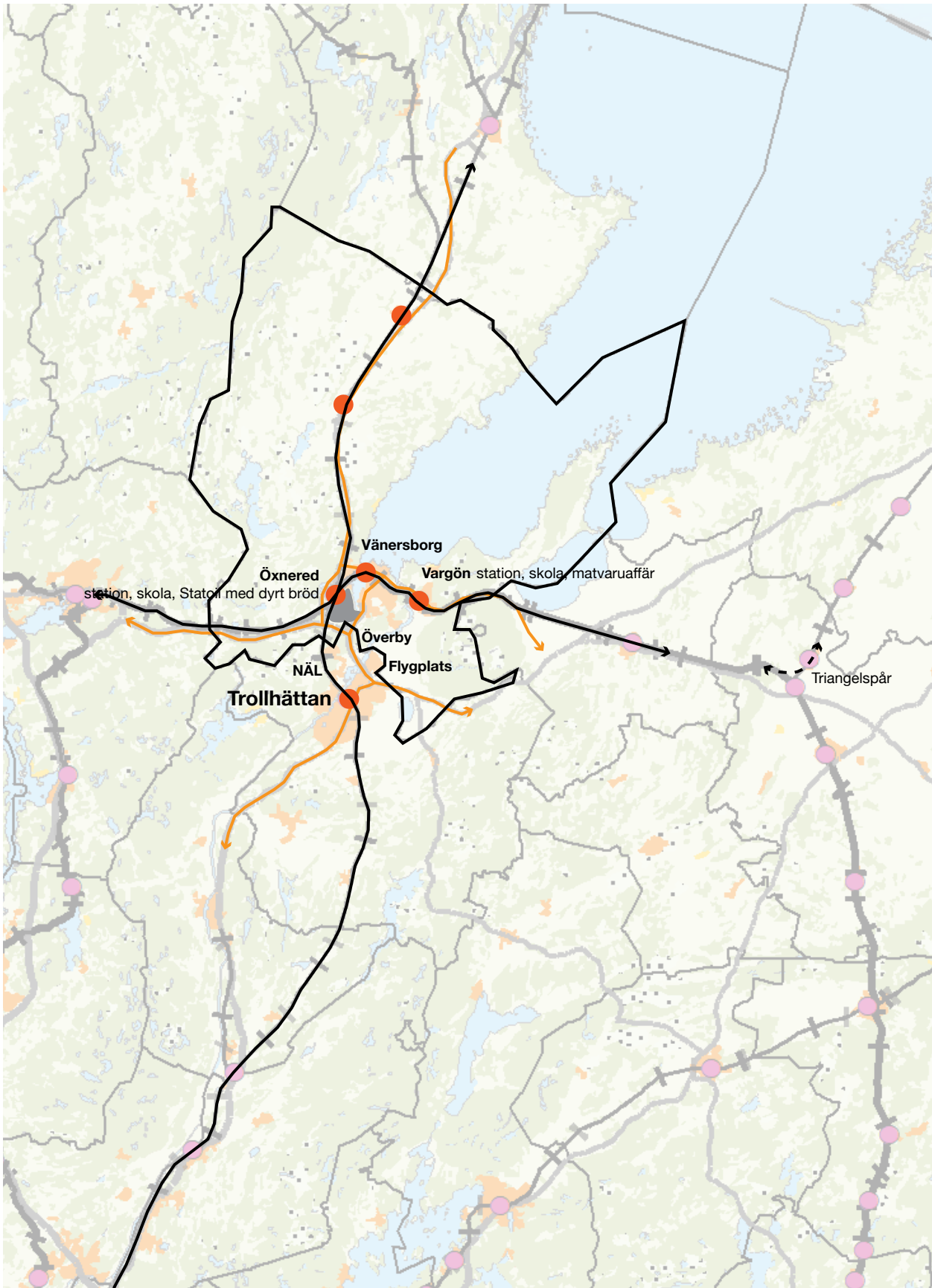
ten som stationssamhälle är relativt svag lokalt men blir starkare i det kommunala respektive det regionala perspektivet. De som bor i de mindre orterna ser inte orten i första hand som stationsort utan förståelsen är mer mångfacetterad. Begreppet stationssamhälle riskerar att bli förminskande för det lokala samhället som ser sig som något mer, med fler funktioner och uppgifter. De tre orterna har en längre historia som knutpunkter för resor och transporter än den bebyggelse- och samhällsutveckling som tar fart när järnvägen kommer.

Kommunerna belyser i intervjuerna att utvecklingen av stationsorterna är ett samspel mellan lokala, kommunala och regionala aktörer. Det finns dock skillnader mellan de tre kommunerna när det gäller vilken potential för tillväxt som järnvägen och stationen ger. Störst tilltro till att stationen ger tillväxtpotential genom goda pendlingsmöjligheter och kommunikationer från orten beskrivs i intervjun med tjänstepersoner i Vänersborgs kommun (intervju, 7). Tjänstepersonerna från både Herrljunga och Munkedals kommuner tror att turtäthet och att tågen går senare på kvällen är en viktigare prioritering än hastigheten på tågen för att öka resandet och utvecklingen av orten (intervju 1, 4). Samtidigt påtalar kommunerna att standarden på banan är viktig för att nå en långsiktig utveckling av resor med tåg för både persontransporter och gods.

En aspekt som framkommer i intervjuerna är att det finns tendenser till inomkommunal konkurrens i den kommunala planeringen. De tre kommunerna beskriver att "hela kommunen ska utvecklas" (intervju 1; 4; 7). Effekten blir att kommunerna försöker balansera åtgärder mellan orterna utifrån en rättvis fördelning av investeringar och politisk representation från kommunens olika delar. I denna balansakt menar tjänstepersonerna i Herrljunga kommun (Intervju 1) att Ljung-Annalund får symbolisera kommunens landsbygd. Som exempel nämner de att om det byggs en lekplats i Herrljunga behöver det även ske i Ljung-Annalund som då ses som ett exempel på att kommunen också investerat på landsbygden trots att det inte kommer hela landsbygden till godo. Motsvarande perspektiv finns i Munkedals kommun (Intervju 4), men där finns det fyra mindre orter att ta hänsyn till. Som bakgrund till konkurrensen nämns tidigare uppdelning i mindre kommuner och att känslan av lokal identitet finns kvar (intervju 1).

Det finns dock en konflikt mellan att satsa på hela kommunen eller att koncentrera planering och investeringar till centralorterna där det finns en starkare ekonomisk investeringsvilja från privata aktörer. Den långsamma omvandlingshastigheten i de mindre orterna gör att initiativ och dialog om förtätning i stationsnära läge i större utsträckning sker i kommunens centralort. Samtidigt blir det i Herrljunga synligt att järnvägen utgör en lokal barriär. De planerade bostadsområdet längs med ån Nossan är nära stationen men på grund av järnvägens barriärfunktion blir det längre avstånd till övriga servicefunktioner på andra sidan om järnvägen (intervju, 1).

Värderingen av befintliga hus påverkar omvandlingshastighet och lokalisering av ny bebyggelse. Till exempel minskar investeringsviljan när värdet för befintliga hus är lägre än nybyggnadspriset. De ekonomiska incitamenten till bebyggelseomvandling blir mindre och omvandlingen beror istället på andra orsaker än ekonomisk avkastning. De ekonomiska förutsättningarna påverkar var bebyg-



Figur 25, WS 1.5 Vänersborg 2018-09-12
 kartläggning vid möte med tjänstepersoner från Vänersborg kommun

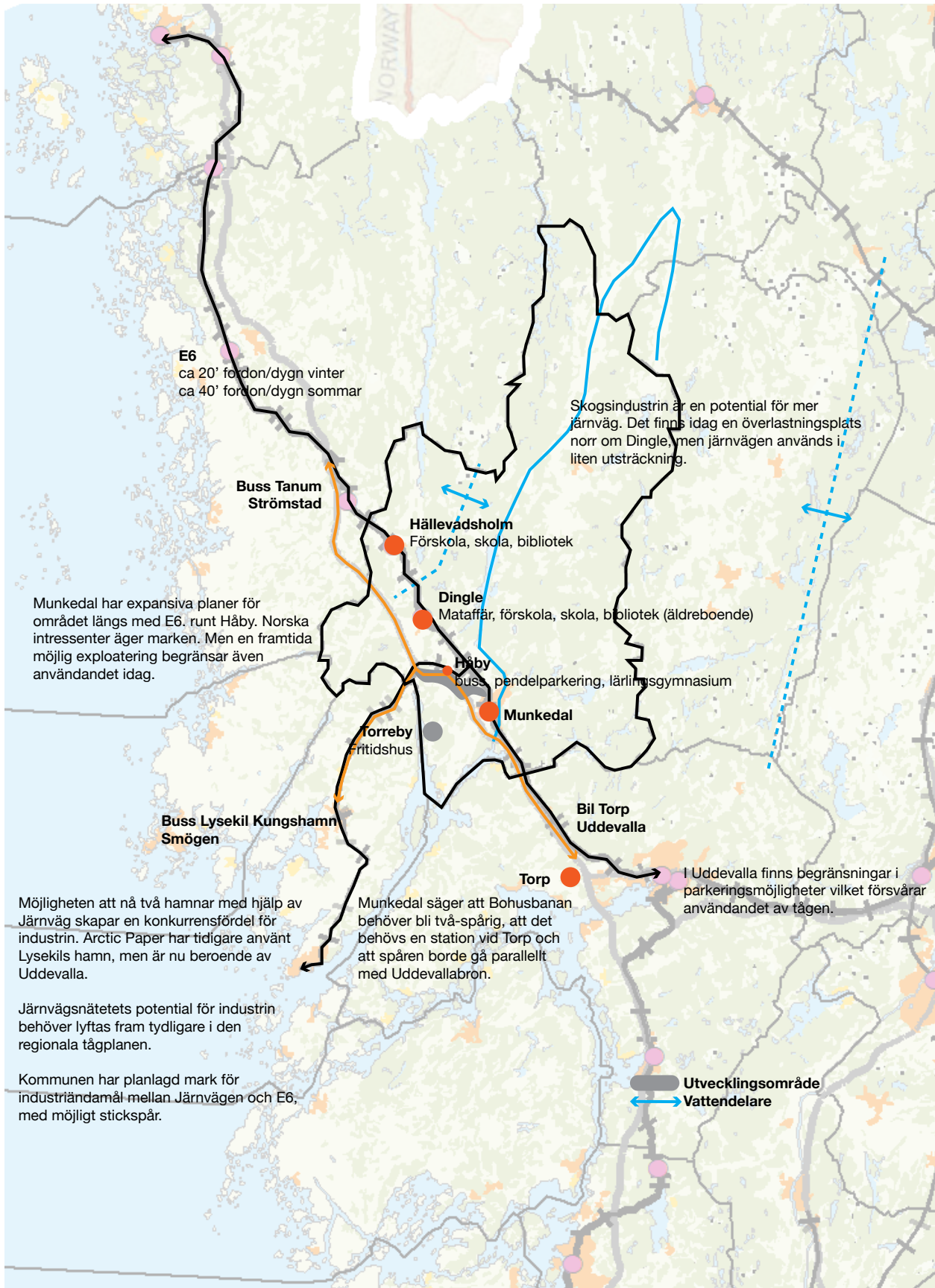
gelseutvecklingen sker. Tjänstepersoner i Munkedals kommun lyfter fram att det är betydligt dyrare att bygga på den kuperade marken runt stationen än på den platta jordbruksmarken söder om samhället (intervju, 4). Kostnaden på det som planeras blir därmed så dyr att ingen har möjlighet att bygga. Kommunen tvingas att planera för både bostäder och industrimark på längre avstånd från stationen och i lägen som kräver mer transporter med bil. I Öxnered är det konflikten med det utökade strandskyddet på 300 meter som tjänstepersonerna nämner (intervju, 7). Det begränsar enligt kommunen utbyggnaden i stationsnära lägen och gör att kommunen inte kan räkna hem investeringar i ny infrastruktur. De attraktiva lägena är nära sjön, men där får inte kommunen bygga ut då det bland annat inkräktar på strandskyddet.

I Intervjuerna framkommer också att den mindre orten riskerar att beskrivas som mer monofunktionell än den större orten. Den mindre orten har dock ofta en mer varierad lokal aktivitet än till exempel bara en station. Stationshusen i Ljung och Dingle ägs idag av privata fastighetsägare och därmed begränsas kommunens möjligheter att påverka utseendet och funktioner i byggnaderna som är av stort symboliskt värde för närmiljön vid stationerna. I Herrljunga har kommunen köpt stationshuset för att få möjligheten att utveckla området och tydliggöra Herrljunga som järnvägsknut. Stationen i Öxnered ägs av Trafikverket men framtiden för byggnaden är osäker även om den pekats ut som kulturhistoriskt värdefull av kommunen och betydelsefull som symbol för Öxnered som järnvägsknut (intervju 7).

Det sker idag i de mindre orterna lokal utveckling men den kräver inte större förändringar i bebyggelsestrukturen. Dingle beskrivs i intervjuerna som en ort som har haft nedgång efter att E6an fick en ny sträckning utanför samhället men att det idag finns en mångfald av initiativ från bland annat lokala företag med New Wave i spetsen. Exempel som nämns i intervjuerna är: nytt äldreboende, samt det kommunala Utvecklingscentrum Munkedal¹⁶ (Intervju 4). Tjänstepersonerna beskriver att det är service och handel som kommunerna har svårt att planera för. Bostäder är relativt enkelt att planera för och styra, men det är svårt att säkerställa etablering av verksamheter (intervju 7). Marknaden för handel är svag i de mindre orterna och har stark konkurrens från både kommunens centralorter och externa handelsområden i Borås, Överby i Trollhättan och Torp utanför Uddevalla (intervju 1; 4; 7).

Alla kommunerna ger en liknande bild av att skola, livsmedelsaffären och föreningslivet är av central betydelse för vardagslivet i den mindre orten (Intervju 1; 4; 7). Tjänstepersonerna i Munkedal beskriver att det i kombination med fungerande tågtrafik och lokal service också behövs en lokal mobilisering och eldsjälarna som vill något mer med det lokala sammanhanget för att det ska bli en positiv samhällsutveckling (intervju, 4). I Ljung-Annalund ordnar till exempel föreningarna tillsammans Mörlanda marknad som är en betydelsefull mötesplats en gång om året (intervju, 1), i Dingle tog samhällsföreningen initiativet till fritidsverksamhet tillsammans med kommunen och i Öxnered nämns byalaget och

16 Kommunen köpte i början av 2017 det område som tidigare var Naturbruksgymnasium. Arbetet pågår för att utveckla området, bland annat i samarbete med Högskolan i väst.



Figur 26, WS 1.5 Munkedal 2018-10-02
kartläggning vid möte med tjänstepersoner från Munkedals kommun

skolans föräldraförening som viktiga krafter (intervju 9). Det är privata initiativ som idag bedriver verksamhet i Öxnered station och arbetar för att utveckla den kulturhistoriska miljön runt stationen (Intervju, 7).

I alla intervjuerna framträder en bild av att de värden som kommunerna beskriver för den mindre orten utgår från att orten är liten, har ett långsamt tempo och närhet till omgivande naturmiljö och rekreation. Att det är de nuvarande värdena som beskrivs som attraktiva på orterna riskerar att stå i konflikt till en mer expansiv utbyggnad runt stationssamhället. Investeringar i utbyggnad och mer omfattande förändring av orterna blir på så sätt problematisk i relation till de värden som planeringen vill värna och som den nuvarande orten erbjuder (intervju 1). Det konservativa perspektivet på orterna beskrivs även utifrån ett socio-ekonomiskt perspektiv. Bostadsområdet Blåsut norr om Öxnereds station är enligt intervjuerna med politiker från Vänersborg en av kommunens mer välmående stadsdelar med hög utbildningsnivå och inkomstnivå. Det påverkar i sin tur hur stadsdelen kan förändras och vilka åsikter som förs fram för ortens utveckling (intervju 9).

Ett annat perspektiv på stationernas betydelse som kommer fram i intervjuerna är att de har stor betydelse för den omgivande landsbygden. Tjänstepersonerna i Munkedals kommun beskriver att en framtida inriktning för Dingle är att utvecklas som "porten till land och sjö" (intervju, 4). Det omland som stationen då ska serva blir betydligt större än det som kan ses som stationsnära. Målpunkterna för resan finns i en mellankommunal eller delregional skala. Kollektivtrafikresandet för besöksnäringen ställer därmed andra krav än resor för arbete.

Möjligheten att resa till sin arbetsplats med tåg förändras om resan sker till eller från den mindre orten. Tjänstepersonerna i Herrljunga kommun lyfter fram att stationen i Ljung-Annelund fungerar som stationsort för en större omgivande landsbygd som reser från Ljung-Annelund till Borås eller Herrljunga. Stationen har dock sämre funktion för arbetsresor till Ljung-Annelund då de lokala arbetsplatserna ligger relativt långt från stationen och de som pendlar till arbete på företagen inte bor stationsnära. Öxnered beskrivs som en station med delregionalt upptagningsområde och är "stationen" för många som bor i södra Dalsland och ska resa mot söder eller öster (Intervju, 7).

I alla intervjuer framträder en bild av att järnvägarna och den regionala och nationella infrastrukturen starkt påverkar kommunernas utvecklingsmöjligheter och vardagslivets funktionella geografiska sammanhang. I Herrljunga är relationerna för arbete, utbildning och handel starkt knutna till Västra stambanan och E20 mot Alingsås och Göteborg. I Ljung-Annelund är de istället riktade mot Borås (intervju, 2). Motsvarande infrastrukturella korridorer finns i Munkedals kommun men där finns snarare konkurrens mellan Bohusbanan och E6an än mellan olika järnvägar. Infrastrukturen påverkar lokalisering av verksamheter och investeringsvilja. Handeln har minskat i Dingle efter att E6an fick en ny sträckning utanför samhället. Samtidigt har den lokala miljön blivit bättre efter att den stora mängden tung trafik flyttade undan (intervju, 4). Tjänstepersonerna i Herrljunga och Munkedal beskriver att det saknas infrastruktur och framförallt kollektivtrafik mellan de större infrastrukturkorridorerna i regionen vilket gör att det krävs transporter med bil (Intervju, 1; 4).

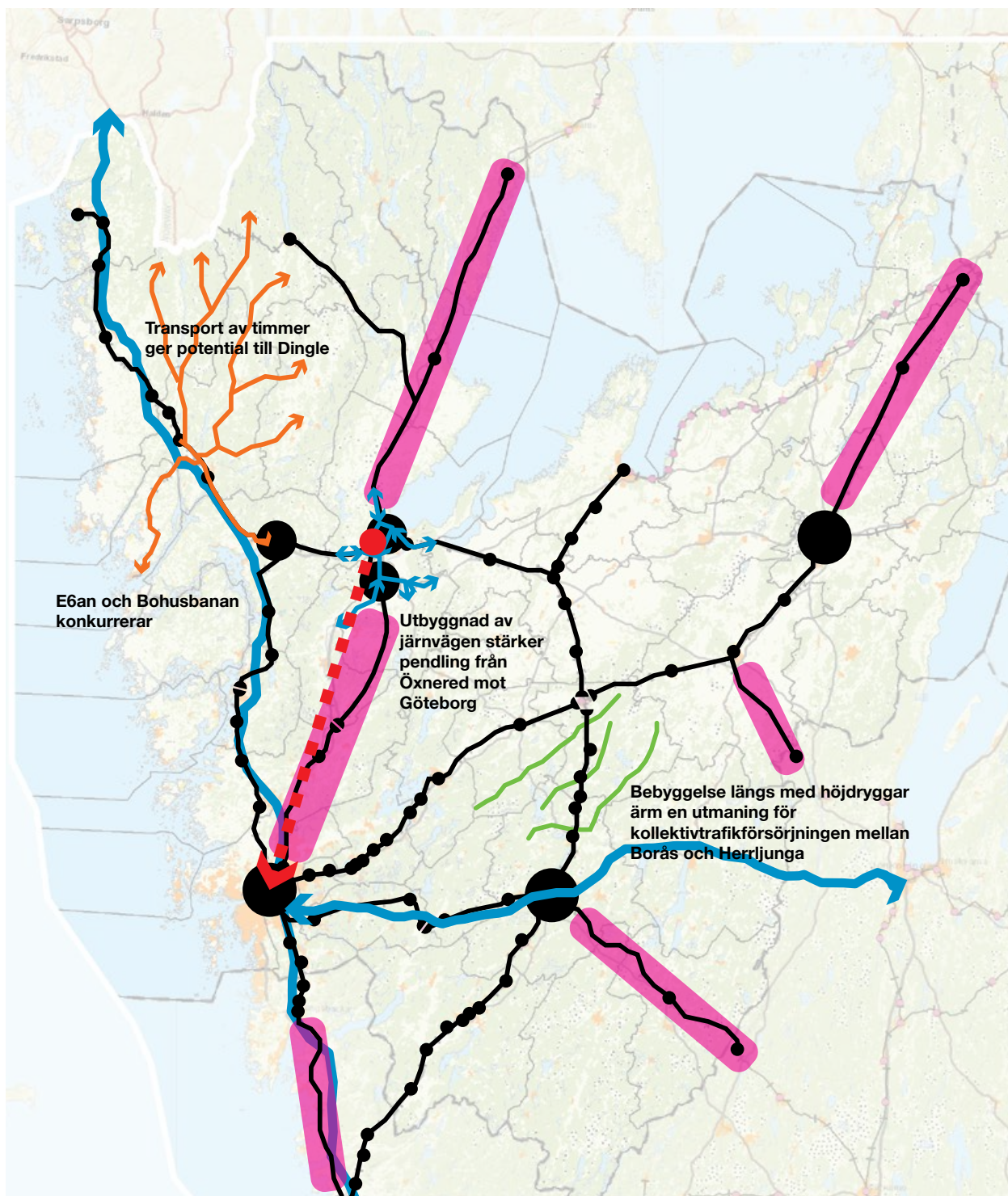
Vänersborgs kommun beskriver att de två järnvägarna genom kommunen har olika funktioner. Järnvägen mot Göteborg är för pendling och det är just möjligheten att resa till centrala Göteborg på bara 45 minuter som återkommer i beskrivningen av Öxnared (intervju, 7, 8, 9). Älvsborgsbanan beskrivs av tjänstepersoner i Vänersborgs kommun som en matning till Herrljunga för byte till X2000 mot Stockholm. Trafikeringen förändras enligt kommunen utifrån tidtabellen för tågen på västra stambanan och det blir ofta förändringar för dem som försöker pendla med tåg på Älvsborgsbanan.

