



URBAN FUTURES RAPPORT 2024:4

Det stationsnära området i Älvängen

Atlas - kartor och resultat från
en serie workshoppar inom
projektet Urbana stationssamhällen
- realisering av potentialer i
stationsnära områden

OM RAPPORTEN

Redaktörer: Nina Johansson och Maja Wadstein.

Författare: Meta Berghauser Pont, Javier Falla Arce, Sanna Isemo, Nina Johansson, Richard Petersson, Ulf Ranhagen, Jenny Sjödin, Tony Svensson, Job van Eldijk och Maja Wadstein.

Projektet: Urbana stationssamhällen - realisering av potentialer i stationsnära områden, 2022-2024.

Projektparter och medlemmar:

Chalmers tekniska högskola: Meta Berghauser Pont och Job van Eldijk.

Göteborgsregionen: Javier Falla Arce, Anna Gustafsson, Helena Jan, Nina Johansson, Richard Petersson och Maja Wadstein.

Urban Futures (Göteborgs universitet): Susanna Glenndahl Thorslund, Sanna Isemo och Jenny Sjödin.

Kungliga tekniska högskolan: Tony Svensson.

Högskolan Dalarna: Ulf Ranhagen.

Layout: Helena Jan.

Bearbetning av figurer: David Sindelar.

Bildkällor:

Foto framsida: Helena Jan.

Övriga foton: Sanna Isemo, Helena Jan och Jenny Sjödin.

OM URBAN FUTURES

Urban Futures - Centrum för hållbar stadsutveckling är en arena för samskapande mellan forskning och praktik. Vi arbetar med komplexa samhällsutmaningar utifrån olika perspektiv. Vi bygger kunskap och kapacitet som bidrar till omställning av våra städer och samhällen.

Centrumet är placerat vid Wexus - Västsveriges nexus för hållbar utveckling och drivs i samverkan mellan åtta parter som representerar både akademi och praktik: Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Göteborgsregionen (GR), Göteborgs Stad, Chalmers tekniska högskola, Göteborgs universitet, IVL Svenska Miljöinstitutet och RISE Research Institutes of Sweden.

© Urban Futures, 2024

Urban Futures rapport 2024:4

ISBN: 978-91-989640-3-5

urbanfutures.se

Innehållsförteckning



Sammanfattning	4
Ordlista	5
Introduktion	6
En integrerad arbetsmetodik	7
Det stationsnära området i Älvängen	7
Kapitel 1: Förutsättningar: rumsliga och institutionella förutsättningar	8
Plats-Nod modellen som planeringsverktyg	8
Institutionella förutsättningar för stationsnära utveckling	9
Kapitel 2: Platsens potential	10
Platsutvärderingsmetoden som planeringsverktyg	10
Kommunala förutsättningar och mål	12
Kapitel 3: Scenarier och framtidsbild	14
Vårt arbetssätt- från scenarier till framtidsbild	14
Kapitel 4: Process för genomförande	19
Vårt arbetssätt- process för genomförande	19
Kapitel 5: Summering och slutsatser	21
Lärdomar från användning av analys- och utvärderingsmetoden	21
Lärdomar från samskapande metoder och analyser av institutionella förutsättningar	21

Sammanfattning

Denna atlas är framtagen inom projektet *Urbana stationssamhällen - realisering av potentialer i stationsnära områden (2022-2024)* som syftar till att skapa förutsättningar för hållbar utveckling av stationssamhällen genom att nyttja stationsnära områdets potentialer. Projektet bygger vidare på ett tidigare arbete där en analys- och utvärderingsmetod utvecklats för att analysera dynamiken mellan tillgänglighet och täthet på lokal och regional nivå. Med stöd av analys- och utvärderingsmetoden har analytisk kunskap från GIS-analyser kombinerats med praktisk och lokalbaserad kunskap om den fysiska platsens unika egenskaper och förutsättningar. Resultatet är tänkt att bidra till bättre beslutsstöd och former för samverkan i förtätning av stationsnära områden för god tillgänglighet.