Sammantaget framkommer i intervjuerna med kommunerna att utvecklingen av stationsorterna är ett samarbete mellan lokala, kommunala, delregionala och regionala aktörer. Det framträder en bild av att de mindre samhällena har en långsam omvandlingshastighet som i sin tur skapar särskilda förutsättningar för kommunernas planeringsarbete och arbete med hållbar och energieffektiv utveckling. Det gäller framförallt att arbeta med andra verktyg än förtätning av bebyggelse. I intervjun med politiker i Munkedals kommun nämns bland annat att kommunen arbetar med samordning av kommunens hemtjänst och hemkörning av varor med mindre fordon. Det finns i kommunen initiativ för att öka andelen lokalproducerade varor för att minska transportbehoven av både varor och tjänster (intervju 5, 6).

Samtidigt beskrivs den långsamma omvandlingen som en utmaning då en stor del av bebyggelsen ibland annat Ljung-Annelund och Dingle är bygd på 50-talet och inte uppfyller dagens energiprestanda (Intervju 1, 4). På systemnivå eller i förhållande till hela ortens struktur är det också svårt att arbeta med energieffektivisering då målpunkter för arbete, utbildning och rekreation är utspridda och energikrävande att försörja med kollektivtrafik, fjärrvärme, vatten och avlopp (intervju 9). Möjligheterna att då bevara handel och service i de minsta orterna lyfts fram av alla kommunerna som betydelsefullt och att de övergripande behoven av transporter på så sätt kan minska. I intervjun med tjänstepersonerna i Vänersborg lyfts tanken att det då kan vara betydelsefullt att utveckla handel av ett annat slag. Att till exempel utveckla landsbygdens historiska former för marknad eller torghandel i nya versioner kan fungera som en bättre målbild och att det i framtiden kan finnas möjlighet att köpa lokalt producerad mat vid några tillfällen i veckan istället för butiker med sena öppettider.

Summering och analys av WS I.5

Efter intervjuerna, platsbesöken och laborationerna gjorde delstudiens arbetsgrupp en sammanställning och analys av resultaten. Kartläggningen från WS1 kompletterades med erfarenheter från samtalen med kommunerna och illustrerades med en ny kartbild (se figur 27). Illustrationen avser att visa hur olika regionala lägen påverkas av det lokala/regionala landskapet, trafikeringssystem, administrativa och mentala gränser och relationen till andra infrastrukturer och konkurrensen med regionens större vägar. Till kartan formulerade arbetsgruppen tentativt ett antal faktorer som bedömdes ha påverkan på energieffektivitet i det regionala planeringsarbetet:



Figur 27, Sammanställning av WS 1.5 inför WS 2
Forum möte 2018-12-07

- **Går det några tåg?** (kommunerna behöver få möjlighet att planera med framförsikt).
- **Inomregional konkurrens mellan olika lokaliseringslogiker för service** (Regionens infrastruktur för väg och järnväg skapar ojämna förutsättningar för lokalisering av verksamheter. Etableringar längs med den större väginfrastrukturen riskerar att konkurrera med service och handel i mindre orter).
- **Landskap och Topografi** (bebyggelsemönster följer i stor utsträckning topografiska förutsättningar, administrativa gränser och teknisk försörjning).
- **Rationalitet att bygga på naturmark och inte krångla med områden som redan är bebyggda.** (Ekonomiska, juridiska och tekniska förutsättningar tvingar ut ny bebyggelse från stationsnära lägen).
- **Externa intressenter som en våt filt** (Förväntningar på att andra (externa) aktörer ska ta det första steget för bebyggelseutveckling låser fysisk omvandling).
- **Mest till flest** (Investeringar prioriteras av kommunerna och regionen där de kommer flest invånare till godo).

Planering inför WS 2

Kartläggningen och faktorerna låg tillsammans med koordinering med de andra delstudierna till grund för planeringen och utformningen av Workshop 2. För att under workshopen undersöka hur trafikering av järnvägen påverkar potentialen för utveckling av olika orter i regionen och effekterna av Energimyndighetens olika framtidsscenarier skissade arbetsgruppen fyra olika alternativa trafikeringssystem för tåg: Fjärrtåg 1, Fjärrtåg 2; regionaltåg och pendeltåg (se figur 28).

WS 2 – Fyra framtider för regionala stations samhällen

Vid workshop 2 (2018-12-07) medverkade tjänstepersoner i kommuner från alla delprojekten och från delregional, regional och statlig nivå¹⁷. Målsättningen för Workshopen, som i formatet för forskningsprojektet kallades forummöte, var att skissa på hur Energimyndighetens olika framtider skulle kunna påverka regionen i stort. Målet var att diskutera hur de olika trafikeringssystemen på befintliga järnvägar påverkar den kommunala och lokala skalan i respektive stationsort samt vilka funktioner som de olika järnvägarna kan få. Den pedagogiska ambitionen med övningen var att synliggöra att turtätheten framförallt beror på hur olika tågtyper kombineras. Om alla tågen håller samma hastighet och stannar vid samma stationer kan tågtätheten i alla systemen komma ner till 5- respektive 30-minutersintervall beroende på om det är dubbel- eller enkelspår.

Som utgångspunkt presenterades resultaten från tidigare arbete samt kartläggning och analys från WS 1,5. Energimyndighetens scenarier *Fyra framtider*¹⁸ pre-

¹⁷ Medverkande på Workshop 2 var: Elaine Larsson, Herrljunga kommun; Jenny Björness Bergdahl, Kungälv kommun; Linda Andreasson, Kungälv kommun; Fredrik Barthel, Trafikverket; Felix Stöpp Lindgren, Västtrafik; Tomas Boström, Fyrbodals kommunalförbund; Anna Gustafsson, Göteborgsregionens kommunalförbund; Pontus Gunnäs, VGR; Sebastian Andersson, Borås stad; Karolina Rosén, Borås stad; Elma Durakovic, Mistra Urban Futures; Maria Leidebo, Härryda kommun; Göran Carlsson, Trollhättans kommun; Katarina Frändeberg, Vänersborgs kommun; Linda Johansson, Orust kommun, Ninna Hannula, Härryda kommun, Pia Aspegren, Borås stad; Tony Svensson, KTH; Ann Legeby, KTH; Björn Ekelund, LTU; Charlotta Capitaio Patrao, Göteborgs universitet; och Nils Björling, Chalmers.

¹⁸ Se SamSams huvudrapport för en mer utförlig redovisning av framtiderna.

senterades och fyra trafikeringssystem som delstudiens arbetsgrupp tagit fram. Efter presentationerna formulerades gemensamt fem teman/frågeställningar att diskutera: 1) Hur förändras vad som är ett stationssamhälle av framtidsscenerierna och trafikering på regionens järnvägar? 2) Hur påverkas räckvidd på Regional och lokal arbetsmarknad av de olika scenarierna och trafikeringssystem? 3) Hur påverkas konkurrerande infrastruktursystem? [ekologier] 4) Hur förändras behovet av godstrafik på järnväg? och 5) Vilka faktorer har betydelse för prioriteringar av investeringar? Efter de inledande presentationerna delades deltagarna upp i fyra grupper som fick till uppgift att skissa på var sin regional struktur utifrån Energimyndighetens fyra framtider (se figur 29).

Under eftermiddagen skissade deltagarna med utgångspunkt i förmiddagens modellering scenarier för de olika järnvägarna i projektet (se figur 30). Målsättningen med övningen var att klargöra vilka framtider som ger bäst förutsättningar för de olika järnvägarna och de olika stationsorterna. Resultatet från båda övningarna visar att det finns målkonflikter mellan de olika framtiderna då olika scenarier påverkar stationsorterna på olika sätt. Till exempel kommer de större städerna och orter med ny industri prioriteras i scenario A och mindre resurser samlas kring Göteborg i scenario D där det blir en jämnare spridning. Det pekar på att orterna får olika potential för utveckling beroende på hur framtiden utvecklar sig. Det blir därför svårt att komma överens om ett scenario som är bäst eller fördelaktigt för hela regionen.

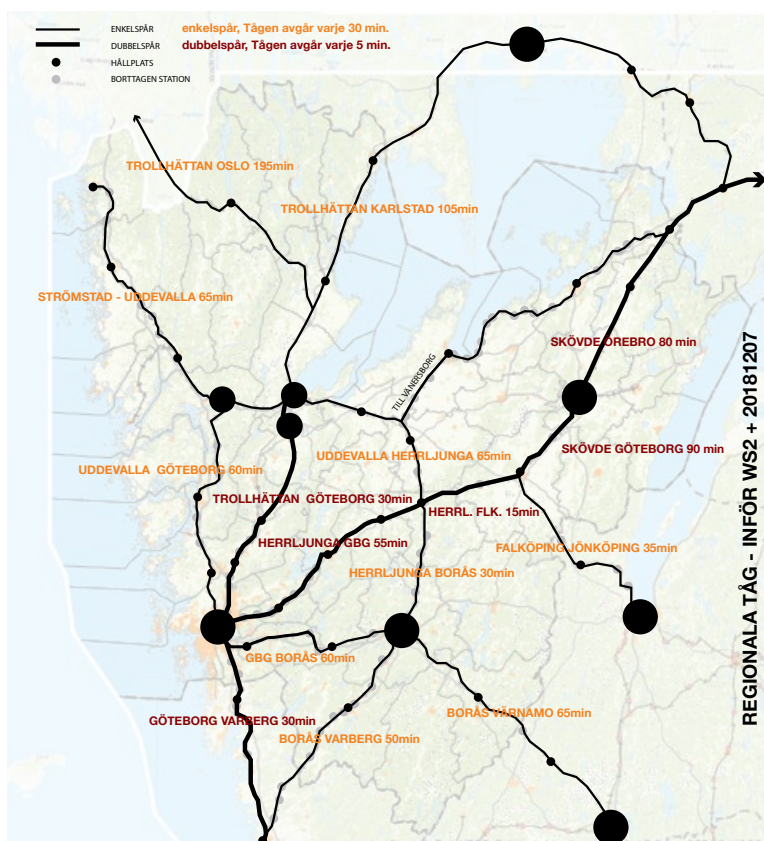
Analys av WS 2

Efter WS 2.0 analyserade arbetsgruppen för den regionala delstudien och forskargruppen i olika omgångar resultatet från de genomförda kartläggningarna av scenarierna. Analyserna utvecklade de tidigare tentativa formuleringarna kring faktorer som påverkar energieffektiv och hållbar utveckling av stationsorter och formulerades inför fortsatt arbete som åtta punkter:

- **Olika framtider får differentierade effekter** (strukturella förändringar leder till både för- och nackdelar för olika delar av regionen respektive olika orter).
- **Järnvägen är en lokal barriär** (Det uppstår målkonflikter mellan lokal och regional framkomlighet och tillgänglighet).
- **Konkurrens** (Olika Infrastrukturer (väg och järnväg) konkurrerar om lokal lokalisering av verksamheter och bostäder).
- **"Vi" pekar i planeringen ut stationsnära områden för bebyggelseområden, men bygger i andra områden.**
- **Resilient järnväg** (Vi behöver utveckla en järnvägsstruktur som kan hantera flera olika framtider där vi har ännu ej kända behov av järnvägarna och nya trafikeringsmönster).
- **Mentala barriärer** (Administrativa och historiska gränser skapa mentala barriärer mellan kommunernas och regionens olika delar).
- **En våt filt** (Förväntan på framtida infrastrukturinvesteringar från staten och regionen riskerar att dämpa lokala och kommunala initiativvilja).
- **Synkronisering** (Planeringsprocesserna tar olika lång tid på olika planeringsnivåer och en samskapande samhällsplanering behöver säkerställa en både rumslig och tidlig koordinering av planeringsprocesser och genomförande.)



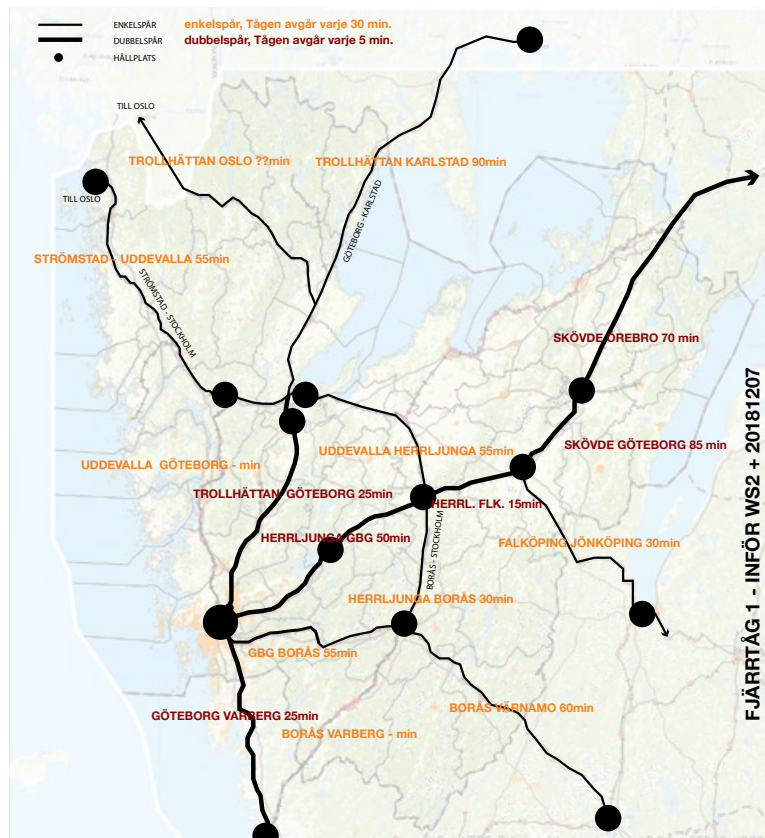
Pendeltåg



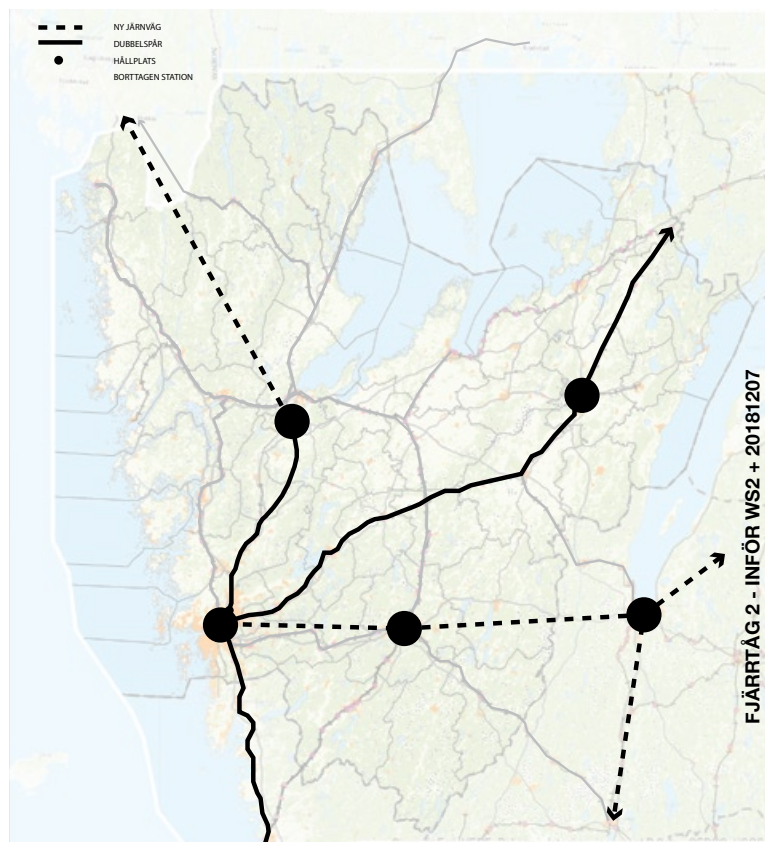
Regionaltåg

Figur 28, Scenarier för fyra trafikeringssystem
Inför WS 2 tog arbetsgruppen fram fyra olika trafikeringssystem för att testa potentialen i det befintliga järnvägsnätet och testa de olika stationsorternas betydelse och funktion.

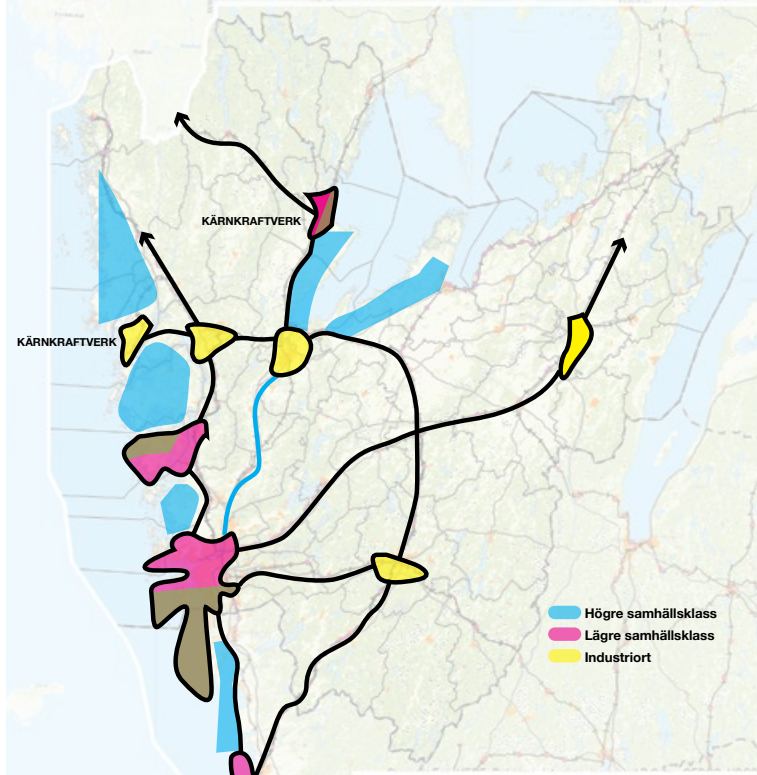
Fjärrtåg 1



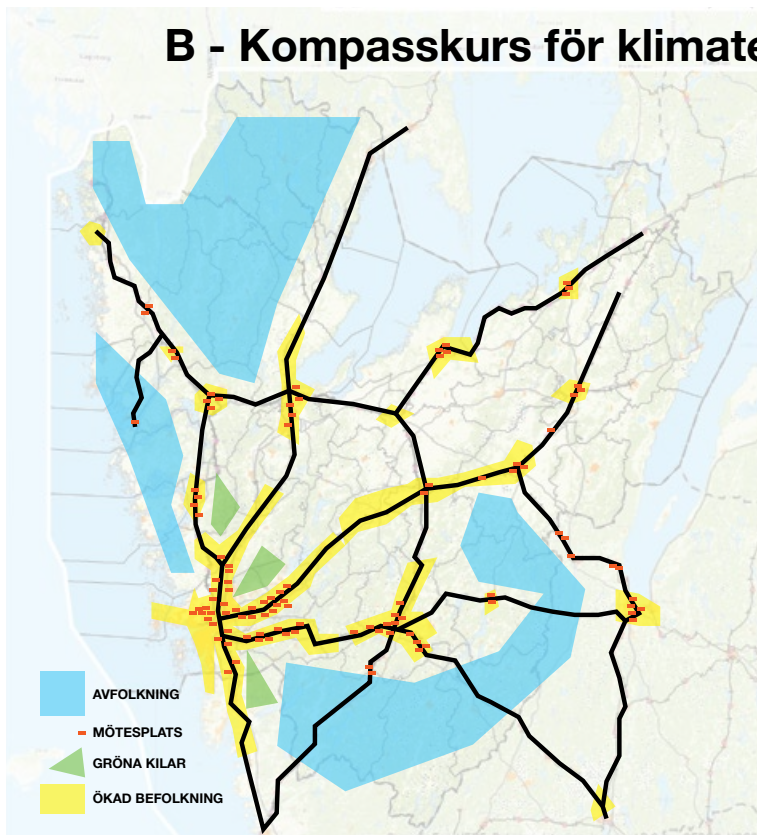
Fjärrtåg 2



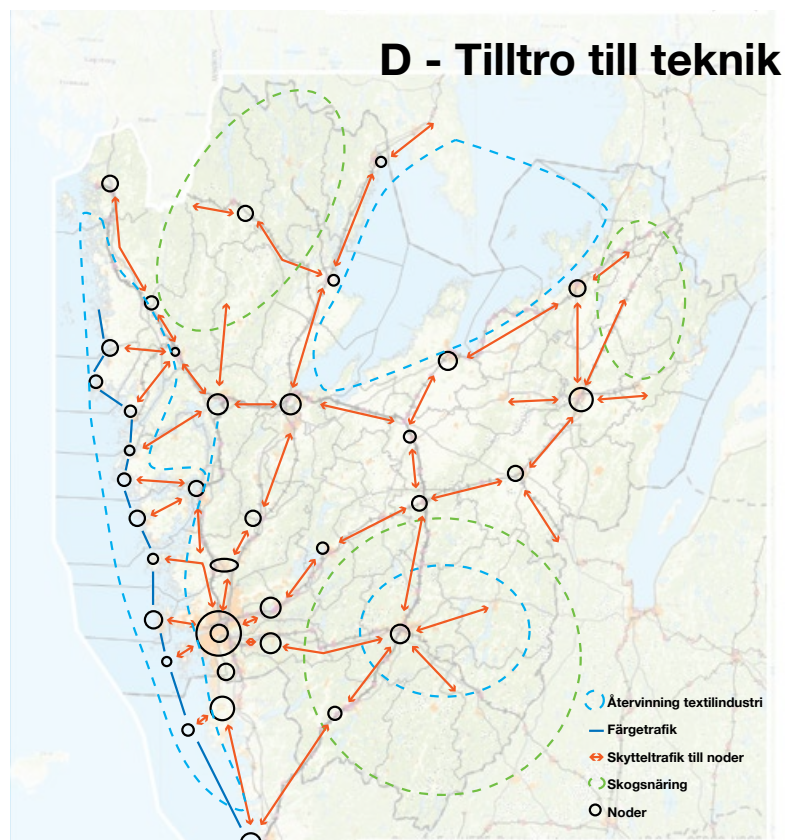
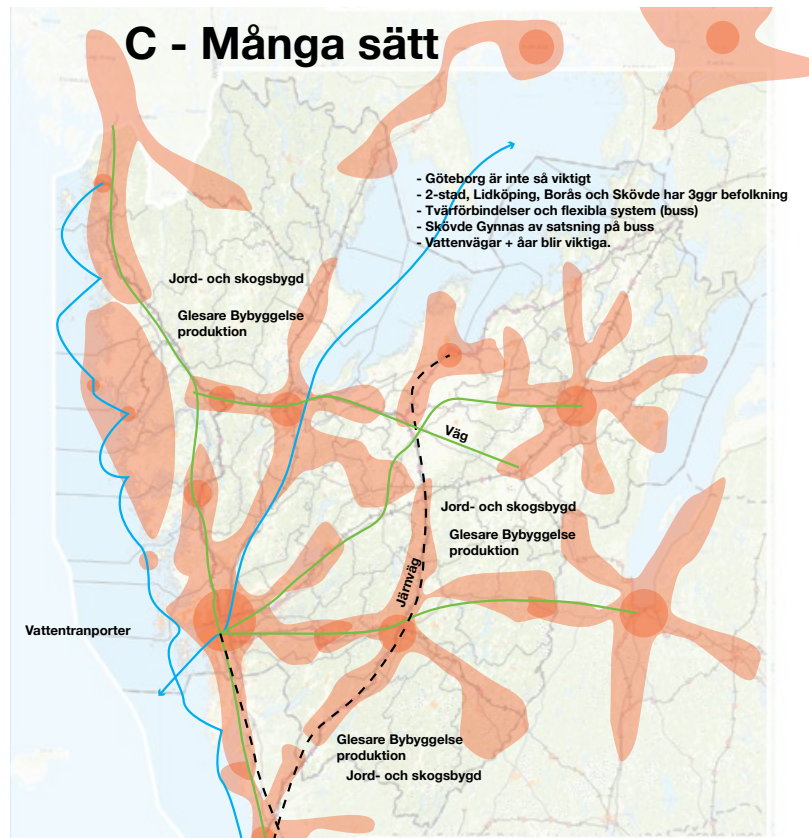
A - Hjulen ska snurra



B - Kompasskurs för klimatet

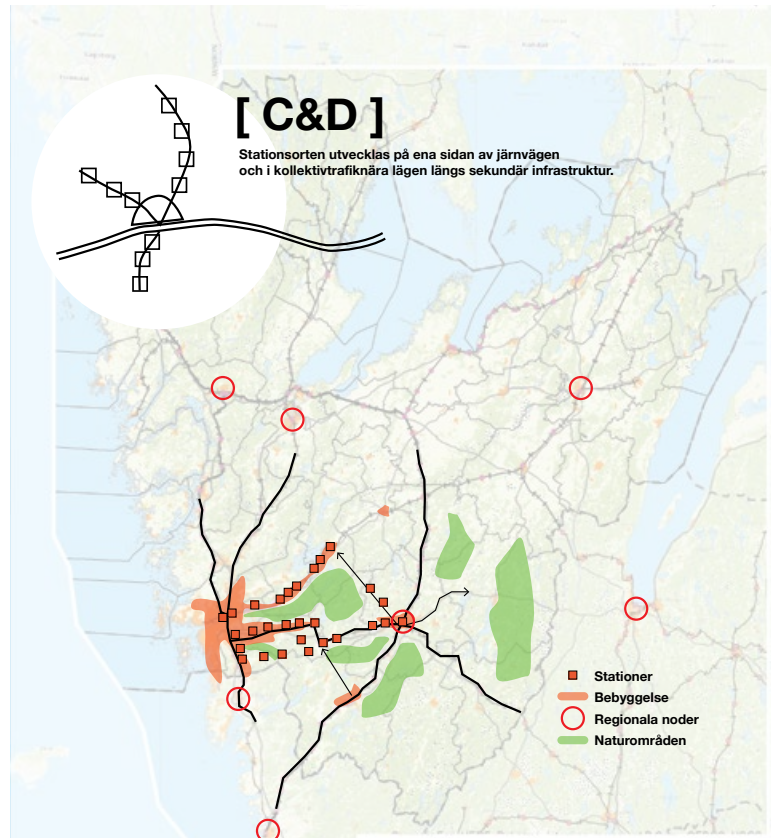


Figur 29, Västra götaland och fyra framtider, På WS 2 skissades fyra framtider av regionen med utgångspunkt i modifierade versioner av energimyndighetens scenarier: Hjulen ska snurra, Kompasskurs för klimatet, Många sätt och Tiltro till teknik. Illustrationerna är digitaliserade

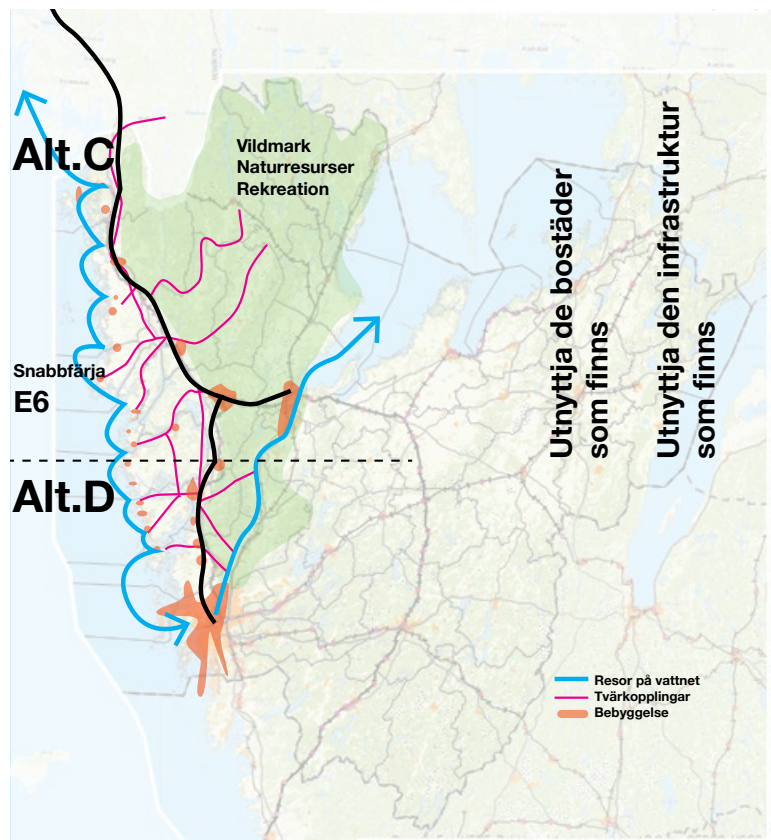


versioner av de sisser som ritades under WS 2. SamSam har gjort tolkningar och gett Energimyndighetens fyra framtider nya namn: Hjulen ska snurra (Forte), Kompasskurs för klimatet (Legato), Många sätt (Espressivo), Tilltro till teknik (Vivace) (Energimyndigheten, 2016).

Utnyttja de bostäder som finns.
 Utnyttja den infrastruktur som finns, Framkomligheten prioriteras, stationssamhällen tas bort.



Olika delar av bohusbanan gynnas av olika framtider. Potentialen i Norra Bohuslän ökar mest i Alternativ C (Många sätt). Potentialen i Södra Bohuslän ökar mest i Alternativ D (Tilltro till teknik).



En småskalig struktur, nya tvärkopplingar och fler stationssamhällen.

Figur 30, Scenarier för tre järnvägar
 Efter att de fyra framtiderna modellerats fick deltagarna vid WS 2.0 i uppgift att skissa på vilka framtider som var de bästa för respektive järnväg och för stationsorterna.

Intervjuer med tjänstepersoner på regional och statlig nivå

För att ytterligare fördjupa förståelsen av regionala och statliga perspektiv på stationssamhällen genomförde Charlotta Capitaó Patrao under våren 2019, mellan workshop 2 och 3, intervjuer med aktörer på regional och statlig nivå¹⁹. Intervjuerna ger en bild av hur tjänstepersonerna efterfrågar mer samverkan mellan planeringsnivåer för att utveckla en mer strategisk regional samhällsplanering och kollektivtrafiksförsörjning. Järnvägarnas utveckling pekas i alla intervjuerna ut som centrala för den regionala utvecklingen. Samtidigt finns det relativt vaga föreställningar på regional nivå om hur de lokala och kommunala förutsättningarna för utveckling ser ut i de mindre orterna. Kollektivtrafiksförsörjningen i de mindre orterna följer därför i stor utsträckning de schabloner som regionen tagit fram för trafikering och restider. Anna Kronvall och Pontus Gunnäs på Västra Götalandsregionen framhåller att vissa lokala skillnader kan finnas beroende på resandeunderlag som är kopplat till orternas placering i förhållande till större orter och i förhållande till järnvägsnät och knutpunkter men den politiska målsättningen är att hela regionen ska leva. Samtidigt poängterar Kronvall och Gunnäs att det finns en ekonomisk hållbarhet och realitet att förhålla sig till vilket också bidrar till att kollektivtrafikens trafikering blir olika i regionens olika delar (intervju, 10).

Problematiken med finansiering lyfts också fram av Fredrik Barthel på Trafikverket som menar att investeringarna ofta fördelas på många mindre projekt istället för att fokusera på större investeringar. Orsaken är enligt Barthel att det saknas samsyn kring en gemensam långsiktig strategi. Därmed blir det svårt att prioritera investeringar och det finns många delar av infrastruktursystemet som har brister (Intervju, 14). Bristen på samsyn lyfts också fram av Kronvall och Gunnäs som pekar på de olika planeringsnivåernas skilda perspektiv. Infrastrukturplanering sker utifrån det nationella perspektivet och regionala perspektivet via Trafikverket och Västra Götalandsregionen medan bebyggelseplaneringen hanteras på kommunal nivå där kommunerna har monopol. Möjligheterna för regionen att ta hänsyn till någon enskild kommuns intressen vid järnvägs- och kollektivtrafikplanering är begränsade av praktiska och demokratiska skäl. Det finns inte tid att föra dialog med alla 49 kommuner och det finns en risk att en obalanserad inkludering av kommuner underminerar transparens i arbetsprocessen och skapar en ojämlikhet från ett demokratiskt perspektiv. Därför har en process med förankring och dialog med kommunerna via kommunalförbunden utarbetats för frågor rörande infrastruktur och kollektivtrafik.

En möjlig väg som intervjuerna lyfter för att hantera planeringen på ett mer samordnat sätt är en regional fysisk planering som skulle kunna ge regionen bättre förutsättningar för samsyn inom regionen och bättre samordning i planeringen av bebyggelse och trafikplanering. Framförallt skulle det ge möjlighet till ett större helhetsperspektiv längs med de olika järnvägsstråken där Kronvall och Gunnäs beskriver att kommunerna utifrån sitt kommunala planeringsperspektiv, prioriterar den egna kommunens upplevda utmaningar före den gemensamma samhällsutvecklingen i regionen som helhet (Intervju, 10).

¹⁹ Intervju 10 (VGR, 2019a), Anna Kronvall Regionutvecklare infrastruktur och Pontus Gunnäs Regionutvecklare infrastruktur; Intervju 11 (VGR, 2019b) Martin Elofsson Regionutvecklare strukturbild, Lisa Lundin Regionutvecklare och Jane Boyton Regionalutvecklare; Intervju 12 (Västtrafik, 2019), Felix Stööp Lindgren; Intervju 13 (Länsstyrelsen, 2019) Johanna Stenberg; Intervju 14 (Trafikverket, 2019) Fredrik Barthel.

Johanna Stenberg på Länsstyrelsen menar att en mer samordnad planering behöver större tydlighet i när olika tidsfönster för planeringen på kommunal-, regional- och statlig nivå är öppna för förändring (Intervju, 13). Nationella och regionala dokument revideras med jämna intervall men initiativ och formerna för dokumenten varierar över tid. Kommunala dokument som till exempel översiktsplanerna revideras mer flytande trots krav på aktualisering varje mandatperiod. Länsstyrelsen är framförallt involverad i planeringens samrådsskeden. Att Länsstyrelsen blir involverad sent i processen ger begränsade möjligheter att agera proaktivt i det regionala analysarbetet och som Stenberg säger *"fylla på i pluskolumnerna för regionala investeringar"*. Som det ser ut nu riskerar Trafikverket och Regionen att undvika mindre orter och nya stopp i infrastrukturplaneringen för att det förlänger regionala restider eller påverkar lokala kultur- och naturvärden på ett negativt sätt. På regional nivå borde det enligt Stenberg finnas någon som beskriver de lokala möjligheterna som kan uppstå genom regionala investeringar eller vad en lokal utveckling i de minsta orterna kan bidra med till den gemensamma regionala utvecklingen (Intervju, 13). Det finns idag enligt Stenberg kunskapsbrist om hur den lokala situationen i de mindre orterna ser ut eftersom infrastrukturinvesteringarna hanteras från statlig och regional nivå. Som det ser ut idag sker samverkan mellan kommun, regionen och stat enligt Stenberg bara *"i dialog med god vilja"*. Den grundliga analysen om effekter på både lokal-, regional och nationell nivå och en långsiktig planering som inbegriper alla parterna, kommunen, regionen och trafikverket saknas (Intervju, 13). I förhållande till problematiken med kunskapsutbyte lyfter både Stenberg och Barthel fram regionens storlek med 49 kommuner som en utmaning (Intervju, 13; 14). Barthel jämför med Halland som är en mindre region (6 kommuner). Där är kommunernas och regionens bild av investeringsbehov och prioriteringar mer lika varandra (Intervju, 14).

Trafikverket arbetar med kunskapsutbytet mellan involverade aktörer genom Åtgärdsvalsstudier för järnvägarna. Prioritering av vilka åtgärdsvalsstudier som ska genomföras sker utifrån Västra Götalands målbilder (VGR, 2013b). Med utgångspunkt i åtgärdsvalsstudierna tar sedan Trafikverket fram regionala och nationella planer för infrastruktur. Kommunikationen mellan nationell och regional nivå sker genom trafikverkets strategiska planerare (Intervju, 14).

Trafikverkets analys av stationernas potential och lokalisering av olika funktioner sker i stor utsträckning utifrån möjligheten att gå och cykla till stationen (Intervju, 14). Även Felix Stööp Lindgren på Västtrafik beskriver betydelsen av stationsnärlighet. För Västtrafik är det viktigt att i dialogerna med kommunerna lyfta fram betydelsen av att arbeta med bebyggelseutveckling nära stationen och *"inte i skogen"* (Intervju, 12). Samtidigt framkommer det kritik i intervjuerna mot att kommunerna inte satsar eller bygger mer koncentrerat i befintliga orter utan istället planerar för gles bebyggelse. Martin Elofsson, Lisa Lundin och Jane Boyton på Västra Götalandsregionen lyfter fram att regionen uppmanar kommunerna att lokalisera utveckling nära stråk och stationer. Men, de beskriver också att det är en utmaning eftersom regionen ser ut som den gör. *"Vi bor i princip överallt och jobbar mer koncentrerat. Vi har ett samhälle som skapar resor. Vi måste hitta smartare sätt att transportera oss. Tåg är effektivt ytmässigt och energimässigt."* (Intervju, 11). Enligt flera av intervjuerna finns det utmaningar för både Bohusbanan i sin norra

del och Älvsborgsbanan som delvis spelat ut sin roll i ett nytt regionalt landskap där fokus för tågtrafiken ligger på arbetspendling till och från de större orterna (Intervju, 10; 11; 14).

De större städerna ses allt mer som nav och centraliteter i den regionala skalan och städernas problem och möjligheter tenderar att prioriteras. Stora projekt som till exempel ny höghastighetsjärnväg dominerar arbetstiden för de regionala och statliga tjänstepersonerna. De mindre orterna förlorar på så sätt i det större regionala sammanhanget. Samtidigt framhåller Lisa Lundin att den regionala strategin i Västra Götaland är att *"Alla delarna är viktiga. Den regionala ambitionen är att hela länet ska hänga ihop och då ska alla järnvägar funka och trafikeras. Det är vår strategi, långsiktiga vilja, där är vi överens med kommunerna."* (Intervju, 11).

Sammantaget framträder i intervjuerna med de regionala tjänstepersonerna att det finns en ambition om att i större utsträckning utveckla samverkan mellan kommunal, regional och nationell nivå (Intervju, 10; 11; 12; 13; 14). Stenberg efterfrågar en *"riktig regional planering"* (Intervju, 13). Barthel lyfter fram att det idag saknas en tydlig regional bild av vilka objekt som ska prioriteras och byggas ut först. Det finns en regional ängslighet och den regionala politiken behöver ta ledning i detta arbete (Intervju, 14).

I förhållande till de tre fallstudiekommunerna framträder vid intervjuerna med de regionala tjänstepersonerna en relativt samstämmig bild av att det är Öxnered som har störst lokal utvecklingspotential som stationssamhälle då det redan är en stark nod i det regionala och nationella järnvägsnätet (Intervju, 10; 11; 12; 13; 14). Barthel lyfter samtidigt fram att Dingles och Ljung-Annelunds möjligheter kan ändras om det händer saker i infrastrukturen till Norge respektive mellan Herrljunga och Borås. Utvecklingsmöjligheterna formas av samspel mellan lokala, kommunala, regionala och nationella initiativ. Elofsson, Lundin och Boyton lyfter fram att förmågan till lokal mobilisering i de mindre orterna är av central betydelse och att potentialen för lokal utveckling snarare formas av lokala initiativ än regionala investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik (Intervju, 11).

Analys och planering inför WS 3

Efter intervjuerna genomförde både arbetsgruppen och forskargruppen analys av intervjuer och laborationer. Faktorerna som identifierats under Workshop 2 bearbetades och testades och formulerades inför Workshop 3 som åtta utmaningar för samskapande samhällsplanering:

- Strukturella förändringar har differentierade effekter och leder till både för- och nackdelar;
- Det finns målkonflikter mellan lokal och regional framkomlighet och tillgänglighet och risk att järnvägen utgör en lokal barriär;
- väg- och järnvägsinfrastruktur konkurrerar om lokal lokalisering av verksamheter och bostäder;
- Vi pekar ut stationsnära områden för bebyggelseområden, men bygger i andra

områden;

- Det finns målkonflikter mellan att å ena sidan optimera järnväg och trafikering utifrån nuvarande behov eller å andra sidan bygga en järnvägsstruktur som kan hantera flera olika framtider;
- De administrativa och historiska gränserna skapar mentala barriärer för samverkan mellan kommunernas och regionens olika delar;
- Förväntningar och osäkerhet inför framtida infrastrukturinvesteringar riskerar att lägga en våt filt över lokala initiativ som inväntar regionala, statliga och privata aktörer istället för att agera proaktivt; och
- Det finns stora skillnader i tidsperspektiven på lokala (privata), kommunala, regionala, och statliga planeringsprocesser som behöver koordineras för att resurser, kunskap och beslutsmandat på olika planeringsnivåer ska samverka [synkronisering].

Med utgångspunkt i de formulerade utmaningarna planerades workshop 3 som en test av samskapande planering mellan de medverkande från både kommunal, regional och statlig nivå. Forskargruppen såg i planeringsarbetet workshop 3 som ett laborationstillfälle där deltagarna kunde få möjlighet att delvis lämna sina formella roller som planerare och genom dialog undersöka hantering av möjliga konflikter och förhandling om utmaningarna utifrån sina olika kunskapsfält. Kortfattat, att arbeta med hur modeller för en samskapande samhällsplanering kan formas.

Forskargruppens målsättning var att på så sätt synliggöra institutionella inlåsningsningar för den samverkan mellan planeringsnivåer som alla inblandande aktörer i det kommunala och regionala planeringsarbetet efterfrågar men som i praktiken visat sig svårt att genomföra.