Tre kommuner i Göteborgsregionen har ingått i projektet som genomförts som en fallstudie med tre stationsnära områden:

- Stenungsunds kommun med det stationsnära området i Stenungsund.
- Ale kommun med det stationsnära området i Älvängen.
- Lerums kommun med det stationsnära området i Floda.

Tjänstepersoner från kommunerna har varit engagerade i en serie av fem samskapande workshoppar som genomförts under projektets gång (2023-2024). På workshopparna har även personer från bland annat Trafikverket, Västtrafik, Länsstyrelsen Västra Götaland och Västra Götalandsregionen deltagit.

Denna Atlas fokuserar på det stationsnära området i Älvängen och innehåller en summering av moment och resultat från workshopparna. Atlasen följer strukturen för en integrerad arbetsmetodik som utvecklats och testats inom projektet, och som består av fyra olika faser: Förutsättningar, Platsens potential, Scenarier och framtidsbild samt Process för genomförande.

Till atlasen hör en kartbilaga som innehåller ytterligare analyser och resultat från genomförda övningar i form av kartor, tabeller och diagram. Atlasen ger en inblick i vilka metoder som använts i projektet men för att fördjupa sig i dessa. Läs även *Arbetsmetodik för utveckling och förtätning av stationsnära områden - en vägledning* och den *GIS-manual* som tagits fram inom ramen för projektet.



Ordlista

Analys- och utvärderingsmetoden - en GIS-baserad metod som utvecklats i projektet *Urbana stationssamhällen - förtätning av stationsnära områden för god tillgänglighet*. Metoden består av två delar: Plats-Nod modellen och Platsutvärderingsmetoden.

En integrerad arbetsmetodik - benämning av den metodik som utvecklats i detta projekt. Metodiken kombinerar och integrerar tre olika komponenter: analys- och utvärderingsmetoden, samskapande metoder och i institutionella förutsättningar.

Förtätning - en process där städer och samhällen växer inom befintliga bebyggelseområden och därmed undviker att expandera geografiskt.

GIS - står för geografiskt informationssystem, ett IT-system för att samla in, lagra, bearbeta, analysera och presentera geografiska data.

Institutionell kapacitet - förmågan hos aktörer att fatta beslut i linje med antagna målsättningar och att skapa förutsättningar för att genomföra dem i enlighet med tagna beslut. Institutionell kapacitet handlar också om olika aktörers resurser och förmåga vad gäller kunskap, relationer och mobilisering.

Plats-Nod modellen - beskriver den regionala tillgängligheten i relation till det stationsnära områdets täthet och visar på samspelet mellan det stationsnära området som "nod" och som "plats". Plats-Nod modellen ger insikt om det stationsnära områdets potential, utifrån tre variabler: Nodkvalitet, Platskvalitet och Plankapacitet.

Nodkvalitet - beskriver den regionala tillgängligheten. Här beräknat genom antal tågavgångar per dygn.

Platskvalitet - beskriver det stationsnära områdets täthet. Här beräknat utifrån dag- och nattbefolkning inom 1 km och 2,6 km.

Plankapacitet - beskriver byggbar mark i det stationsnära området. Här beräknat utifrån byggbar mark inom 1 km och 2,6 km.

Platsutvärderingsmetoden - används för att bedöma konsekvenser av förtätning i stationsnära områden i relation till den lokala tillgängligheten. I utveckling av Platsutvärderingsmetoden har forskningsresultat om konsekvenser av förtätning samt tillgänglighet omsatts till rumsliga indikatorer grupperade inom fem teman. Alla teman har koppling till Agenda 2030 och särskilt Mål 11: Hållbara städer och samhällen.