WS 3 – Stationssamhället som lokalt, kommunalt och regionalt intresse

Workshop 3 (2019-05-28) som också var ett forummöte med deltagare från alla delstudierna, organiserades utifrån två arbetspass²⁰. Under förmiddagen arbetade deltagarna med tre frågor: a) Järnvägen är regionalt = framkomlighet, lokalt = barriär, hur ska vi hantera det? b) Vi planerar i regionala och kommunala dokument för att bygga nära stationslägen, men sen bygger på andra ställen. Hur ska vi hantera det? c) Planeringen på lokal, kommunal, regional och statlig nivå sker med olika hastighet. Hur ska vi förbättra den gemensamma planeringens tajming? Vi delade in deltagarna i två grupper med representanter från olika planeringsnivåer. Varje grupp skulle ge tre svar på varje fråga i form av skisser och resonemang.

²⁰ Medverkande på Workshop 3 var: Pontus Gunnäs, VGR; Sara Blomqvist, Trafikverket; Susanne Möller, Borås stad; Anders Dahlgren, Stenungsunds kommun; Matilda Henning, Härryda kommun; Maria Leidebo, Härryda kommun; Tony Svensson, KTH; Ann Legeby, KTH; Björn Ekelund, LTU; Erik Hidman, LTU; och Nils Björling, Chalmers.

Konkreta förslag på hur barriärverkan kan hanteras är att bygga med planskildhet. Det är dock ofta dyrt och innebär tekniska utmaningar och att mycket mark tas i anspråk. Ett annat förslag som skissades var att acceptera barriären och skapa likvärdighet mellan den mindre ortens två sidor. Och ett tredje svar var att samla bebyggelseutveckling och målpunkter på en sida av spåret. Svaren väckte i sin tur en diskussion om att utmana ett centriskt synsätt på stationen (TOD-teori) eller se stationsområdet som ett "shared space" mellan olika trafikslag som det idag finns för spårvagn, buss och gångtrafik i centrala Göteborg. Järnvägen ses då som ett stadsrum istället för en infrastrukturanläggning vilket medför att regelverk och roller behöver förändras.

En reflektion som också kom fram var att perspektiven på vad som är styrande och kunskap om olika frågor skiljer sig åt mellan olika aktörer. Samtidigt rör sig projekt och investeringar i olika hastighet och har olika fokus. Ett exempel som nämndes var att när regeringen och regionen beslutar om framtida investeringar i Götalandsbanan gör det att kommunerna börjar arbeta för den framtiden och bemannar sin organisation för att möta det utvecklingsbehovet som en konkret verklighet. Men, sen kommer andra beslut och kommunerna har investerat resurser i "fel" riktning.

Samtalet handlade också om skillnaden mellan visioner och var konkret förändring sker. Det finns brister i kunskap och förståelse för vilka drivkrafter som påverkar bebyggelseutveckling och vilka möjligheter det finns för den kommunala och regionala planeringen att påverka i andra riktningar. Till exempel är den generella marknaden för bostäder ofta svag. Den bebyggelseutveckling som sker baseras istället på lokal förankring hos de som bygger och en identitet med stark anknytning till orten. Drivkrafterna ser olika ut i olika delar av kommunerna och regionen men föreställningen om utveckling domineras av de förutsättningar som finns i och kring den större staden. Utmaningen med att frågor hanteras på olika planeringsnivåer diskuterades och det kom upp förslag på att i större utsträckning integrera frågor om bebyggelseutveckling i den nationella infrastrukturplaneringen. Trafikverket har delvis den ambitionen genom sin fyrstegsprincip för stadsbyggande: 1) Använd det vi har; 2) optimera; 3) bygg om och sist 4) bygg nytt. Det kan också gå att i större utsträckning inkludera livscykelanalyser av bebyggelseutveckling och lokalisering på systemnivå. Bristen på samordning beror ofta på att olika professioner och olika planeringskulturer pratar olika språk vilket gör att kunskapsöverföring blir svår och olika aktörer har olika mandat. Det finns stora skillnader på vilket uppdrag som olika aktörer har och hur de ser på investering och drift. Uppdraget som respektive aktör har blir en begränsning för vad aktören ser och inte ser. Till exempel ser Trafikverket som ägare och ansvarig för drift av järnvägen inte den kommunala pendlarparkeringen.

De medverkande såg att nya mellankommunala samarbeten och dialog var ett sätt att synliggöra skillnader i tidsperspektiv och geografiska perspektiv på samhällsbyggnadsfrågor. Samtidigt poängterades att de långa tidsperspektiven är svåra att hantera och att omsättningen av tjänstepersoner gör att kunskap försvinner i processerna. Det behövs därför en institutionell design av processerna som tar hänsyn till vilken kunskap och vilka mandat för beslut som krävs

vid olika skeden i arbetet. Samtidigt problematiserades projekt som arbetsform då det riskerar att bli uppdragsbaserat och inte se till ett bredare samhällsutvecklingsperspektiv. En förändring kan innebära att arbetet blir mer proaktivt och har möjlighet att i större utsträckning förändras när ny kunskap utvecklas i mötet mellan perspektiv "top-down" och "bottom-up". Det kan vara intressant att undersöka om Trafikverket kan medverka mer aktivt i arbetet med ÖP, FÖP och trafikstrategier på kommunal nivå för att få en större förståelse för de lokala förutsättningarna och föra in kunskap i det kommunala planeringsarbetet. Dialog i tidigare skeden kan vara ett sätt att gå vidare eller ett delregionalt samverkansform med ett tydligare mandat. De nätverksträffar som idag finns har en viktig central funktion men det går att utveckla formerna för en gemensam planering som i större utsträckning utforskar förutsättningar, problem och möjligheter samt producerar konkreta förslag på förändring.

Efter lunch arbetade grupperna med att analysera de skisser på lösningar som producerats före lunch och fokuserade på om det finns behov av nya institutionella former och strukturer som skulle möjliggöra samskapande mellan aktörer på ett annat sätt. Uppgiften innehöll två frågor med avseende att analysera förmiddagens laboration: a) Hur arbetar vi idag med samverkan mellan lokala, kommunala, delregionala, regionala och statliga planeringsnivåer? b) Finns det hinder som gör att vi inte kan arbeta som vi vill (kunskap, relationer, mobiliseringsförmåga)?

Efter det andra arbetspasset samlades alla medverkande till en avslutande diskussion. Samtalet fokuserade på hur en framtida planering kan se ut och hur vi kan forma ett större handlingsutrymme för samskapande samhällsplanering. Gemensamt formulerades sju punkter som kan utgöra utgångspunkter för fortsatt arbete:

- Det finns idag få incitament för kommunala och regionala aktörer samt representanter för kommunalförbunden att komma överens om vilka investeringar som ska prioriteras i infrastrukturen. Samtidigt är enighet en avgörande faktor för att säkerställa investeringar från statlig nivå.
- Motsvarande problem för samverkan finns mellan kommunal och regional nivå vid prioriteringar av bebyggelseutveckling eftersom infrastruktur och bebyggelse planeras på olika nivåer. Bebyggelseutvecklingen präglas i stor utsträckning av mellankommunal konkurrens om investeringar och befolkningsutveckling.
- 3) Identiteten som stationsort är långvarig och tar tid att både etablera och utveckla. Men investeringar i en hållplats behöver samordnas med investeringar i andra funktioner och lokal infrastruktur.
- Det offentliga är den aktör som genom planering och långsiktig stabilitet radikalt kan förändra villkoren för hur marknaden kan hantera både investering och risk.
- Planering måste för att prioritera och styra investeringar i bebyggelse och infrastruktur arbeta mer aktivt med (kreativa) förbud. En planering som enbart eftersträvar att hålla alla möjligheter öppna utnyttjar inte planeringens fulla potential för avvägningar mellan olika intressen.

- Samtidigt behöver konsekvenserna av planering och genomförande hanteras av "rätt" planeringsnivå. Hanteringen av lokala barriäreffekter som följer av trafikering och investeringar i infrastruktur behöver ges resurser inom samma infrapakete som bekostar utbyggnad av infrastruktur.
- Alla järnvägsstråk har idag både lokala och regionala funktioner och behöver hanteras som både och i förhandling om framkomlighet och tillgänglighet. Planeringsarbetet behöver utvärderas utifrån både lokal, regional och nationell nytta.

Sammantaget pekade resultatet från WS3 på att grundstrukturen för samverkan finns men att den behöver institutionaliseras för att bli mindre sårbar utifrån att enskilda tjänstepersoner byter arbetsplats eller förändrar sina arbetsmetoder. De sju punkterna visar på behov av ett mer proaktivt kunskapsutbyte mellan planeringsnivåer och sektorer.

WS 3.5 och WS 3.75 – Arbetsgruppens analyser och tentativa slutsatser

Under hösten 2019 arbetade arbetsgruppen vidare med analys och bearbetning av resultatet från delstudiens 3 genomförda workshoppar²¹. Vid den första träffen (workshop 3,5) formulerades rubriker och utkast för tentativa slutsatser från studien:

Samhällsförändringar bryter och drar i planeringens handlingsutrymme.

[regionalisering, internationalisering, privatisering, digitalisering, "teknokrativering", politisering, individualisering, tillit]

Den fysiska planeringen i Sverige är i huvudsak organiserad utifrån att staten har en reglerande roll och att kommunerna har planeringsmonopol för mark- och vattenanvändning. Samtidigt finns ett antal intressen som styrs mer utförligt från statlig nivå, till exempel infrastrukturutbyggnad vilket har stor påverkan på studien om stationssamhällen. Möjligheten att påverka den fysiska miljön i mindre orter påverkas också av att landsbygdens väginfrastruktur i stor utsträckning hanteras av Trafikverket. Det finns på så sätt ett glapp mellan lokalsamhället och utvecklingen av ortens gemensamma rum och de som har beslutsmandat för fysiska förändringar.

Privatiseringen påverkar handlingsutrymmet och kommer kanske till mest konkret uttryck i att många av de tidigare stationsbyggnaderna sålts och idag är i privat ägo. Dynamiken mellan offentlig och privat sektor är synlig i avreglering av offentlig verksamhet och en större tilltro till att marknadsvillkor ska öka effektiviteten inom offentlig sektor och välfärdsproduktion så som skola, vård och kollektivtrafik. Motsvarande problemställningar finns i upphandling av privata tågoperatörer som främst fokuserar på de kommersiellt lönsamma linjerna och tiderna. Tågutbudet och kollektivtrafikförsörjningen blir marknadsbaserad vilket verkar ojämnt i tätare respektive glesare områden.

21 Medverkande på Workshop 3,5 och 3,75 var: Anna Kronvall, VGR; Pontus Gunnäs, VGR; Charlotta Capitaio Patrao, Göteborgs Universitet; Tony Svensson, KTH; och Nils Björling, Chalmers.

Strukturella förändringar som regionalisering, centralisering, globalisering och digitalisering förändrar planeringens handlingsutrymme. När den fysiska planeringen fortfarande baseras på uppdelning mellan statlig reglering och kommunal fysisk planering uppstår glapp mellan administrativa (demokratiskt styrda) områden och funktionella regioner, till exempel för planering av kollektivtrafik och landsbygdens infrastruktur i förhållande till lokal markplanering (stadsplanering i städer, orter och på landsbygder).

Det finns utmaningar som beror på planeringens tidsliga och rumsliga fördröjningar

[handlingshorisonter, synkronisering, målkonflikter mellan olika planeringsprocesser, planeringsaktörer]

En tidigare tydlig uppdelning mellan kommunal och statlig nivå synliggör i och med en ny dynamik mellan administrativa indelningar och funktionella regioner en mångfald av lokala, kommunala, delregionala, regionala och nationella intressen. Samhällsnivåer som förändras utifrån olika handlingshorisonter och med olika hastigheter. Från enskilda privata intressen med snabb förändringstakt till statliga långsamma planeringsprocesser kring till exempel infrastruktur. Det finns därmed påtagliga utmaningar med att synkronisera planeringsprocesser med olika hastigheter och klargöra dess tidsrumsliga konsekvenser på lokal, kommunal, regional och nationell nivå. Det är viktigt att förstå vilka konkreta konsekvenser som uppstår i de ofta långa tidsperioderna mellan planering, beslut och genomförande.

De tidsliga skillnaderna mellan olika genomförandeprocesser orsakar målkonflikter och inlåsningar mellan planeringsnivåer. Statliga, regionala, kommunala och lokala planeringsnivåer har olika intressen i att utveckla, bibehålla eller avveckla stationsorter. Potentialen i att strategiskt utveckla stationsorter får inte effekt om det inte medför handlingsutrymme att vidareutveckla den fysiska miljön runt stationen och vice versa. Samtidigt efterfrågar alla inblandade aktörer långsiktighet i planeringen, men ingen lyckas säkerställa den.

Västra Götalandsregionen och kommunerna utformar parallellt visioner och strategier. Regionen saknar "fysisk planering" och är beroende av kommunen och vice versa. Kommunen arbetar med fysisk planering men saknar "tågplanering". Möjligheterna att föra över kunskap mellan olika planeringsnivåer blir därför av central betydelse. Inte bara från en statlig och regional nivå till den kommunala och lokala utan även tvärs om.

Generella mål för arbetet med stations samhällen behöver kompletteras med kunskap om specifika förutsättningar

[landskap, arbetsmarknad, arbetsplatser, service].

Att i planeringsprocessen skilja på perioder av gemensam kunskapsutveckling och strategiskt beslutsfattande kan vara ett sätt att arbeta mer dynamiskt med både olika planeringsnivåer och de tidsliga konsekvenserna av långsamma genomförandeprocesser. Styrning med utgångspunkt i "centralortsprincipen" och

ett synsätt som bygger på distribution av resurser från stat till region har format ett teknokratiskt och systemorienterat synsätt på planeringen. Det finns en grundtanke om "top-down planering" som idag utmanas av planeringspraktiken och av planeringsteorin.

Ojämn geografisk utveckling bör ses som en planeringsförutsättning. Generella principer får olika konsekvenser lokalt eftersom förutsättningarna skiljer sig åt på olika platser och geografiska sammanhang. Det kräver att kunskap om de specifika lokala och kommunala förutsättningarna lyfts vidare upp i planeringsprocessen och kan inkluderas i den strategiska planeringen på kommunal, regional och statlig nivå.

Är begreppet stationssamhälle användbart?

[plats - nod]

Studierna i de olika delstudierna har problematiserat begreppet stationssamhälle som ett för snävt begrepp. Den lokala situationen behöver snarare diskuteras utifrån en större mångfald av lokala och regionala förutsättningar. Den innebär bland annat att lokal utveckling inte enbart kan baseras på tillgänglighet till stationen utan behöver diskuteras som tillgänglighet till en mångfald av vardagliga funktioner, bostäder, arbetstillfällen, service, rekreation etc. Både lokalt och regionalt. Beroende på hur tillgängligheten till dessa målpunkter ser ut i sin helhet påverkas användningen av kollektivtrafik och den lokala utvecklingen. Det behövs en teori och planeringspraktik för stationssamhällen som utgår från en omväxlande topografi samt sätter den mindre orten i både en lokal och regional kontext (plats och nod). Ett sätt att då uttrycka plats och nod är lokal nytta i ett regionalt system respektive regional nytta i lokal platsutveckling.

Sammantaget synliggör diskussion om plats och nod att flera lokala analyser av en plats, samband mellan plats och nod bör ligga till grund för regionala, kommunala och lokala beslut om förändringar. Till exempel Ortsanalys eller Lokal Ekonomisk Analys.

Det finns lokala-regionala lokaliseringskonflikter

[Hästgården, E6an, Vattnet; [Glapp mellan lokal - kommunal - regional - statlig planering]

Studien visar på obalans mellan prioriteringar på lokal, kommunal och regional nivå. Investeringar i olika infrastrukturer och markplanering för olika verksamheter skapar målkonflikter. Ett av de tydligaste exemplen är hur investeringar i E6 och väginfrastruktur konkurrerar med investeringar i Bohusbanan. Etableringar och kommunens markplanering tenderar att söka sig till lägen som skapas längs med motorvägen och inte lägen som skapas av närheten till stationen i Munkedal och Dingle. Det lokala utbudet av handel och service i Munkedal begränsas av handelsetableringar i Uddevalla. Torp är på så sätt att betrakta som ett internhandelsområde för Bohuslän och inte enbart ett externhandelsområde för Uddevalla. Motsvarande konflikter finns mellan målen om stationsnära bebyggelseutveckling i Öxnered och planeringen av bostäder närmare vattnet.

Att utveckla en teori för stationssamhällen som utgår från rurbana förutsättningar.

Begreppen och arbetsmetoderna kring urbana stationssamhällen har i stor utsträckning formats av Göteborgs kommunalförbund. Utmaningarna och potentialen i de stationssamhällen som finns inom Göteborgs arbetsmarknadsregion utgår i stor utsträckning från att hantera ekonomisk tillväxt och växande befolkning. Dessa särskilda regionala förutsättningar finns inte i de orter som studerats inom ramen för delstudien (Dingle, Öxnered & Ljung). Teoribildningen kring urbana stationssamhällen riskerar att formuleras utifrån ett urbant tolkningsföreträde och riktas mot att beskriva och hantera de utmaningar som särskiljer de större städerna och tätare miljöerna. För att möjliggöra ett rumsligt/geografiskt helhetstänkande finns behov av att utveckla en teori för stationssamhällen som utgår vad som kan ses som rurbana förutsättningar, dvs. orterna utgör i större utsträckning hybrider av både rurala och urbana markanvändningslogiker.

Det gäller till exempel särskilda förutsättningar att arbeta med bebyggelseförtätning eftersom det ofta saknas exploateringsvilja från privat sektor. Stagnerad befolkningsutveckling problematiserar de samhällsekonomiska kalkylerna eftersom de baseras på tillväxtfaktorer och potential som skapas av allmänna investeringar i infrastruktur. Orterna karaktäriseras snarare av ombyggnadsbehov för de som redan bor på orten och för att säkerställa en mer resurseffektiv markanvändning än att det ska generera befolkningsökning och ekonomisk tillväxt.

Tydliggöra en större uppsättning typologier för vad ett stationssamhälle kan vara

[Generella mål - specifika lösningar]

Det finns ett behov av att differentiera olika kombinationer av lokala (plats) och regionala (nod) funktioner samt olika lokaliseringslogiker av bostäder och verksamheter runt en station. Ett bredare spektrum av typologier kan ge stöd för att omtolka generella mål till specifika lösningar baserade på regionala och lokala olikheter. Detta efterfrågar återigen planeringen som en kombinerad kunskapsprocess och beslutsprocess.

Samverkan är inte att alla gör samma sak, utan att olika aktörer gör vad de kan tillsammans

Vid den efterföljande workshopen (3,75) diskuterades mer utförligt rubrikerna som underlag till delstudiens slutrapport och workshop 4. I samtalen vid de två workshoparna problematiserades de tentativa slutsatserna utifrån den regionala planeringens nuvarande handlingsutrymme. Vad som konkret kan förändras i den regionala planeringspraktiken och hur kunskapsöverföring mellan aktörer och planeringsnivåer kan institutionaliseras blev därför den centrala frågeställningen inför den avslutande workshopen i delstudien. För att påbörja en diskussion om inomregional samverkan beslutade arbetsgruppen att genomföra Workshop 4 som en intern workshop med regionens tjänstepersoner som arbetar med både regional fysisk planering (strukturbild), transportinfrastruktur och platsutveckling.

WS 4 – Tvärsektoriell regional planering och utveckling

Vid den avslutande workshopen för delstudien (2020-02-05) medverkade tjänstepersoner från Västra Götalandsregionen²². Workshopen var ett tillfälle att informera fler tjänstepersoner på regionen om studien och ge möjlighet att diskutera hur regionens eget handlingsutrymme ser ut och hur olika verksamheter kan samarbeta med sina kompetenser för att utveckla stationsorter i en hållbar och energieffektiv riktning.

Vid workshop 4 presenterades också slutsatser från regionens arbete *Hållbara platser* (Björling & Ohlén, 2018). De två projekten har flera anknytningar och visar att det inom regionen finns tematisk kunskap som behöver koordineras i det regionala utvecklingsarbetet så att inte investeringar suboptimeras eller beslut motverkar varandra. Ett exempel som nämndes var att det annars finns en risk att en förvaltning på regionen ger stöd till lokal serviceutveckling samtidigt som en annan förvaltning minskar på kollektivtrafiken. Samtidigt visar erfarenhet från arbetet med Hållbara platser att regionen i projektform kan samverka direkt med lokala aktörer och på så sätt konkret arbeta med kunskapsöverföring och koordinering av insatser. Västra Götalandsregionen har genom erfarenheterna med Hållbara Platser och pågående arbete med ny regional strukturbild en unik möjlighet att arbeta med stationssamhällen som både (lokal) plats och (regional) nod.

Efter presentationerna genomfördes ett gemensamt samtal som strukturerades av följande tre frågor: a) Vad är Västra Götalandsregionens Area of Control? b) Hur kan regionen driva samskapande samhällsplanering? (Mellan sina sektorer, mellan region, kommun, stat, lokala aktörer? Vilka processer kan VGR initiera, driva? Vilka processer ska VGR inte driva, lämna åt andra?) och c) Hur kan utvecklingsarbetet stärkas som både kunskapsproduktion och beslutsfattande? (skaffa sig kunskap om lokala effekter av regionala strategier? säkerställa stabilitet så att andra aktörer kan anpassa/utveckla sig? ge utrymme till omförhandling om besluten var fel?)

En av de första aspekterna som lyftes i diskussionen var att många svårigheter till samverkan mellan regionens förvaltningar och mellan region och kommuner beror på organisationen och resursbrist. Regionens tjänstepersoner har inte möjlighet att föra direkt dialog med alla 49 kommuner och gör det idag i stor utsträckning via kommunalförbunden. Kommunalförbunden blir centrala aktörer för kunskapsöverföring. Både från regionen till kommunerna men också från kommunerna till regionen vid revideringar av de regionala strategi- och måldokumenterna. Utvecklingsmöjligheterna riskerar då att bli beroende av hur enskilda tjänstepersoner agerar och har kunskap om att initiera och driva projekt. Dessutom har kommunerna planmonopol och det finns en känsla bland regionens tjänstepersoner att regionen inte ska lägga i sig i kommunernas planeringsarbete.

²² Medverkande på Workshop 4 var: Anita Rynvall Mårtensson, VGR; Martin Elofsson, VGR; Henrik Olsson, Innovatum; Björn Ohlén, VGR; Pontus Gunnäs, VGR; Charlotta Capitaio Patrao, Göteborgs Universitet; och Nils Björling, Chalmers.

Samtidigt efterfrågades på mötet ett mer proaktivt regionalt utredningsarbete som kan beskriva mellankommunala och delregionala effekter av investeringar i både infrastruktur och lokal platsutveckling. De övergripande målen om regionförstoring och att alla delar av regionen är betydelsefulla men behöver ligga till grund för en politisk förhandling som kan klargöra hur konkreta investeringar ska prioriteras.

Regionen och kommunerna kommer idag ofta överens när det gäller investeringar från staten. Men, det är svårare att arbeta med prioriteringar längs de olika järnvägsstråken. Arbetet sker idag i olika stråkgrupper där kommunerna ingår men det finns ett svagt mandat för förhandling och det blir därför svårt att komma överens. De formella avvägningarna sker via kommunalförbunden som tenderar att göra andra politiska överväganden än att se till stråken i sin helhet och på regional nivå sker inte prioriteringen utifrån bebyggelseplanering utan från ett helhetsperspektiv på infrastruktur och kollektivtrafikförsörjning.

Arbetsgruppens tentativa slutsatser

Genom hela arbetsprocessen har arbetsgruppen kontinuerligt formulerat och omformulerat tentativa slutsatser. De ansvariga forskarna för delstudien har ansvarat för skrivprocessen men innehållet har formats och omformats av arbetsgruppens samtal i den samskapande arbetsprocess som projektet undersökt. Samtalens riktning har även påverkats av pågående arbete med stråkgrupper och utbyte med de andra delstudierna i SamSam genom kontinuerliga möten med forskargruppen. Arbetet med de tentativa slutsatserna har fungerat som ett återkommande verktyg för att organisera delstudiens genomförande och sortera arbetsmaterial med utgångspunkt i frågeställningar, teman, kartläggningar och analyser. Arbetsgruppens samtal kan ses som parallell laboration där teori och metod som legat till grund för arbetet diskuteras i förhållande till det empiriska arbetet och pågående planeringspraktik. De tentativa slutsatserna utgjorde på så sätt ett centralt arbetsredskap för att ge arbetsgruppens samtal riktning och gemensamt klargöra resultatet och slutsatserna från delstudiens genomförande och arbetsprocess.

Kritiska faktorer

Studiens successiva utveckling och bearbetning sammanfattas i detta kapitel som kritiska faktorer. Resultatet ligger till grund för diskussionen i nästa kapitel.

De kritiska faktorer för hållbar och energieffektiv utveckling av stationssamhället som den delregionala delstudien identifierat går att sortera under tre rubriker: Regionala faktorer, Lokala faktorer och Institutionella faktorer. Ett viktigt resultat från delstudien är att regional och lokal nivå inte alltid sammanfaller med en regional och kommunal indelning i administrativa områden. Den regionala nivån avser i detta sammanhang en rumslig kontext som från ett mer övergripande perspektiv ger förutsättningar till stationssamhällets utveckling. Motsvarande gäller för lokal nivå som här avser det specifika stationssamhällets rumsliga kontext och samlade perspektiv.

Regionala faktorer

Möjligheten att åka tåg och att järnvägen är användbar för vardagliga resor och transporter är en grundläggande kritisk faktor som påverkas av regional nivå. Stationssamhället är beroende av vilken tillgänglighet till lokala arbetsmarknader som järnvägen och kompletterande kollektivtrafik ger. Tillgängligheten gäller både till och från stationssamhället och till och från arbete, boende och rekreation/fritid. Det är betydelsefullt att se tillgänglighet i förhållande till hur behoven ser olika ut vid olika tider på dygnet och olika behov för vardag, helg och hur resandet skiftar under året.

Strukturen på järnväg och transportmöjlighet utifrån övrig infrastruktur är i sin tur en kritisk faktor med avseende på möjligheterna att röra sig i flera olika riktningar. En statisk position i förhållande till ett planerat regionalt centrum riskerar att begränsa det enskilda stationssamhällets potential för lokal utveckling och möjlighet att hantera förändring över tid. Dingle, Öxnered och Ljung uppvisar som exempel betydelsefulla skillnader. Dingle har näst intill ett enkelriktat förhållande och i stort sett enbart möjligheter att använda järnvägen för resor söderut. I Ljung-Annelund finns på grund av trafikeringen på järnvägen möjligheten att resa både söderut och norrut. I Öxnered finns infrastruktur i alla riktningar men trafikeringen mot Göteborg dominerar och riskerar att begränsa de upplevda möjligheterna och relevansen att använda tåg för lokala resor till Vänersborg, Trollhättan och Uddevalla. Det finns därmed i alla tre fallstudierna exempel på en lokal-regional konflikt mellan vilka investeringar i infrastruktur och trafikering som prioriteras. En prioritering som i Västra Götaland i stor utsträckning handlar om utbyggd trafikering och infrastruktur runt Göteborg eller utökad tågtrafikering (pendeltåg) i andra delar av regionen som runt Trestad eller till och från Skövde och Borås. De perspektiv på regionala centra och periferier som präglar regionens och kommunernas planering framträder på så sätt som en tredje kritisk faktor som påverkar vilka investeringar eller trafikeringsoptioner som prioriteras.

Lokala faktorer

På lokal nivå är det också i huvudsak tillgången till stationen och tillgång till järnvägen som infrastruktur som är en kritisk faktor för hållbar och energieffektiv utveckling. Men, tillgången och tillgängligheten till andra vardagliga funktioner som skola, mataffär, service och fritidsaktivitet framträder också som avgörande för möjligheterna att utveckla ett stationssamhälle bortom stationen. Ett diversifierat utbud av arbetsplatser, bostäder och infrastrukturer stärker den lokala plastkvalitén och minskar de totala behoven av att resa.

Utifrån både ett lokalt och regionalt perspektiv är utgångspunkten i befintlig infrastruktur och bebyggelse en kritisk faktor eftersom det finns en stor mängd investerad energi och ekonomiska värden i befintliga strukturer. Det leder i sin tur till att det över tid finns potential i att samlokalisera nya målpunkter med befintliga målpunkter och befintlig infrastruktur. Samtidigt krävs det i många fall ett kritiskt perspektiv på hur vardagliga målpunkter i det regionaliserade stadslandskapet lokaliseras i lägen som leder till fler och längre transporter och större energianvändning. En sådan analys behöver ske utifrån både ett lokalt, kommunalt och regionalt helhetsperspektiv.

Det leder också till att förståelsen av lokala förutsättningar behöver problematiseras i förhållande till modeller för hållbar och energieffektiv utveckling. Till exempel att stationsnärlighet inte kan ses som ett statistiskt mått när all bebyggelsen ofta ryms inom det "stationsnära" läget på 800 meter. En annan förutsättning är att den bebyggelseförtätning som eftersträvas kanske inte kan genomföras eftersom det kringliggande landskapet eller topografin inte ger de möjligheterna eller att det inte finns ekonomiska möjligheter att genomföra planeringen. Den ekonomiska potentialen som finns i de stationsnära lägena kan då inte realiseras eftersom det exploateringsstryck för ny bebyggelse som finns runt stationer i större orter saknas i de mindre orterna på grund av en perifer placering i det regionaliserade stadslandskapet.

Institutionella faktorer

Avslutningsvis påverkas möjligheterna till en hållbar och energieffektiv utveckling av institutionella förutsättningar att hantera och motverka mellankommunal konkurrens. Motsättningar mellan kommuner riskerar att undergräva regionala strategiska alternativ för en långsiktigt hållbar och energieffektiv utbyggnad av infrastruktur och bebyggelse. För att motverka suboptimering av både investeringar i ny och användningen av befintlig infrastruktur och bebyggelse behöver regional trafikplanering samordnas med kommunal bebyggelseplanering. Möjligheten att föra samman och synkronisera kompetens och expertis från olika professioner/sektorer och planeringsnivåer är på så sätt en kritisk institutionell faktor.

Verktyg för att koordinera kommunal-regional planering

Med utgångspunkt i studiens resultat diskuterar kapitlet hur den regionala och kommunala planeringen kan koordinera sina mandat och arbetsprocesser. Diskussionen sker med utgångspunkt i en skiss på institutionell design för hållbar utveckling med avseende att förbättra möjligheterna att arbeta gemensamt med stationssamhället som både plats och nod.

Samskapande samhällsplanering - En institutionell design för hållbar utveckling

Planering är en förutsättning för att styra samhällsutvecklingen i en önskvärd riktning. De senaste decennierna har det svenska samhället genomgått strukturella förändringar som påverkar den offentliga planeringens handlingsutrymme i relation till energieffektiv och hållbar utveckling och övergripande utmaningar som miljö- och klimatpåverkan och tilltagande socio-ekonomiska skillnader mellan och inom regioner och kommuner. Även mandatet för den offentliga planeringen att styra samhällsutvecklingen i en politiskt eftersträvad riktning har förändrats genom ny lagstiftning, resurs- och kompetensfördelning mellan offentliga och privata aktörer och genom ekonomiska strukturomvandlingar. Detta kräver i sin tur nya samarbeten mellan offentliga- och privata aktörer för att hantera investeringar i infrastruktur, trafikering på järnväg och kollektivtrafik och bebyggelseutveckling.

I relation till möjligheterna att planera för en hållbar och energieffektiv utveckling av stationssamhällen i ett regionalt sammanhang framträder att varken kommunerna eller regionerna har mandat att på egen hand planera för utvecklingen av sina respektive funktionella regionala sammanhang. För att möta dessa utmaningar framstår en institutionell design som stärker förutsättningarna för samverkan mellan statlig, regional och kommunal planering, och de som bor och verkar på en ort som en kritisk faktor. Det som behövs är koordinerade planeringsprocesser, en dubbelriktad kunskapsöverföring och fördelning av mandat och resurser mellan planeringsnivåer.

Kunskapsöverföring och en mångfald av intressen

Konkret handlar det om att tidsmässigt samordna den kommunala, regionala och statliga planeringen och klargöra hur de olika planeringsnivåerna har olika tidshorisonter på planering och resurser för genomförande. På så sätt kan möjligheterna att koordinera kunskap, resurser och mandat från olika aktörer och planeringsdiscipliner successivt testas och utvecklas genom fortsatt arbete med stationssamhällen. Uppdelning i olika politikområden för bebyggelse, infrastruktur, miljö, näringsliv riskerar annars att leda till "kulturkrockar", intressekonflik-

ter och hierarkier mellan olika professioner och planeringsnivåer som låser den lokala-regionala utvecklingen. Inlåsnings effekter som riskerar att reproducera nuvarande förutsättningar och begränsa omställning till en hållbar och energieffektiv utveckling utifrån hur den fysiska miljön idag är sammansatt och organiserad.

Konflikter mellan olika intressen och målbilder har dock varit möjliga att hantera inom ramen för delstudien när medverkande aktörer från olika planeringsnivåer och sektorer fått möjligheter att inhämta kunskap och förståelse för varandras perspektiv. De som medverkat har visat att de gemensamt kan utveckla svar på komplexa frågor och utveckla strategier som gör att resurser kan prioriteras i en gemensam riktning. Men, aktörerna har vid delstudiens workshopar (forum och arena) varit mer "fria" i förhållande till sina professionella och institutionella roller och i kartläggningen av den regionala planeringsorganisationen och i delstudiens intervjuer framträder att det finns begränsningar för kunskapsöverföring och långsiktig stabilitet i den faktiska planeringsprocessen.

I delstudien har ett designbaserat arbete med samskapande processer och scenarier visat hur ett gemensamt arbete mellan flera professioner kan hantera skillnader i upplevelse av centrum och periferi, motverka intressekonflikter mellan markanvändning, transporter och infrastruktur och utvidga perspektiven på vilka framtider som är möjliga att föreställa sig för ett lokalt stationssamhälle och regional omvandling. Det öppnar i sin tur för ett mer motståndskraftigt förhållningssätt med avseende på att framtiden kan se olika ut och att en för ensidig optimering mot en lokal eller regional framtid riskerar att bli kostsam om en annan framtid faller in.

Koordinera planeringen i tid

I det svenska planeringssystemet finns redan en inarbetad grundstruktur för planeringsprocessen som avser att säkerställa kunskapsutbyte, förhandling mellan olika intressen och demokratisk transparens i beslutsprocessen genom den kommunala planeringens processer av samråd, granskning och antagande. Lika så inkluderar den statliga och regionala planeringen en organisation med remiss och uppdatering av planer och program. Inom ramen för planering på respektive planeringsnivå finns relativt väl utvecklade former för en process med dialog som klargör planeringsförutsättningar, upprättar förutsättningar för politisk förhandling och leder till konkret beslutsfattande. Men, i praktiken finns det brister i hur det formella ramverket följs och hur olika planeringsnivåer och sektorer på ett mer utvecklat sätt kan arbeta i förhållande till varandras planeringsprocesser och tidsfönster.

Kommunerna tenderar att släpa efter med aktualiseringar av sin översiktliga planering som utgör de centrala planeringsinstrumenten för att hantera gränsdragningar mellan kommunala och statliga intressen samt koordinera mellan-kommunala och regionala intressen. Det finns också brister i hur översiktsplanen används som strategiskt verktyg för att styra planeringen. Istället riskerar den att bli ett visions- och marknadsföringsdokument som kommunen förhåller sig till mer fritt i förhållande till initiativ och möjligheter som dyker upp och vilka intressen som dominerar planeringen (SOU 2018:46). En mer synkroniserad

kommunal planering är något som Boverket (2018) pekar på i sitt arbete med en utvecklad modell för översiktsplanering. I den ny modellen betonas att kommunerna ska peka ut övergripande utvecklingsstrategier och att strategierna ska aktualiseras under varje mandatperiod.

I analysen av delstudiens intervjuer och kartläggningar framträder att brister i aktualisering kan relateras till att omvandlingshastigheten i många mindre kommuner är långsam. Osäkerheten inför vilka förändringar som kommer påverka kommunen blir stor och det är svårt att i en översiktsplan visa på vilka markanvändningsbehov som finns eller kommer uppstå. Dessutom finns det glapp mellan den befolkningsförändring som sker i en stagnerande kommun och de mål och visioner om befolkningsökning och tillväxt som kommunerna anger som mål för planeringen.

Planeringens tidsfönster och tidshorisonter

I samspelet mellan kommunal nivå och regional respektive statlig nivå framträder i studiens intervjuer att det också finns utmaningar som beror på att det råder oklarheter över när det finns möjligheter att påverka den regionala och statliga planeringen. Kommunerna pekar ut områden för ny bebyggelse men har inte förutsättningar att aktivt arbeta med planeringens genomförande eftersom exploateringsstrycket är lågt och den kommunala budgeten inte medger investeringar i nya infrastruktur utan att området exploateras av privata aktörer. Omvandlingshastigheten är långsam och ofta ryckig med avseenden på att genomförande sker reaktivt på privata initiativ. Det blir då svårare att synkronisera planeringen med den regionala och statliga planeringens tidsfönster och långa tidshorisonter.

Från statlig och regional nivå framträder å andra sidan bristande kunskaper om lokala förutsättningar och det finns en risk att ett hierarkiskt synsätt på statlig och regional planering som överordnad kommunal planering begränsar kunskapsåterföring om lokala förutsättningar. Till exempel vilka förutsättningar som finns för bebyggelseutveckling i ett mindre samhälle med en station, eller längs med en järnväg. Stationssamhället riskerar då att från regional nivå förenklas till en abstrakt nod längs med ett stråk och från kommunal nivå pekas stationsläget ut som en möjlighet, men påverkansmöjligheterna på kommunal nivå som förändrar nodens potential för lokal platsutveckling är begränsad. Dessutom saknas i många fall mandat och politisk vilja att på regional nivå diskutera övergripande strategier för markanvändning och mellankommunal konkurrens. Kommunalförbundens strukturbilder är ett försök. Men, det har visat sig svårt att nå konkret genomförande då strategierna och riktlinjerna är redovisade på diagrammatisk och principiell nivå och inte i detalj klagör hur topografi, infrastruktur och bebyggelsemönster samspelar och skapar delregionala möjligheter och begränsningar. På strukturell nivå är omfördelning av kommunernas budget utifrån befolkningens mängd en påverkande faktor.

För att diskutera hur de här inlåsningarna kan öppnas upp behövs förslag på hur en statlig, regional och kommunal planering kan omstruktureras och i större utsträckning koordineras. Från delstudiens erfarenheter framträder behov av en design för den regionala planeringen som ger utökad utrymme att kombinera: a) dialog (forum) mellan inblandade aktörer att gemensamt formulera, scenarier

och målbilder och identifiera utmaningar med; b) grundliga professionella analyser och kunskapsunderlag (arena) och; c) konkreta förhandlingar och avstämningspunkter för beslutsfattande (court) som ger planeringen långsiktig stabilitet.

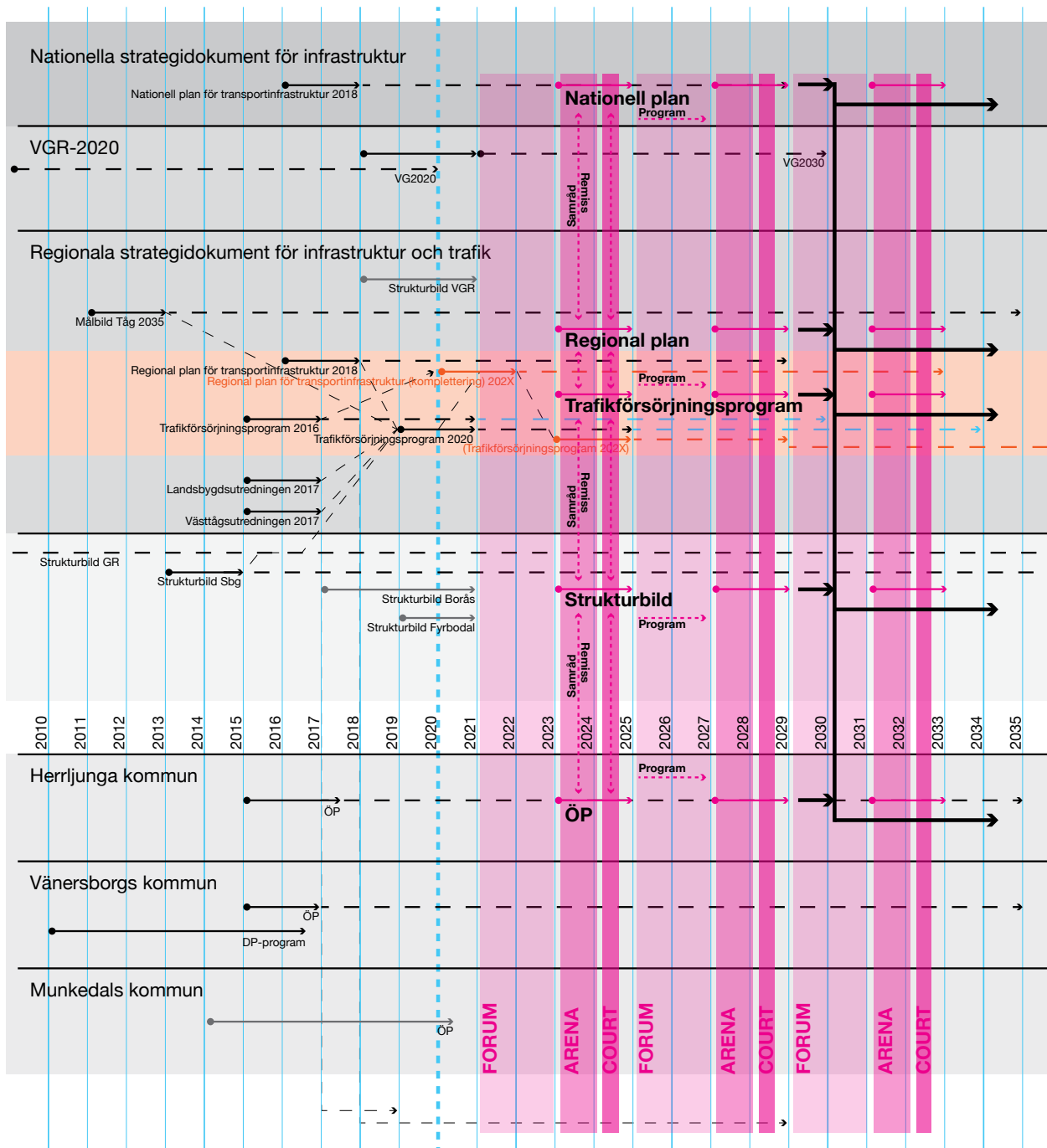
Men, för att en gemensam design ska bli möjlig krävs också en struktur som vid sidan av kunskapsöverföring mellan olika aktörer, sektorer och planeringsnivåer säkerställer demokratisk transparens, påverkansmöjligheter och ansvarsutkrävande för samverkansprocesser där flera aktörer kan medverka med sina olika resurser, kompetenser och beslutsmandat. Det vill säga en design som visar hur samhällsplaneringen av det regionaliserade stationssamhället tar hänsyn till enskilda och allmänna intressen, förädlar möjligheter i regionens (alla) olika delar och som formar en gemensam regional samhörighet.