Tema 1: Tillgång till kollektivtrafik - tema 1 och tema 2 beskriver vardagliga aktiviteter och möten som sker i det offentliga rummet utifrån måttet närhet till primära urbana resurser. Tillgång till kollektivtrafik handlar om andel bebyggelse med visst gångavstånd till en hållplats.

Tema 2: Tillgång till service - tema 1 och tema 2 beskriver närhet till primära urbana resurser. Tillgång till service har avgränsats till skola, vårdcentral och livsmedelsaffär. Vad som innefattas kan behöva anpassas utifrån den lokala kontexten men handlar om service som påverkar människors vardag.

Tema 3: Tillgång till grönområden - tillgång till grönområden handlar om andel bebyggelse med visst avstånd till grönområden. Grönområden kan definieras på olika sätt och medföra stora skillnader i resultat då det inte finns någon nationell definition och databas att utgå ifrån. Projektet har bedömt det lämpligt att fokusera på allmänt tillgängliga grönområden såsom parker och naturområden.

Tema 4: Sammanlänkande stråk - sammanlänkande stråk handlar om gatornas centralitet och beskriver å ena sidan andel gator som kan definieras som huvudstråk och som kopplar samman stadsdelar, å andra sidan andel gator som kan definieras som väl integrerade områden i staden. Båda måtten är viktiga för hur människor rör sig i staden och vistas i offentliga miljöer.

Tema 5: Stationens platskvalitet - de specifika förutsättningar ett stationsnära område har och som berikar den grövre analysen av platskvalitet som ingår i Plats-Nod modellen. Det handlar bland annat om blandning av bostäder och orienterbarhet.

Samskapande - innebär att forskare och praktiker gemensamt utvecklar kunskap om verklighetsbaserade utmaningar. Forskare och praktiker lär från och med varandra i en process där olika kunskap, erfarenheter och perspektiv integreras.

Stationsnära områden - områden närmast järnvägsstationer. Området avgränsas utifrån lokala förutsättningar, i regel cirka 600 meter - 1000 meter från stationsknutpunkten.

Stationssamhällen - samlingsbegrepp för samhällen som utvecklats kring en järnvägsstation. Området innefattar stationen, bebyggda områden runt stationen men också omgivande landsbygd med koppling till stationen. Området sträcker sig alltså utanför det stationsnära området.

Tillgänglighet - utifrån ett spatialt/rumsligt perspektiv avses här förmågan att nå platser och funktioner (såsom service, kollektivtrafik eller grönytor). Tillgänglighet skapas inte bara lokalt utan behöver beskrivas utifrån platsens relation till sin kontext på nationell, regional eller lokal nivå.

Täthet - hur intensivt en plats används beroende på vad som är byggt där. Detta kan mätas på olika sätt, till exempel antal boende per hektar eller genom exploateringsgrad som beskriver hur mycket bebyggelse eller bruttoarea (BTA) som finns inom ett specifikt område (planarea A) enligt följande uttryck: BTA/A.

Introduktion

Stationsnära områden har ofta både stor potential och komplexa utmaningar. Stationen bidrar till ökad regional tillgänglighet, vilket i sin tur skapar en potential för stadsutveckling lokalt. Ökad tillgänglighet, förtätning och funktionsblandning kan bidra till ett mer levande stationssamhälle och gynna hållbarhet på flera sätt. Samtidigt har varje ort sina unika egenskaper och förutsättningar. Utveckling av stationsnära områden kräver samverkan mellan aktörer på kommunal, regional och nationell nivå med olika uppdrag och mål. Det finns därför ett behov av att bättre förstå konsekvenser av föreslagna åtgärder i relation till de olika aktörernas ambitioner och målsättningar.