En institutionell skiss

Sammantaget är det med erfarenhet från projektets olika delstudier intressant att skissa på hur en design för regional planering som säkerställer faser av forum, arena, court i det statliga-regionala-kommunala samspelet om hållbar och energieffektiv utveckling av stationssamhällen skulle kunna se ut (figur 31). Genom att planeringsprocesserna för att aktualisera, uppdatera och ta fram nya planer och program koordineras kan dialog, kunskapsöverföring och förhandling ske på ett relevant sätt i förhållande till var i processen som respektive planeringsprocess befinner sig och är lämplig att påverka.

Att samordna planerna är enkelt i en diagrammatisk illustration över regionens planeringsprocesser men komplext i verkligheten då det är många aktörer, planer och samband inblandande och planeringens genomförande har olika tidshorisont och återkopplingscykler.

Den formella planeringsprocessen på kommunal nivå är redan idag styrd av aktualitetskrav under varje mandatperiod men det saknas institutionaliserad koordinering av avstämningspunkter mellan kommunala, regionala och statliga nivåer så att det "vertikala" utbytet successivt inkluderar dialog, kunskapsöverföring, analys och förhandling. Illustrationen försöker därför illustrera hur skeden av forum, arena och court behöver institutionaliseras inom respektive planeringsnivå och planeringsdokument och inkluderas i den samskapande planeringen mellan planeringsnivåer. Det vill säga att motsvarande praxis som idag finns för aktualisering, samråd, granskning och antagande på kommunal nivå behöver utvecklas för överlämningspunkter mellan respektive organisation för att säkerställa en både tvärsektoriell och nivåövergripande arbetsprocess. Programarbete för översiktsplaner och trafikförsörjningsplaner kan till exempel ses som ett gemensamt forum där initiativ och dialog om förutsättningar, potential för lokal och regional utveckling och fördelning av insatser kan diskuteras i en öppen och utforskande dialog. Därefter ses respektive aktualisering och revidering av planeringsdokumenten som en arena där konkreta/professionella utredningar och förhandlingar sker genom remiss och samråd. Avslutningsvis antas planerna i court på respektive planeringsnivå och ligger till grund för programarbete inför nästa aktualiseringsperiod. Det nya forumskedet kan också ses som en genomförandeperiod för beslutade investeringsprojekt. Insatser som i form av nyckelprojekt samlar relevanta lokala, kommunala, regionala och statliga aktörer kring till exempel investeringar i ett stationssamhälle.

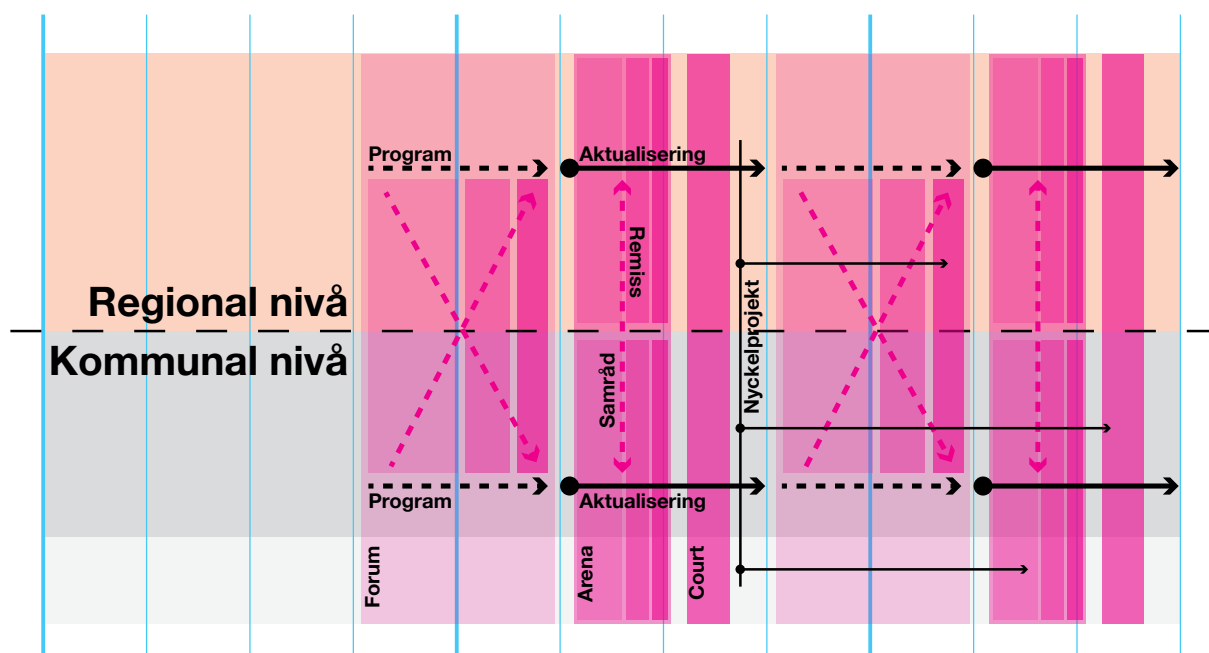


Figur 31, Design för regional-kommunal samskapande planering

Illustrationen illustrerar hur planeringsprocesser på regional, delregional och kommunal nivå behöver koordineras med utgångspunkt i vilka tidsfönster som är öppna för dialog och kunskapsöverföring (forum), analys och utredning (arena) och beslut (court).

Idag är kunskapsöverföringen och överlämningspunkter mellan kommuner och region inom VGR i stor utsträckning organiserad via kommunalförbundens nätverk och regionutvecklare på VGR. Det gör att processen är beroende av det arbete som enskilda tjänstepersoner gör eller inte gör. Det leder å ena sidan till att det finns flexibilitet och snabb anpassningsbarhet i arbetsprocessen när nya förutsättningar dyker upp eftersom det är relativt få personer som styr hur processen och kunskapsutbytet organiseras. Å andra sidan gör det arbetsprocessen sårbar och minnet av tidigare arbete riskerar att försvinna från organisationen om de ansvariga till exempel byter jobb.

Dessutom finns utmaningar som beror på att kunskapsöverföringen sker sektoriellt mellan aktörer och möjligheten att samordna initiativ från regionens och kommunernas olika förvaltningar riskerar att begränsas. De bredare diskussionerna om infrastruktur och bebyggelseutveckling längs med ett järnvägsstråk som till exempel sker i "stråkgrupperna" för de olika järnvägsprojekten riskerar då att falla tillbaka i en territoriell/administrativ indelning i kommuner och kommunalförbund när den politiska förhandlingen om prioriteringar sker via kommunalförbunden. I intervjuerna med tjänstepersoner framkommer att de mer öppna dialogbaserade forumen riskerar att frikopplas från de politiska förhandlingarna om inte kommunerna och regionen säkerställer kunskapsöverföring mellan sina respektive förvaltningar och mellan tjänstepersoner och politiker.



Figur 32, Koordinering och kunskapsöverföring. Om program och aktualisering av kommunala och regionala planeringsdokument koordineras finns möjlighet att institutionalisera kunskapsöverföring mellan planeringsnivåer. Kunskapsöverföringen under programskede behöver utvecklas med en egen arbetsordning av Forum, Arena och Court, liksom denna process redan finns inarbetad i aktualiseringsprocessen på respektive planeringsnivå. Programskedet är även lämpligt som tidsperiod för att initiera nyckelprojekt som samlar statliga, regionala, kommunala och lokala aktörer kring specifika genomförandeprocesser.

Det som efterfrågas i skissen för regional planering är en tidplan och struktur för hur program och planer utvecklas samt att avstämningspunkter kompletteras med institutionaliserade rutiner på kommunal, delregional och regional nivå (se figur 32). En koordinerad struktur ger i sin tur möjlighet att i arbetet med stationsområden synkronisera regionen och kommunerna och deras olika arbetsuppgifter så att de tillsammans utifrån sina olika mandat och uppdrag har handlingsutrymme att gemensamt planera för infrastruktur, transport och bebyggelse.

I genomförandet går det då att fördela ansvar för att gemensamt stärka stationsområdet som både plats och nod. Hållbar och energieffektiv utveckling kan i större utsträckning utgå från både lokal och regional potential. Till exempel ger en långsiktig regional stabilitet i kollektivtrafikförsörjning och infrastruktur trygghet att genomföra investeringar i den lokala bebyggelsen eller argument för långsiktig omlokalisering av verksamheter för att minska behovet av lokala transporter.

Samverkan kan utvecklas genom att olika aktörer arbetar med sina respektive mandat i förhållande till varandra. Olika aktörer får utrymme att arbeta med sina respektive verktyg, planeringsinstrument och arbetsprocesser för att ge stöd till utvecklingen av en stationsort med hjälp av verksamhet (innehåll), bebyggelse, transporter och infrastruktur. Vilket i sin tur också kan utvecklas genom att det finns en kontinuerlig process av dialog, analys och beslutsfattande som skapar tilltro mellan medverkande aktörer och kunskap om hur förutsättningarna för genomförande av planeringen på olika planeringsnivåer ser olika ut.

Sammantaget kan en mer koordinerad struktur mellan lokala, kommunala, regionala och nationella aktörer öka möjligheten att hantera mellankommunal konkurrens och intressekonflikter mellan markanvändning, transporter och infrastruktur.

Beslut öppnar för nya handlingsutrymmen

Den komplexa struktur som framträder när planeringsdokument från flera olika planeringsnivåer överlagras belyser hur beslut och prioriteringar på en planeringsnivå i sin tur öppnar för dialog och förhandling på en annan nivå. Förändringsprocesser för bebyggelseutveckling, transporter och infrastruktur har olika tidshorisonter och handlingsutrymmet för olika aktörer beror på beslut och prioriteringar på andra planeringsnivåer. Konkreta beslut kring till exempel markanvändning eller prioriteringar av investeringar i infrastruktur stänger inte enbart möjligheten för annan markanvändning eller andra investeringar utan öppnar också nya handlingsutrymmen för innovation och utveckling. Besluten som tas i en samverkande planeringsprocess med många aktörer med olika institutionella mandat är på så sätt inte bara begränsande utan ger möjlighet för nya händelseriktningar som inte kan ske utan konkreta beslut som säkerställer en ny stabilitet. Lokal planering kan då omhänderta potential som skapas av beslut på regional nivå och undvika den inlåsning som riskerar att uppstå av osäkerhet. Det betyder att strukturen för samverkan mellan olika planeringsnivåer behöver vara stabil över flera cykler av planeringens aktualiseringar och revideringar så att de inblandade aktörerna hinner lära sig att arbeta inom den struktur som organis-

rats. Det institutionella ramverket i sig utvecklas stegvis genom att inarbeta ny kunskap och erfarenhet från samverkansprocessen. Stabiliteten i planeringssystemet för det regionaliserade stadslandskapet ger utrymme och förutsättningar för fler aktörer att verka mellan och inom den formella planeringens ramverk och bidra med sina resurser och kompetenser.

En utvecklad strategisk regional planering

En utmaning som dock blir central i förhållande till samspelet mellan kommunal och regional planering, och som lyfts fram i intervjuer och analys av delstudiens arbetsprocess, är att den regionala planeringen upplevs som vag och som en i huvudsak "uppmuntrande" instans. Det pekar på att regionen i många fall inte har mandat eller politisk vilja att begränsa lokala initiativ som från ett regionalt perspektiv inte är de mest strategiska. Det riskerar att bli redundans i systemet då den regionala nivån är uppmuntrande i förhållande till kommunerna att prioritera bebyggelseutveckling i stationsnära och kollektivtrafiksnära lägen, men inte ställer konkreta krav som kan följas upp med förutsättningar för finansiering av investeringar i infrastruktur eller transporter. Kommunerna riskerar att planera utifrån förutsättningar som kanske inte kommer infinna sig. Ett exempel är Västtågsutredningens förslag till nya stationssamhällen som i stort sett är ofinansierad i förhållande till de investeringar som krävs för att utöka tågtrafiken och öppna nya stationslägen

När regionens och kommunernas samarbete sker med "en god vilja" (forum) utan att det leder till konkret förhandling om åtaganden (arena) och beslut om långsiktiga prioriteringar (court) riskerar det att leda till att kommunala, strategiska arbetsinsatser inte förmår att påverka eller förändra villkoren för underliggande logik kring lokalisering av bostäder, handel och verksamheter eftersom de inte tydliggör de långsiktiga förutsättningarna. Offentlig sektor är, som framkommer i de avslutande analyserna av delstudien, de aktörer som har möjlighet att etablera strukturella villkor för marknadsmässiga investeringar och innovation och nya affärslösningar för både exploatering, handel och service samt trafikering och transporter. Till exempel begränsas förutsättningarna att utveckla handel och verksamheter i mindre samhällen längs med Bohusbanan om staten, regionen och kommunen prioriterar möjligheterna till nya etableringar längs med E6an, eller ger möjlighet till exploatering på jordbruksmark.

En annan utmaning som framträder i intervjuerna och arbetsprocessen är att de politiker och tjänstepersoner som tar beslut om förändringar kring övergripande infrastruktur befinner sig på avstånd från de effekter som faller ut på lokal nivå. Möjligheterna och i vissa fall incitamenten begränsas till samordning eller till att med hjälp av en koordinerad planering motverka och ta ansvar för de problem som kan uppstå. Ett samband som gäller i båda riktningarna och även begränsar insikterna för vilka regionala konsekvenser som orsakas av lokala förändringar längs med till exempel en järnvägskorridor om antalet stationer ökar eller om bebyggelsen utvecklas på andra platser som är svåra att försörja med kollektivtrafik.

Mer konkret innebär det att på mellankommunal, delregional eller regional nivå överbrygga (negativ) mellankommunal konkurrens om befolkningstillväxt och

investeringar som riskerar att leda till att resurser suboptimeras och att bebyggelseutveckling sker där det inte finns bäst potential för utveckling utifrån ett regionalt perspektiv. Ett arbete som inte kan hanteras inom ramen för strategiska planeringsdokument på kommunal nivå utan behöver utvecklas som en kontinuerlig politisk dialog och förhandling mellan kommunal och regional nivå.

I dagens planeringssystem finns inga begränsningar för att utöka koordineringen mellan planeringsnivåer. Det saknas dock i många fall en aktiv reglering av markanvändning för att (kreativt) begränsa investeringar i ny bebyggelse och infrastruktur som är olämpliga med avseende på energieffektiva transporter och att minska miljö- och klimatpåverkan. Planeringen på regional nivå är därför beroende av att kommunerna frivilligt följer förslag på övergripande strategier i den kommunala regleringen av markanvändning genom översiktlig planering och detaljplaner. De övergripande processerna med regionalt strukturbildsarbete kan utgöra plattformar för att detta arbete institutionaliseras genom praxis med återkommande cykler av forum, arena och court.

Flera framtider

Sammantaget väcker denna diskussion i förhållande till utvecklingen av stationssamhällen frågor om vilka verktyg, styrmedel, målbilder och mötesplatser som planeringspraktiken vill och kan använda för att från flera planeringsnivåer långsiktigt koordinera offentliga investeringar så att bebyggelseutveckling och vardagslivet leder till ett mer energieffektivt samhälle med avseende på lokalisering och utveckling av produktion, konsumtion, infrastruktur, transporter och uppvärmning. I en bredare diskussion om planering synliggör de här utmaningarna hur skillnaden mellan funktionella regioner och administrativa indelningar som kommunreformen på 70-talet försökte motverka idag åter igen är påtaglig. Det politiska mandatet över den fysiska och offentliga planeringen blir därmed i många avseenden begränsat och fragmenterat i förhållande till dynamiken i vardagslivets regionaliserade stadslandskap.

Olika delar av regionen har ojämna villkor och planering och samhällsförändring leder till både positiva och negativa effekter. Olika framtider innebär till exempel att olika centra och periferier framträder som betydelsefulla för den kommunala och regionala utvecklingen. Idag präglas regionens och kommunernas planering av ett stort fokus på Göteborg som centrum i regionen och respektive central ort som centra i kommunen. Det synsättet på centrum och periferier leder till att investeringar som stärker närhet eller relationer till dessa centra är logiska och rationella att prioritera. Inför en osäker framtid och skiftande omvärldsförändringar finns dock behov av att kontinuerligt utvärdera effekterna av att nuvarande centra förflyttas på internationell, nationell, regional och kommunal nivå. I analysen av de framtidsscenarioer som testats i delstudien framträder att de lokala och kommunala utvecklingsmöjligheterna skiftar beroende på lokalisering och prioritering. Det är därför betydelsefullt att också synliggöra vilka målkonflikter som finns mellan olika framtider och mellan olika centra och periferier i både kommunal och regional skala. I delstudien har det till exempel handlat om att olika framtider ökar potentialen för olika delar av regionen eller att olika kommuner önskar olika prioriteringar av regionala medel för infrastrukturinvesteringar.

Det finns även inneboende motsättningar i en samhällsutveckling och planering som ökar samhällets resursanvändning och resande genom bland annat tillväxtorienterad planering och regionförstoring. Det mest resurseffektiva kan då, mot bakgrund av utfallet från de scenarier som testats i delstudien, vara att utveckla förutsättningarna för service och arbetstillfällen på fler platser i regionen och minska det totala behovet av att resa. Eller så förstärks planering mot en mer koncentrerad befolkningsstruktur. Båda alternativen och mellanliggande kombinationer kräver ett regionalt helhetsperspektiv som med hjälp av proaktiv planering kan hantera både de positiva och negativa konsekvenser som uppstår av de vägval som prioriteras.

Med en mer koordinerad planering där kommunala och regionala aktörer har förutsättningar att fördela planeringsansvar och aktivt använder reglering för att styra markanvändning i förhållande till investeringar i infrastruktur och transporter finns möjlighet att motverka oönskade och negativa lokala förändringsprocesser. Regionen och kommunerna kan då gemensamt använda planering och riktade investeringar som kan bryta reproduktionen av svaga lokala utvecklingsmöjligheter och ojämn geografisk utveckling i regionen.



Stationen i Munkedal

Konkreta steg vidare

För att ge stöd till en mer koordinerad planeringsprocess av det regionaliserade stadslandskapet beskriver kapitlet fyra förslag på hur delstudiens resultat kan vidareutvecklas av planeringspraktiken på regional och kommunal nivå.

I arbetet med skissen på en design för regional planering av hållbara och energieffektiva stationssamhällen framträder fyra teman för att utveckla samverkan mellan kommunal och regional planering. Teman som kan underlätta att samordna regionala, lokala och institutionella kritiska faktorer, koordinera perspektiv på lokal, kommunal och regional utveckling samt ge stöd för samspel mellan dialog, analys, förhandling och prioritering i en successiv implementering och konkretisering av en övergripande struktur:

1. Stationssamhällen kan ses som *nyckelprojekt* och gränsobjekt för en fortsatt testverksamhet som samlar flera planeringsnivåer och utgör bryggor mellan planering och genomförande. Stationssamhället som konkreta fysiska förändringar och avgränsade projekt samlar aktörer med olika resurser, kompetenser och beslutsmandat och skapar incitament för kunskapsöverföring, konstruktiv förhandling och innovation som kan förändra riktning på en lokal-regional omvandlingsprocess.
2. Den regionala planeringsnivån (i det här fallet Västra Götalandsregionen genom pågående strukturbildsarbete) kan utveckla en mer detaljerad geografisk kunskap för utvecklingsmöjligheter i regionens olika delar. Genom att kartlägga, analysera och sammanställa samspel mellan topografi, infrastruktur och bebyggelseutveckling kan regionen ansvara för att ta fram kunskapsunderlag som synliggör och lyfter fram den produktiva kapaciteten i regionens övergripande landskapsstruktur och *ekologier*.
3. Utifrån kartläggningen av ekologierna kan kommunerna och privata aktörer komplettera och utmana kartläggningen med ett bredare spektrum av hållbara och energieffektiva *typologier* för bebyggelse, infrastruktur, transporter och (af-färs)modeller för service och verksamheter.
4. Behov av att regionen utvecklar *differentierade utvecklingsstrategier* för regionens olika delar och platser. Vilket både berör konkreta fysiska målbilder för vad en plats ska vara och bli och hur det formas en övergripande diskurs kring alla delar som gör att de ses som inkluderande i regionens gemensamma utveckling. Differentierade strategier för att regionens olika delar ska kunna bidra med sina olika resurser i en gemensam regional berättelse som skapar samhörighet.

Målsättningen med de fyra temana är att visa på utgångspunkter för fortsatt arbete. En mer koordinerad planering mellan planeringsnivåer och aktörer innebär en praktik som successivt arbetar mer tillsammans och synkroniserar de aktörer

som styr och organiserar planeringsprocesserna på statlig, regional, kommunal och lokal nivå. Mer samverkan för planering och genomförande utvecklar i sig kunskap om de planeringsförutsättningar som påverkar andra medverkande aktörer. Arbetsprocessen leder på så sätt till ett gemensamt kunskapsunderlag där förutsättningar för investeringar i infrastruktur, trafikering, bebyggelseförändring eller tillgänglighet till offentlig service kan diskuteras gemensamt mellan lokala, kommunala, regionala och statliga aktörer.

Delstudiens kartläggningar och analyser visar att investeringsbehoven är unika för varje enskild plats och situation. Det går därför inte att ange till exempel generella tröskelvärden eller vilka regionala eller kommunala investeringar, exploateringsnivåer eller prioriteringar som krävs för att öppna eller stänga lokal utveckling i en viss typologi eller ekologi. Resultaten pekar snarare på att det i ett gemensamt kunskapsunderlag och genom detaljerade analyser av respektive stationsort och dess omgivande kontext finns förutsättningar för en konstruktiv förhandling som kan klargöra vilka investeringar och prioriteringar som kan katalysera energieffektiv och hållbar lokal/regional utveckling.

Sammantaget är det genom att fördjupa samarbetet, dialogerna och förhandlingarna mellan statliga, regionala, kommunala och lokala aktörer som en utvecklad design för planering av det regionala stationssamhället kan omsättas till konkret praktik. Utvecklingen av en mer samskapande samhällsplanering kräver att förutsättningarna för samskapande samhällsplanering testas och successivt utvecklas gemensamt av medverkande aktörer. Ett konkret första steg är att då använda stationssamhället som en nyckel.

Stationssamhällen som nyckelprojekt

I delstudien, som avsett att undersöka stationssamhällets specifika utmaningar har stationssamhället som en kombinerad nod och plats utgjort fokuspunkt för studiens diskussioner mellan forskare och praktiker. Vid workshoppar och möten med arbetsgruppen och forskargruppen har dialog, diskussion och prioriteringar ofta utgått från stationssamhället som ett gemensamt intresse för att problematisera och undersöka hur olika aktörer och planeringsnivåer kan samordna sina resurser, kompetenser och beslutsmandat för att säkerställa en hållbar och resurseffektiv utveckling.

I regionens och kommunernas fortsatta arbete kan motsvarande potential utnyttjas. Stationssamhället kan ses som ett nyckelprojekt som låser upp och konkretiserar planering och genomförande av infrastruktur, transporter och bebyggelse i kombination med att statliga och lokala aktörer kan ges utrymme att medverka i processen.

I arbetet med delstudien har en kombinerad process av planering och konkret genomförande lyfts fram som ett sätt att vidareutveckla dagens planeringsprocesser. Till exempel efterfrågar kommunerna och Länsstyrelsen att både Västra Götalandsregionen och Trafikverket i större utsträckning kan medverka i det kommunala planeringsarbetet för att inkludera deras perspektiv och kompetenser tidigare i processen än i planeringens samrådskede. Ett helhetsperspektiv

och holistiskt angreppssätt på stationssamhället i öppna forum kan utgöra komplement inför den formaliserade planeringens faser av förhandling, fördjupad analys, prioriteringar och konkret beslutsfattande som sker i översiktsplan och regionens program och planer. Ett arbete som kan organiseras genom att kunskap från olika expertgrupper koordineras utifrån utmaningar i det specifika stationssamhället – Statens planerare med ansvar för investeringar i infrastruktur, regionens planerare med ansvar för trafik, transporter och infrastruktur, kommunens tjänstepersoner med ansvar för energifrågor, bebyggelseutveckling, och övriga kommunala förvaltningar, samt lokala aktörer som bor och verkar på orten, driver verksamhet och utgör stationsortens vardagsliv och som eldsjäl driver lokala utvecklingsprojekt.

Mot bakgrund av ett producerande perspektiv på rum behöver det samskapande arbetet med stationssamhället som nyckelprojekt inkludera både materiella, topologiska och diskursiva förändringar. Bebyggelse, landskap och infrastruktur kompletteras med förändringar som påverkar vilken mening och betydelse som ett stationssamhälle och regionala centra och periferier har och får i de diskussioner som genomsyrar planeringsprocessen och de vardagliga praktiker som omger ett stationssamhälle. Arbetet med stationssamhället bortom ett urbant tolkningsföreträde behöver därför inkludera ett kritiskt förhållningsätt till hur nuvarande infrastruktur, markanvändning, transporter och beskrivningar av stationssamhällen producerar och reproducerar förutsättningar för fysiska förändringar.

Centrala frågeställningar blir då vems berättelser och vems tolkningsföreträde om en plats eller ett stationssamhälle som inkluderas i planeringsprocessen. Utifrån uppdelningen mellan nod och plats handlar det här i det lokala-regionala samspelet för stationssamhällen om att ta hänsyn till å ena sidan stationen som en möjlighet att resa och å andra sidan samhälle som lokala förutsättningar till gemenskap och identitet

Mer konkret styrs förutsättningarna för att arbete med stationssamhällen utifrån vilka resurser som finns tillgängliga för både planering och genomförande. Möjligheterna för regionen att samverka direkt med ett antal kommuner har beskrivits som en svårighet för att det kräver stora resurser och det generellt inte finns tid att göra detta. Det har dock varit möjligt att testa nya arbetsformer i projektform och stationssamhället som nyckelprojekt kan även här ge möjligheter som pilotprojekt i avgränsat format.

Om resursbrist då är den identifierade inlåsningen i nuvarande arbetsmetoder är det i sig en central fråga att utgå från. Målsättningen med arbetet kan fokuseras på att utveckla samverkan som klargör vilka aktörer som idag har respektive ansvar, men som även öppnar handlingsutrymme för fler aktörer att bidra med resurser som kan starta en förändringsprocess. Inom ramen för nyckelprojekt som pilotverksamhet för att utveckla hållbara och energieffektiva stationsorter kan förändringar av planeringsprocesserna på statlig, regional och kommunal nivå testas, successivt konkretiseras och inarbetas i den övergripande designen för regional planering och arbetsprocessen för infrastruktur och kollektivtrafik.

Sammantaget pekar nyckelprojektet på att planeringen inte bara kan planeras utan behöver utvecklas genom att konkret testas genom en samskapande planeringspraktik. Det finns i stationssamhället gemensamma intressen och konflikter som är lämpliga att utgå från för att vidareutveckla kommunal-regional samverkan. Samtidigt behövs en arbetsprocess som också kombinerar planering med konkret fysiskt genomförande eftersom effekterna av nyckelprojekten först blir synliga när den leder till konkreta materiella förändringar som successivt visar hur hållbar omvandling är möjlig (Björling, 2016). En kontinuerlig kunskapsproduktion gör att aktörer på regional nivå förstår konsekvenserna för lokala plaskvaliteter. Omvänt kan lokala aktörer se det lokala samhällets regionala nodkvaliteter och hur ett regionalt järnvägsstråk är en serie eller sekvens av lokala stråk. Det kräver att regionala aktörer artikulerar vad som är de positiva effekterna av prioriteringar på både regional och lokal nivå. Lokala aktörer behöver se den regionala utvecklingen som meningsfull och förstå att regionen även förhandlar med statliga aktörer om investering och att, om alla ska ha allt så kanske inte någon får något för att de statliga investeringarna sker i en annan region där det finns en gemensam bild av utvecklingen.

Rurbana Ekologier

Tidigt i delstudiens kartläggningsarbete av Bohusbanan, Älvsborgsbanan och de tre fallstudiekommunerna blev det synligt att landskapet i de tre delarna av regionen var av väldigt olika karaktär och i stor utsträckning påverkar hur bebyggelse och infrastruktur organiserats och utformats (se figur 27). I området runt Ljung-Annelund är den historiska bebyggelsen lokaliserad längs åsar med markförhållanden som historiskt varit lättare att bruka som jordbruksmark och gett bebyggelsemiljöer med bättre mikroklimat. I Dingle präglas istället landskapet av mer kuperad mark som på många ställen omöjliggör bebyggelse. Bland annat i direkt anslutning till stationen.

Landskapet blev på så sätt en central aspekt i den fortsatta studien och analysen av stationssamhällets förutsättningar på både lokal, kommunal och regional nivå. I den övergripande analysen av Västra Götalandsregionen framträder hur infrastrukturen, topografin och administrativa gränser både möjliggör och begränsar hur regionens olika delar kan utvecklas och samspela med varandra. Konkreta exempel är hur E6an och Bohusbanan som infrastrukturkorridorer ger förutsättningar till olika bebyggelsemönster och attraherar olika verksamheter, att strandområdet längs med Vassbotten idag är attraktivt för nya bostäder i Öxnered. Ytterligare exempel som nämns är hur kollektivtrafiken förhandlas genom kommunalförbunden som administrativa landskapsindelningar förstärker de större orterna i regionen som centra och skapar mentala landskapsbarriärer mellan regionens olika delar.

Landskapets producerande förmåga och konkurrensen mellan olika rurbana ekologier för samhällets utveckling och olika funktioner utgör en central planeringsförutsättning för att utveckla relevanta planeringsstrategier. Samtidigt är det viktigt att problematisera och kritiskt diskutera hur ekologierna på systemnivå kan synliggöras och prioriteras för att skapa förutsättningar och begränsningar som leder till en långsiktig mer hållbar bebyggelsestruktur med avseenden på energieffektiva transporter, produktion och konsumtion. Ekologierna formar ett

planeringsunderlag som går att skala sömlöst från en regional till delregional, mellankommunal, kommunal och lokal nivå för att synliggöra hur stationsorterna har påverkan på ett större omland än den enskilda orten och de framträder som mellankommunala intressen. Det går också att se hur olika landskap kan betonas på olika sätt beroende på vilka teman som inkluderas. I kartläggningen av Bohusbanan framträder till exempel att järnvägen och stationerna har olika funktioner i förhållande till ett vardagligt pendlingsmönster för arbete eller om de ska utvecklas i förhållande till besöksnäring.

Olika sammansättningar av ekologier kan artikuleras och formas i och runt stationssamhällena beroende på vilka frågor som är öppna för dialog, förhandling och beslut. Detta ger förutsättningar att lyfta fram både relativa och relationella aspekter på stationssamhället och lokal utveckling eftersom ekologierna får olika betydelse och mening beroende på hur de beskrivs och relateras till varandra. Till exempel blir Bohusbanan en viktig ekologi för resor till och från gymnasiet i Uddevalla, men har mindre betydelse i förhållande till resor från Munkedal till Göteborg då E6an är mer relevant att utveckla. Landskapet och ekologier öppnar för en diskussion som sträcker sig längre från stationen än det enskilda stationssamhället. Det konkreta arbetet är en iterativ process mellan att synliggöra, artikulera och prioritera de ekologierna som kan ge stöd till den hållbara och energieffektiva utveckling som eftersträvas.

I intervjuerna och delstudiens workshopar framkommer att stationen har ett värde för den omgivande landsbygden och fler tätorter. Detta synliggör i sin tur hur stationssamhällena kan vara nyckelprojekt i förhållande till vilka lokala-regionala sammanhang som prioriteras. Ett dynamiskt synsätt på kontexten som omger stationsområdet och som i arbetsprocessen kan få variera beroende på vilken frågeställning, eller vilka frågeställningar som hanteras i planeringsprocessen skapar olika sammansättningar kring stationsorten som nyckelprojekt. Där olika landskap, infrastrukturer och bebyggelsemönster får olika betydelse och mening beroende på hur de lyfts fram, beskrivs och används i planeringsprocessen och i vardagliga praktiker. Till exempel framträder Vassbotten och strandområdet som ett betydelsefullt topografiskt sammanhang i diskussionen om bebyggelseutveckling i Öxnared tillsammans med de funktioner som etablerar sig vid stationen eller som i en större kontext snarare finns vid handelsområdet i Överby.

I de här sammansättningarna framträder det regionala stadslandskapets komplexitet och behovet av att flera planeringsnivåer utvecklar sina arbetsmetoder för att samla relevant kunskap och ge underlag för de kritiska förhandlingar som är nödvändiga för att stegvis utveckla planeringsprocessen. Samtidigt ger ekologierna möjlighet att i planeringsprocessen klargöra vilka strukturella krafter som planeringen arbetar med eller emot i förhållande till vilka mål som formuleras för bebyggelseutveckling eller lokalisering. Strukturella förändringar av hur ekologierna artikuleras eller kombineras producerar villkor för lokala aktörer att arbeta utifrån.

I den komplexa planeringsprocessen blir det betydelsefullt att växla mellan att å ena sidan klargöra vilken potential som ekologierna formar för lokal utveckling och konkret undersöka hur ekologiernas potential kan tas tillvara i det lokala

sammanhanget runt en station för att ge stöd till lokal utveckling¹.

I denna växelvisa process blir det nödvändigt att kontinuerligt å ena sidan arbeta med de mest komplexa frågorna och å andra sidan förenkla arbetsprocessen för att kunna komma vidare. Återigen kan återkommande sekvenser av *forum*, *arena* och *court* ses som konceptuella verktyg för att organisera arbetsprocessen för att samla kunskap, genomföra analys och successivt genomföra prioriteringar som stegvis lägger fast arbetsprocessen. Men, det behöver också vara möjligt att omförhandla beslut och målformuleringar när ny kunskap utvecklas i planeringsprocessen.

Rurbana typologier

En av de centrala utmaningarna som framträder i delstudien är att sammanpressade och ofta stereotypa målbilder för hållbara och energieffektiva stations-samhällen som tät och funktionsblandad bebyggelse runt en station tenderar att exkludera en större mångfald av stationssamhällen i en regional kontext. Särskilt stationssamhällen som inte befinner sig inom ett nära pendlingsavstånd till de större städerna och mer expansiva arbetsmarknaderna där utträngningseffekter på bostadsmarknaden leder till ett högre exploateringsstryck i stationsnära lägen. I till exempel Ljung-Annelund eller Dingle är omvandlingshastigheten så långsam att målbilderna om den täta staden inte kommer gå att genomföra inom en överskådlig tidsram. För att då utmana ett urbant perspektiv på hållbar utveckling behövs fler målbilder som går att applicera på platser i behov av andra åtgärder än förtätning för att säkerställa en hållbar och energieffektiv utveckling.

I intervjuerna och analyserna av delstudiens kartläggningar lyfter Munkedal, Vänersborg och Herrljunga fram andra sätt att hantera transportbehov och energianvändning. Intressanta exempel som kommunerna arbetar med eller lyfter fram som förslag är samordning av hemtjänst och utkörning av varor, lokal handel som bara har öppet vissa tider i veckan eller en utveckling mot större kommunal och lokal självförsörjandegrad som mindre transport mellan produktion och konsumtion av varor och tjänster. I intervjuerna med kommunala och regionala tjänstepersoner framkommer att lokal utveckling kräver att det finns ett lokalt engagemang för platsens eller samhällets utveckling och det kan finnas en möjlighet att utvidga perspektiven på hur den fysiska miljön kan förändras om resurser och mandat flyttar från en kommunal nivå till en lokal nivå.

Från det här resonemanget går det se en palett av initiativ som snarare tar sin utgångspunkt i landsbygdens traditionella produktions- och konsumtionsmetoder och som synliggör att ett rurbant perspektiv på stationsorterna som hybrider av både stad och landsbygd kan användas som en lins för innovation av nya typologier.

Inspiration för lokal utveckling kan då ske med utgångspunkt i till exempel marknadsplatsen som en tillfällig mötesplats och handel ett par gånger i veckan istället för att service ska vara öppet under större delen av dygnet. Likaså finns

¹ Se de övriga delstudierna och huvudrapporten för mer konkreta exempel på samskapande arbetsmetoder.

det inspiration att hämta från landsbygdens bebyggelsemönster som till exempel gårdens kombination av produktion och boende eller radbys koncentrerade markanvändning längs med befintlig infrastruktur. Möjligheter att utnyttja kulturlandskapet förutsättningar och utveckla hållbara och energieffektiva bebyggelsestrukturer. Detta perspektiv pekar också på möjligheterna att aktivt ta tillvara på potentialen i befintlig bebyggelse och infrastruktur för att säkerställa en hållbar och energieffektiv utveckling.

I modeller för *hur* ombyggnation av det lokala samhället kan ske finns också möjlighet att inspireras av landsbygdens traditionella logik och resursanvändning. I det mindre samhället finns i många fall lokala aktörer som har tillgång till maskiner och byggnadsmaterial från skogen och som går att använda för att utveckla den fysiska miljön. Det kräver dock ett kritiskt perspektiv och ett innovativt tänkande för att bryta med en urban rationalitet i förhållande till vad som räknas som en resurs, kunskap eller vem som har beslutsmandat om hur en omvandlingsprocess av den fysiska miljön kan gå till. Motsvarande kritiska perspektiv kan riktas mot bedömningen av vad som anses vara ekonomiskt rationellt. Skalförskjutningar och centralisering av förädling och produktion av bland annat byggnadsmaterial och livsmedel leder till att landsbygdens behov av



Ljung-Annalund

transporter ökar eftersom varor ska transporteras från landsbygden till städerna för förädling och därefter tillbaka till mindre orter. Transporter och transportbehov som hållbara eller ohållbara kan problematiseras på nya sätt om de ses i ett holistiskt perspektiv av resursförsörjning och kretslopp.

Sammantaget finns med hjälp av en större mångfald typologier möjlighet att diskutera flera olika utvecklingsriktningar för ett stationssamhälle än bara urbana målbilder och nybyggnation. Systemiska förutsättningar som kopplas till den konkreta bebyggda miljön synliggör att det finns fler än ett hållbart sätt att förändra ett stationsamhälle i en mer hållbar och energieffektiv riktning. Vilket i sin tur leder till att landsbygdens övergripande bebyggelsemönster kan ge inspiration och kunskap om hållbar markanvändning i förhållande till olika typer av natur- och jordbruksmark. Vad som då anses som stationsnära behöver problematiseras utifrån vilka andra markanvändningar än bebyggelseutveckling som är långsiktigt hållbara utifrån landskapets topografi, landskap och geologiska förutsättningar.

Genom att inkludera en större mångfald av typologier kan fler lokala-regionala resurser inkluderas i den gemensamma lokala-regionala samhällsutvecklingen. Om målbilden för omvandlingen ensidigt är den täta, funktionsblandade staden



Ljung-Annalund



Herrljunga

med snabb omvandlingshastighet riskerar andra förutsättningar för samhällsutveckling att exkluderas. Ett större spektrum av typologier blir en kritisk faktor för att bryta oönskad reproduktion av svaga lokala utvecklingsmöjligheter genom att istället utgå från det som är starka lokala utvecklingsmöjligheter.

Utvecklingen av nya typologier kräver dock att den institutionella designen för regional planering ger möjlighet att återföra kunskap från lokala aktörer i genomförandet av planeringen. Strategiska dokument på regional, delregional och kommunal behöver koordinera sina tidsfönster för utredning, dialog, beslut med genomförande. Det behöver också finnas en regional och kommunal förståelse för vilka lokala rumsliga förutsättningar för bebyggelseutveckling som formas av ekologier i den regionala skala och hur offentlig sektor är de som har mandat och muskler att förändra på strukturella förutsättningar för lokal utveckling.

I relation till stationssamhällen som nyckelprojekt behöver de diskursiva målbilderna för stationssamhällen kopplas till konkreta strategier för hur det vardagliga livet värderas och omvärderas. På så sätt kan nya arbetssätt och samverkan mellan statliga, regionala, kommunala och lokala aktörer ses som test som successivt utvecklas gemensamt genom att planering kombineras med konkret genomförande.

Differentierade regionala strategier

Från ett resonemang som efterfrågar en större mångfald av typologier för hållbar och energieffektiv utveckling av enskilda stationssamhällen framträder att motsvarande resonemang om likriktning och differentiering går att relatera till regionens övergripande strategiska arbete. I delstudiens kartläggning av olika regionala perspektiv och effekterna av framtidsscenarier framträder att det idag på regional nivå saknas målbilder för hur hållbar utveckling ser ut bortom geografiska områden med befolkningstillväxt. Tanken om regional utveckling och hållbar och energieffektiv omvandling blir låst till en grundläggande tanke om regional tillväxt vilket i sin tur begränsar en större mångfald av regionala sammanhang att bidra till den gemensamma regionala utvecklingen. Exempel på detta är att Energimyndighetens framtidsscenarier som testades föll olika ut för olika delar av regionen. Vissa framtider gav stöd till ytterligare fokus på de större städerna och andra framtider resulterade i en mer jämn spridning av bebyggelseutveckling. Det vill säga att beroende på vilka samhällsförändringar som sker eller framtider som inträffar så kommer regionens interna och externa relationer kring arbetsmarknader, resursförsörjning och befolkningsstruktur se olika ut.

Att den regionala planeringen kan dra nytta av en större regional dynamik med avseende på att de olika delarna av regionen har olika förutsättningar och olika potential blir i sin tur en kritisk faktor för att minska sårbarhet för framtider som vi ännu inte känner till. Effekterna av de scenarier som testats resulterar i olika (bättre eller sämre) resultat för olika sammanhang. Målkonflikter uppstår då mellan vilken framtid som är mest hållbar/energieffektiv eller mest önskvärd. Beroende på scenario och framtid blir olika typer av resurser framträdande och olika problemformuleringar artikuleras beroende på perspektiv. Lokalisering av arbetsplatser, självförsörjningsgraden av livsmedel, nya näringar i övergången till en bio-baserad ekonomi etc. är frågeställningar som påverkar hur ett hållbart och energieffektivt infrastruktursystem ska se ut och som leder till för och nackdelar för större och mindre orter och skapar olika centra och periferier i den regionala geografin.