Denna atlas är framtagen inom projektet *Urbana stationssamhällen - realisering av potentialer i stationsnära områden (2022-2024)* som finansierats av Trafikverket. Projektet syftade till att skapa förutsättningar för hållbar utveckling av stationssamhällen genom att nyttja stationsnära områdens potentialer. Projektet bygger vidare på ett tidigare arbete där en analys- och utvärderingsmetod utvecklats för att analysera dynamiken mellan tillgänglighet och täthet på lokal och regional nivå. Metoderna har nu testats tillsammans med aktörer på lokal, regional och nationell nivå i samskapande processer. På så sätt har kunskap från olika sektorer och kunskap från både akademi och praktik sammanförts. Med stöd av analys- och utvärderingsmetoden kombinerades analytisk kunskap utifrån GIS-analyser med praktisk och lokalbaserad kunskap om den fysiska platsens unika egenskaper och förutsättningar. Resultatet är tänkt att bidra med bättre beslutsstöd och former för samverkan i förtätning av stationsnära områden för god tillgänglighet.

Tre kommuner i Göteborgsregionen har ingått i projektet som genomförts som en fallstudie med tre stationsnära områden:

- Ale kommun med det stationsnära området i Älvängen.
- Lerums kommun med det stationsnära området i Floda.
- Stenungsunds kommun med det stationsnära området i Stenungsund.

Tjänstepersoner från kommunerna har varit engagerade i en serie av fem workshoppar som genomförts under projektets gång (2023-2024) och som även involverat bland annat Trafikverket, Västtrafik, Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen. Workshopparna har varit viktiga för de samskapande processerna, då det har gett tillfälle för olika parter att mötas, synliggöra

olika aktörers perspektiv och utveckla gemensam kunskap. Arbetssättet har varit processorienterat där kunskapen från respektive workshop bidragit till fördjupad kunskap om platsens egenskaper och därefter arbetats vidare med i nästkommande workshop. Mellan varje workshop har det skett ett löpande arbete med att förfinas och förädla den integrerade arbetsmetodiken.

LÄSANVISNINGAR

En Atlas har tagits fram för varje stationsnära område som ingått i projektets fallstudie. Atlasen är en summering av moment och resultat från projektets workshopserie. Dokumentets struktur utgår från den integrerade arbetsmetodik som utvecklats inom projektet och som beskrivs övergripande i nästkommande avsnitt. Till varje Atlas finns även en bilaga som innehåller ytterligare analyser och resultat i form av kartor, tabeller och diagram. Rapporten *Förtätning av stationsnära områden för god tillgänglighet - Utveckling av en analys- och utvärderingsmetod (Berghauser Pont m.fl., 2022)* utgör bakgrund till denna Atlas och där beskrivs analys- och utvärderingsmetoden mer ingående. Denna Atlas ger en inblick i vilka metoder som använts i detta projektet och en fördjupning av dessa går att läsa i:

Arbetsmetodik för utveckling och förtätning av stationsnära områden - en vägledning (Vägledning). Vägledningen beskriver projektets utgångspunkter, teori och metod samt den integrerade arbetsmetodik som utvecklas inom projektet och ger stöd i hur den kan användas.

GIS-manual, vägledning för att återskapa GIS-analyserna i projektet Urbana stationssamhällen - realisering av potentialer i stationsnära områden (GIS-manual). Manualen går igenom hur analyserna genomförts och vilket underlag som använts.

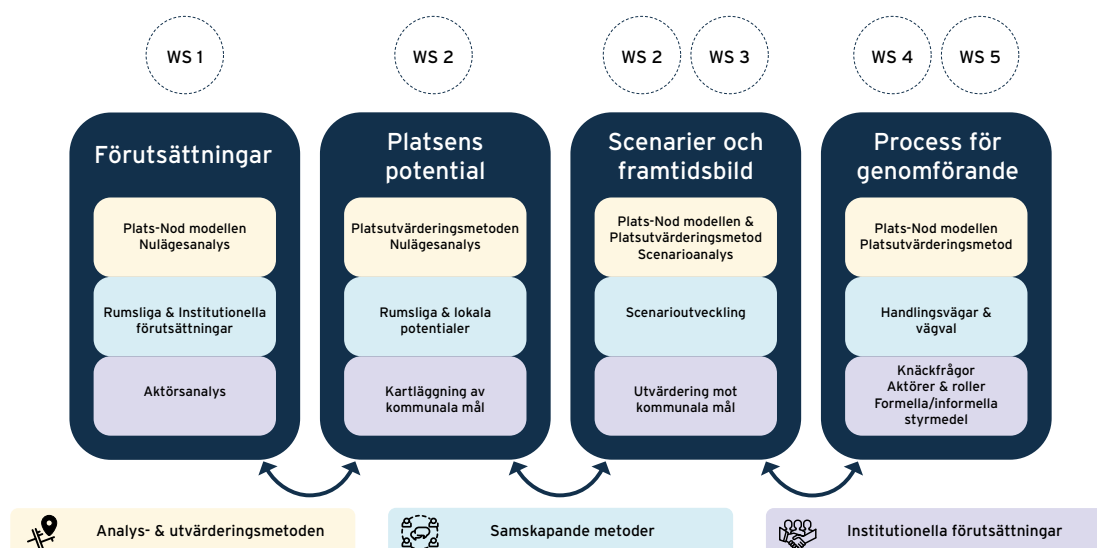
De två ikonerna; V för Vägledning, G för GIS-manual visar när det finns mer att läsa i respektive dokument.



VÄGLEDNING



GIS-MANUAL



En översiktlig bild av den integrerade arbetsmetodik som utvecklats och testats i projektet

EN INTEGRERAD ARBETSMETODIK

Projektet har utvecklat en integrerad arbetsmetodik som bygger på en beprövad modell för samverkan som utvecklats i tidigare praktisk forskning om hållbara stationssamhällen i samhällsplanering, med workshoppar som huvudsakligt format. Här synliggörs också de fyra faser som processen består av: Förutsättningar, Platsens potential, Scenarier och framtidsbild samt Process för genomförande. Atlasens kapitel följer arbetsmetodikens fyra faser.

För mer information om arbetsmetodiken som helhet och hur den kombinerar och integrerar olika slags kunskap och metoder:

V Vägledningen, kapitel 1: En integrerad arbetsmetodik.

DET STATIONSNÄRA OMRÅDET I ÄLVÄNGEN

Älvängen är en pendlingsort och en av Ale kommuns största. I kommunen bor år 2024 totalt 31 000 invånare, varav 6500 i Älvängen. Under rusningstid går pendeltågen i kvartstrafik, halvtimmesstrafik under resten av dagen. Under sena kvällar och helger går tågtrafiken var trettionde minut mellan Göteborg och Älvängen, samt varje timme mellan Älvängen och Vänersborg.

Idag nyttjas tågstationen primärt för arbetspendling men även för att ta sig till nöjes- och kulturutbudet som finns i Göteborg.



Inpendlingen sker mest från Göteborg, Kungälv, Lilla Edet, Trollhättan och kommunens andra orter. Utpendlingen sker mestadels till Göteborg och Kungälv samt kommunens egna orter. Älvängen ligger ungefär 33 km från centrala Göteborg och med tåget tar det 20 minuter att förflytta sig mellan orterna.

Just nu pågår flera projekt kopplade till tågstationen och dess närområde, bland annat en fördjupad översiktsplan för Älvängens yttersta delar och en detaljplan för Aroseniussskolan där ett stort skol- och idrottsområde ska byggas ut. Trafikverket planerar även för ett vändspår i Älvängen. Under 2023 godkände stadsbyggnadsnämnden en framtagna strukturskiss över Älvängens centrala delar, en detaljplan för Älvängen C med fokus på att förtäta området kring stationen.