Om planeringen idag optimeras mot en eller ett fåtal önskvärda framtider begränsas möjligheterna att hantera andra framtider. För att istället utöka handlingsutrymme i förhållande till flera olika framtider behöver regionen bibehålla regional geografisk mångfald och förmågan för olika landskap, infrastrukturer och bebyggelse-typologier att producera olika förutsättningar för olika delar av regionen. Motsvarande resonemang går att applicera på kommunernas planering. Fokus på centralorterna beror på de demografiska förändringar som pågår och är kopplade till en tillväxtprioriterande planering. Befolkningstillväxt är en grundläggande förutsättning för att utöka den kommunal budgeten och centralisering en metod för att effektivisera välfärdsproduktion och de kommunala uppdragen. Men, för att istället dra nytta av ett större spektrum av regionens resurser är det intressant att också utveckla differentierade strategier som istället för att pressa samman utveckling mot ett fåtal målsättningar öppnar upp planeringen för att inkludera ett bredare spektrum av lokala och kommunala olikheter.

Ett exempel på differentierade strategier som framkommer i intervjuerna med kommunala tjänstepersoner är att kommunerna redan idag beskriver regionens järnvägar på olika sätt. Järnvägarna har olika betydelse i förhållande till arbetspendling, resor för utbildning, godstransporter, rekreation och besöksnäring. Genom att lyfta fram olikheterna men värdera dem som likvärdiga kan resurser prioriteras på ett mer ändamålsenligt sätt. Motsvarande går att tänka kring bebyggelseutveckling i olika samhällen. En större mångfald av målbilder och strategier för hur utvecklingen av orter med station kan ske i olika hållbara riktningar kan leda till en totalt sett mer energieffektiv utveckling eftersom användningen av befintlig bebyggelse och infrastruktur ökar.

Arbetsprocessen blir ett växelspel mellan att formulera målbilder och arbeta för konkret genomförande. Å ena sidan behövs ett bredare spektrum av målbilder för hållbar lokal, kommunal och regional utveckling med avseende på minskad miljö- och klimatpåverkan och rättvis fördelning av resurser, kunskap och mandat. Å andra sidan krävs förutsättningar att materialisera målbilderna. Vilket återigen pekar på en successiv process av planering och genomförande och återkommande cykler av dialog, analys, förhandling och prioritering.



Dingle

En verklig planering för hållbar och energieffektiv utveckling av stationssamhällen

Det avslutande kapitlet beskriver betydelsen av att artikulera valmöjligheter i kombination med långsiktighet och kontinuitet för att resurser, aktörer och initiativ ska få möjlighet att koordineras och utrymme att bidra till en gemensam hållbar och energieffektiv utveckling av det regionaliserade stationssamhället.

En verklig planering av det regionaliserade stadslandskapet innebär att koordinera resurser och våga prioritera politiskt långsiktiga riktningar för samhällsutvecklingen. En planeringspraktik som håller öppet för alla framtidsscenarioer riskerar att inte leda i en önskvärd riktning för någon och därmed inte utnyttja möjligheterna att aktivt planera för en önskvärd utveckling. Samhällsutvecklingen riskerar utan planering att enbart bli en reproduktion av det nuvarande. Men en planering som sker utifrån tydliga mål behöver också kombineras med faser av kunskapsproduktion och politiska valmöjligheter. På så sätt kan planeringen växelvis inkludera flera olika synsätt på den regionala infrastrukturen och växelvis leda till gemensamma beslut om hur investeringar ska prioriteras för att säkerställa en långsiktigt effektiv utveckling. Med andra ord är en dubbel process av inkluderande kunskapsproduktion (forum/arena) och (politisk) beslutsprocess (arena/court) viktig för att med hjälp av planering skapa förutsättningar för många aktörer att bidra med sina resurser, kompetenser och driva på ett (koordinerat) innovativt arbete.

Mot bakgrund av att olika delar av regionen tjänar och begränsas av olika framtidsscenarioer kan det även vara betydelsefullt att klargöra effekterna av ojämn geografisk utveckling som en politisk prioritering. Det blir då viktigt att det finns transparens i förhållande till vilka regionala och kommunala prioriteringar som sker och en möjlighet till ansvarsutkrävande om effekterna av prioriteringarna inte blir som planeringen och prioriteringarna avsåg. Som kunskapsunderlag för denna politiska förhandling kan en regional och kommunal förståelse för hur topografi, infrastruktur och bebyggelsemönster skapar förutsättningar och begränsningar användas. Beroende på vilka ekologier som artikuleras och prioriteras och hur topografi, infrastruktur och bebyggelse samspelar eller står i kontrast till varandra förändras potentialen och möjligheterna för lokal, kommunal och regional utvecklingen.

Västra Götalandsregionen har redan påbörjat en fördjupad kartläggning och analys av samspelet mellan ortstruktur och socio-ekonomiska samband inom ramen för studier av Västra Götalands funktionella geografi. I det fortsatta arbetet med regional strukturbild kan det utvidgas och inkludera rumsliga förutsättningar så som topografi, infrastruktur och bebyggelse. Ett fördjupat kunskapsunderlag kan

ligga till grund för att klargöra var olika bebyggelsestrukturer och markanvändning är strategiskt lämpliga och vilka sammanhang som prioriteras i olika scenarier. Kartläggningen kan därefter kompletteras med förslag på regionala strategiska insatser som proaktivt beskriver positiva effekter och inte enbart reagerar på den kommunala översiktliga planeringens strategier för bebyggelseutveckling. Sammantaget kan en samlad kartläggning och långsiktiga prioriteringar i regionala strategier ge både Regionen och Länsstyrelsen ett avancerat kunskapsunderlag i dialogen och förhandlingen med kommunerna om hur planering och genomförande kan prioriteras.

En regional planering som kontinuerligt bygger upp kunskap om samspel och konflikter mellan olika landskapskategorier, infrastrukturer samt fysiska och föreställda barriärer har möjlighet att agera proaktivt och arbeta strategiskt med att skapa strukturella förutsättningar som synliggör potential och motverkar målkonflikter mellan olika regionala perspektiv och mellan olika regionala intressen. Från intervjuerna och arbetet med delstudien framträder att det bland annat innebär att konsekvensbeskriva både de positiva och negativa konsekvenserna på lokal nivå av regionala planer och vice versa konsekvensbeskriva de regionala effekterna av lokala investeringar. Planeringen kan då utnyttja en dubbelriktad kunskapsöverföring mellan planeringsnivåer som inte enbart sker genom granskning och reglering utan proaktivt pekar på potential som följer av att de inblandade aktörerna bidrar till en gemensam riktning för samhällsutvecklingen utifrån sina respektive planeringsmandat och resurser.

Delstudien har visat att det krävs koordinering av planeringsprocesser och dubbelriktad kunskapsöverföring mellan olika planeringsnivåer för att utveckla förutsättningarna för en hållbar och energieffektiv utveckling av stationssamhällen. På så sätt kan planeringen utveckla en institutionell struktur för arbetet med stationssamhällen som specifika nyckelprojekt, klargöra specifika kritiska faktorer före respektive situation och hantera skillnader mellan olika förutsättningar för lokal, kommunal och regional utveckling. Samtidigt behöver en större mångfald av typologier och målbilder undersökas för att utöka inkluderingen av lokala sammanhang. Differentierade regionala strategier är ett konkret förslag för att ta till vara på den mångfald av förutsättningar till lokal utveckling som finns i regionens olika delar och som skapas av landskapens variationer i det regionala stationssamhället.



Dingle

Referenser

- Aronsson, P. & Johansson, L. (red.) (1999). *Stationssamhällen: nordiska perspektiv på landsbygd*. Trelleborg: Stenvalls.
- Akkerman, S F. & Bakker, A. (2011) Boundary Crossing and Boundary Objects. *Review of Educational Research*. 81 (2) pp. 132-169.
- Bakerson, A. (2010) *Från järnvägsstation till kommunikationsnod. En studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebestånd i järnvägsstationer i sju länder*. Göteborg: Chalmers.
- Banham, R. (2001 (1971)). *Los Angeles: The Architecture of four ecologies*. Los Angeles: University of California press.
- Bergman, B., (2010). *En gång talade man om staden – Texter 1968-2010*. Stockholm: Axl Books.
- Bertolini, L. (1999). Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands. *Planning Practice & Research* 14:2, 199-21
- Björling, N. (2014). *Urbana nyckelprojekt: Planeringsverktyg för sköna stadslandskap* (Licentiat-uppsats). Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
- Björling, N. (2016) *Sköna stadslandskap – planeringsmetoder för att hantera urbaniseringens rumsliga inslag*. (Avhandling). Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
- Björling, N., (2019). Platsutveckling – Radikal demokrati eller postpolitisk planering? I J., Syssner (red). *Ett nytt kontrakt för samhällsbyggande*. Boxholm: Linnefors förslag. Björling, N. (2020) *Belysning av det svenska planeringssystemet genom jämförelse med planeringsprocessen i Älvstaden*. Göteborg: Fusion Point, Göteborgs stad
- Björling, N., & Fredriksson, J., (2018). *Relationer Mellan stad och land i det regionala stadslandskapet*. Göteborg: Mistra Urban futures Rapport 2018:1
- Blücher, G. (2013). Planning Legislation in Sweden – a History of Power and Land-use. In J. Lundström, C. Fredriksson, & J. Witzell (red.) *Planning and Sustainable Urban Development in Sweden*. Stockholm: Föreningen för Samhällsplanering.
- Boverket. (2018). *PBL Kunskapsbanken – En handbok om plan och bygglagen*. Karlskrona: Boverket.
- von Busch, O. (2008). *FASHION-able hacktivism and engaged fashion design*. (Doktorsavhandling), School of Design and Crafts (HDK), Faculty of Fine, Applied and Performing Arts, University of Gothenburg.
- Business Region Göteborg. (odaterad rapport). *Tillväxt i Göteborgsregionen – Ett underlag för regionens tillväxtstrategi*. Göteborg: Business Region Göteborg.
- Brenner, N. (2004). *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- Brenner, N. (red.) (2014). *Implosions / Explosions: Towards a study of planetary urbanization*. Berlin: Jovis Verlag GmbH.
- Brenner, N. (2019). *New urban spaces: urban theory and the scale question*. Oxford: Oxford University Press.
- Casagrande, M. (2010). *Taipei Organic Acupuncture*. Paper presented at the Ruin Academy 6.11.2010 <http://casagrandetext.blogspot.se/2010/11/taipei-organic-acupuncture.html> November 6, 2010.
- Cars, G., & Engström, C-J. (red.). (2008) *Stadsregioners utvecklingskraft - trender och nya perspektiv*. Stockholm: KTH, Samhällsplanering och miljö, Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad (ABE) & Urbana och regionala studier.
- Cervero, R. (2007) Transit-oriented development's ridership bonus: a product of self-selection and public policies. *Environment and Planning A: Economy and Space* 39.9, 2068-85.
- Corner, J. (1999). Eidetic Operations and New Landscapes. In J. Corner, & A. B. Hirsch. (red.). *Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Theory*. New York: Princeton Architectural Press.
- Corner, J. (2006). Terra fluxus. In C. Waldheim. (red.). *The landscape urbanism reader*. New York:

Princeton Architectural Press.

Cosgrove, D., (2004) *LANDSCAPE AND LANDSCHAFT* Lecture delivered at the "Spatial Turn in History" Symposium German Historical Institute, February 19, 2004 GHI BULLETIN NO. 35.

Cuff, D., & Sherman, R. (red.). (2011). *Fast-Foward Urbanism, Rethinking Architecture's Engagement with the city*. New-York: Princeton Architectural Press.

Dahl, C. (2017). Gothenborg's Jublieumsparken 0.5 and Frihamnen: explorations into the aesthetic of DIY. *Spool*, Vol 3, Iss 2, Pp 73-96 (2017), (2), 73.

Dahlstrand, A., Forsemalm, J., & Palmås, K. (2013). Det urbana stationssamhället. Forsknings- Och Praktikeröversikt. Göteborg: Mistra Urban futures Rapport.

Dyrssen, C. (2010). Navigating in Heterogeneity: Architectural thinking and art-based research. In M. Biggs. (red.). *The Routledge Companion to Research in the Arts*, London: Routledge.

El-Geneidy, A.M., M. Grimsrud, R. Wasfi, P. Tétreault and J. Surprenant-Legault (2014) New evidence on walking distances to transit stops: identifying redundancies and gaps using variable service areas. *Transportation* 41.1, 193–210.

Energimyndigheten, (2019). *Energiläget 2019 – En översikt*. Statens energimyndighet.

Energimyndigheten, (2016). *Fyra framtider – Energisystemet efter 2020 explorativa scenarier*. Statens energimyndighet.

Engström, C-J., & Cars, G. (2013). Planning in a New Reality – New Conditions, Demands, and Discourses. In J. Lundström, C. Fredriksson, & J. Witzell (red.) *Planning and Sustainable Urban Development in Sweden*. Stockholm: Föreningen för Samhällsplanering.

Fabian, L., & Samson, K. (2016). Claiming participation – a comparative analysis of DIY urbanism in Denmark. *Journal Of Urbanism*, 9(2), 166. doi:10.1080/17549175.2015.105620

Finn, D. (2014). DIY urbanism: implications for cities. *Journal Of Urbanism*, 7(4), 381-398. doi:10.1080/17549175.2014.891149

Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings about Case-Study Research. *Qualitative Inquiry* Volume 12 Number 2 April 2006 219-245, Sage Publications

FN (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*, United Nations

Forsemalm, J., Johansson, M., & Svetoft, I. (2015). *Att lära sig utveckla regionen genom kommunen Urbana stationssamhällen som verktyg för ett hållbart transportsystem*. Chalmers University of Technology.

Forsemalm, J., Palmås, K. & Hadasch, I. (2013). *Station Community Transitions: A Matter of Push or Pull?*. (Mistra Urban Futures Paper 2013:1). Gothenburg: Mistra Urban Futures.

Fredriksson, C., (2015). *En processmodell för strategisk samhällsplanering – Forum, Arena, Court*. Forskningsprogrammet Stadsregioner och utvecklingskraft (STOUT) Rapport 2015:1. Stockholm: KTH.

Gadanh, P. (red.). (2014). *Uneven Growth: Tactical Urbanism for expanding Megacities*. New York: Moma.

Groat, L., & Wang, D. (2013), *Architectural research methods 2ed*. New York: John Wiley & Sons Inc.

Guattari, F. (1989). The Three Ecologies, *New formations* NUMBER 8 SUMMER 1989

Göteborg. (2012). *Vision Älvstaden*. Göteborg: Göteborgs stad.

Göteborgsregionen kommunalförbund. (2008). *Strukturbild för Göteborgsregionen*. GR.

Göteborgsregionen kommunalförbund. (2009). *K2020 – Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen*. GR.

Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, Vol. 71, No. 1, The Roots of Geographical Change: 1973 to the Present (1989), pp. 3-17, Blackwell Publishing

Harvey, D. (2006). *Den Globala Kapitalismens rum: På väg mot en teori om ojämn geografisk utveckling*. Hägersten: Tankekraft förlag

Healey, P. (1997). *Collaborative planning. Shaping places in fragmented societies*. London: Macmillan.

- Hedlund, G. & Montin, S. (red.) (2009) *Governance på svenska*. Stockholm: Santérus Academic Press
- Herrljunga kommun, (2017). *Översiktsplan för Herrljunga kommun*. Herrljunga kommun.
- Houghton, K., Choi, J. H., & Lugmayr, A. (2015). From the Guest Editors: Urban Acupuncture. *Journal Of Urban Technology*, 22(3), 1.
- Ingold, T., (2013) *Making Anthropology, Archaeology, Art and Architecture*, London: Routledge
- IPCC, (2014). *AR5 Synthesis Report: Climate Change 2014*. The Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC).
- Janssens, N. (2012). *Utopia-Driven Projective Research: a design approach to explore the theory and practice of Meta-Urbanism*. (Doktorsavhandling) Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola.
- Kahn, A. (2005). Defining urban sites. I: Burns, C. J. & Kahn, A. (red.) *Site Matters: Design Concepts, Histories, and Strategies*. New York; Oxon: Routledge.
- Keil, R., Hamel, P., Boudreau, J-A., Kipfer, S., (2016). *Governing Cities Through Regions: Canadian and European Perspectives*. Waterloo: Wilfrid Laurier University Press.
- Larsson, B., Letell, M., & Thörn, H. (red.) (2012). *Transformations of The Swedish welfare state: from social engineering to governance?*. New York: Palmgrave Macmillian.
- Lefebvre, H. (1996). *Writings on cities*. Cambridge: Blackwell.
- Lefebvre, H. (2003 (1974)). *The Production of Space*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Lerner, J. (2014). *Urban Acupuncture: Celebrating Pinpricks of Change that enrich city Life*. Washington: Island Press.
- Linde, Bjur, G., & Malmström, B., (2000) Från stadspport till trafiknod. *Arkitektur*. Vol. 2000 (2)
- Lundström, J., Fredriksson, C., & Witzell, J. (red.). (2013). *Planning and Sustainable Urban Development in Sweden*. Stockholm: Föreningen för Samhällsplanering.
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical urbanism: Short-term action for long-term change*. Washington, DC: Island Press/Center for Resource Economics.
- Marshall, W., Duvall, A., & Main, D. (2016). Large-scale tactical urbanism: The Denver bike share system. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability* 9(2): 135-147.
- Massey, D. (2005). *For Space*. London: SAGE Publications.
- (www.mistraurbanfutures.org) (2021-03-02)
- Munkedal (2017). *Framtidsplan ÖP18 Munkedal, Samrådshandling*. Munkedals kommun.
- Nabeel, H. (2010). *The Placemaker's Guide to building Community*. London: Earthscan.
- Nilsson, F., & Dunin-Woyseth, H. (2011). "Research by Design: Progress in establishing field-specific research in architecture and design - an update on four national scenes". *Reflections* +15 pp. 14-22.
- Oswalt, P., Overmeyer, K., & Misselwitz, P. (2013). *Urban Catalyst: The Power of Temporary Use*. Berlin: Dom Publishers.
- Papa, E. and L. Bertolini (2015) Accessibility and transit-oriented development in European metropolitan areas. *Journal of Transport Geography* 47 (July), 70-83.
- Pascaris, J.P. (2012). *Healing Neighborhoods through Urban Acupuncture* (Thesis and Dissertation), Paper 804 Toronto: Ryerson University.
- Paulsson, G. (1950). *Svensk stad*. Stockholm: Bonnier.
- Polk, M. (2015). Transdisciplinary co-production: Designing and testing a transdisciplinary research framework for societal problem solving. *Futures*, 65, 110-122.
- Qviström, M., Luka, N., & De Block, G. (2019). Beyond Circular Thinking: Geographies of Transit Oriented Development. *International Journal of Urban & Regional Research*, 43(4), 786.
- Raworth, K. (2012). A Safe and Just Space for Humanity, *Oxfam Discussion Paper*, February 2012
- Renne, J. L., Curtis, C., & Bertolini, L. (2009). *Transit Oriented Development: Making It Happen*. Ash-

gate Publishing Group.

Rockström, J., Steffen, W., Noone, K., Persson, Å., Folke, C., Nykvist, B., (2009). A safe operating space for humanity. *Nature*, 461(24 Sept), 472.

Ranhagen U. (2013), *Att integrera hållbarhets- och energifrågor fysisk planering – metoder och verktyg. Slutrapport i Uthållig kommun – delprojektet fysisk planering för ett hållbart samhälle*. ER 2013:06. Energimyndigheten, Eskilstuna

Reed, C., Lister, N-M. (red.). (2014). *Projective Ecologies*. New-York: Actar Publishers.

Robinson, J. (2013). The urban now: Theorising cities beyond the new. *European Journal of Cultural Studies*, 16(6), 659-677

Rönblom, M. (2014). *Ett urbant tolkningsföretade? En studie av hur landsbygd skapas i nationell policy*. Umeå: Umeå centrum för genusstudier, Umeå universitet

Rönblom, M. (2017). För en platsens politik, *Glänta* 2016:3-4, Göteborg

Sieverts, T. (2003). *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. New York: Routledge.

Silva, P. (2016). Tactical Urbanism: Towards an evolutionary cities approach? *Environment and Planning B*, 43, pp.1040-1051.

Slätmo E. (2015), *Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland. Kunskapssammanställning och forskningsbehov*. Working Papers in Human Geography 2015:3. Department of Economics and Society, Göteborgs Universitet.

Soja, E. (2015). Accentuate the regional: Debates & developments. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(2), 372-381.

Skaraborgs kommunalförbund. (2015). *Strukturbild Skaraborg: Strategier för tillväxt i hela Skaraborg, slutrapport Strukturbild Skaraborg 2014-2015*. Skaraborgs kommunalförbund.

SOU 2018:46. (2018). *En utvecklad översiktsplanering Att underlätta efterföljande planering*. Stockholm: Fritzes Offentliga Publikationer

Spacescape & Evidence, (2016). *Värdeskapande stadsutveckling*. Göteborgsregionens kommunalförbund.

www.trafikverket.se (besökt 2020-09-04).

VGR (2013a). *Västra Götaland 2020: Strategi för tillväxt och utveckling i Västra Götaland 2014-2020 (RUP)*, Göteborg: VGR.

VGR, (2013b). *Målbild tåg 2035 – Utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland*. Västra Götalandsregionen.

VGR (2016a). *Västra Götalands funktionella geografi*: VGR

VGR (2016b). *Trafikförsörjningsprogram*: VGR

VGR (2016c). *Regional Systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland*: VGR.

VGR, (2017a). *Västtågsutredningen*: VGR.

VGR (2017b). *Landsbygdsutredningen*: VGR

VGR, (2018). *Regional plan för transportinfrastruktur*: VGR

Vänernsberg, (2016). *Program för Detaljplaner för Skaven och delar av Öxnered*: Vänernsbergs kommun.

Vänernsberg, (2017). *Översiktsplan 2017*: Vänernsbergs kommun.



CHALMERS



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