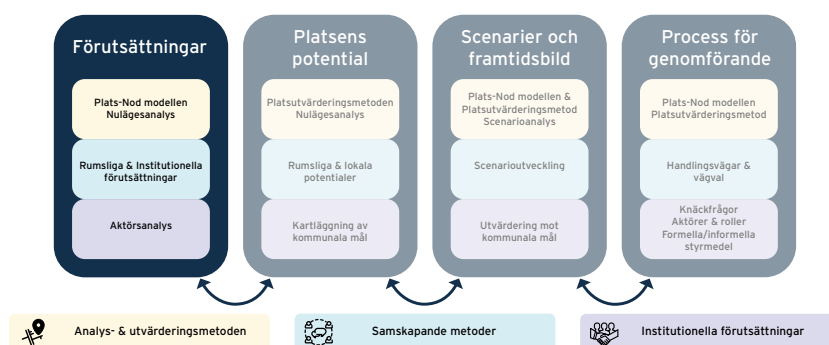
I dagsläget finns flera utmaningar när det gäller utveckling av det stationsnära området. Ale kommun vill förtäta området och öka antalet invånare. Samtidigt är rådigheten i området spridd på många olika aktörer med skilda intressen. Kommunens översiktsplan beaktar tätorter, verksamheter, jordbruksmark, natur, utvecklingsområden och idéområden. Den innehåller utpekade utmaningar med fokus på egna lösningar inom orten, pendelparkering med ett stort upptagningsområde, översvämningar och buller.

FAKTA ÄLVÄNGEN, ALE KOMMUN (2024)

- Kommunens folkmängd: ca 31 000 invånare.
- I Älvängen som är en av de största orterna i Ale kommun, bor det ca 6500 invånare.
- Det finns flera pågående planer på förtätning i det stationsnära området.
- Älvängen beskrivs som pendlingsort. På sträckan Göteborg-Älvängen går pendeltåg var 15:e minut under morgon och eftermiddag/kväll och var 30:e minut under dagar, kvällar och helger. Regiontåg Göteborg-Vänersborg med stopp i Älvängen, går var 30:e minut under rusningstrafik och varje timme vid lågtrafik.

Kapitel 1:

Förutsättningar: rumsliga och institutionella förutsättningar

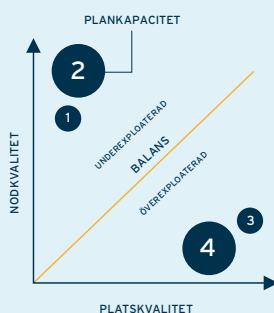


I detta kapitel belyses de rumsliga och institutionella förutsättningarna för Älvängens stationsnära område. Det är den första i den integrerade arbetsmetodiken och var fokus för projektets första workshop. Plats-Nod modellen gav insikt om förtätningspotentialen i Älvängens stationsnära område genom sina nulägesanalyser. För att bidra till att minska gapet mellan mål om stationsnära utveckling och det faktiska genomförandet behövs även förståelse för de institutionella förutsättningarna.

PLATS-NOD MODELLEN SOM PLANERINGSVERKTYG

Den analys- och utvärderingsmetod som utvecklats i ett tidigare projekt består av två delar och Plats-Nod modellen är en av dessa två. Plats-Nod modellen beskriver den regionala tillgängligheten i relation till det stationsnära områdets täthet och visar på samspelet mellan det stationsnära området som "nod" och som "plats". Baserat på det samspelet ger Plats-Nod modellen insikt om det stationsnära områdets potential, utifrån tre variabler:

- **Nodkvalitet**, beskriver den regionala tillgängligheten och som i projektet beräknats genom antalet avgångar med tåg per dygn.
- **Platskvalitet**, beskriver det stationsnära områdets täthet och som i projektet beräknats utifrån dag- och nattbefolkning inom 1 km och 2,6 km.
- **Plankapacitet**, beskriver byggbar mark i det stationsnära området och som i projektet beräknats utifrån byggbar mark inom 1 km och 2,6 km.



En balans mellan plats- och nodkvalitet är önskvärd för en effektiv användning av befintliga investeringar i infrastruktur men också för att undvika att transportsystemet blir överbelastat.

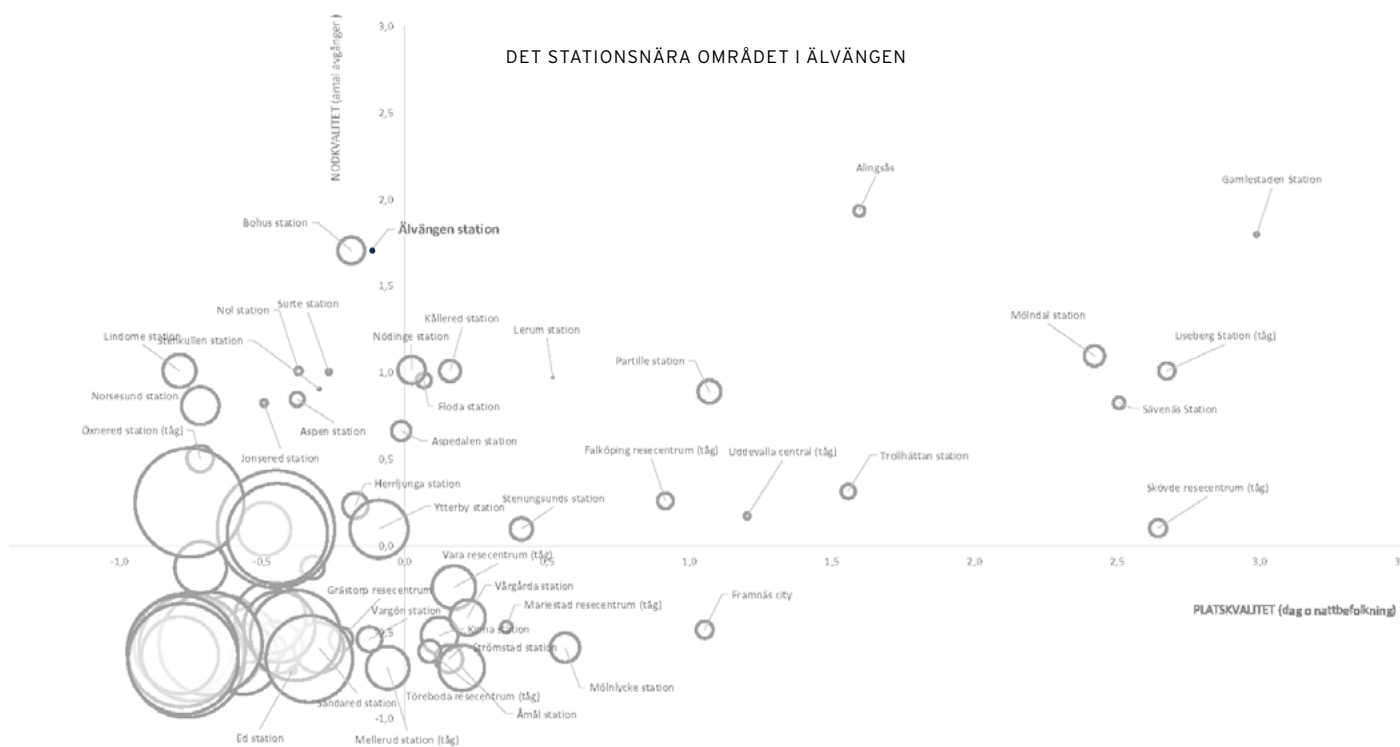
Läs mer om Plats-Nod modellen i:

- V** Vägledningen, kapitel 2: Förutsättningar: Rumsliga och institutionella förutsättningar.
- G** GIS-manualen, kapitel 2: Plats-Nod modellen.

Resultat av Plats-Nod modellen i Älvängens stationsnära område

I den inledande workshopen introducerades Plats-Nod modellen och de nulägesanalyser som har genomförts med hjälp av metoden. Analysen visar att Älvängen har en högre nodkvalitet än platskvalitet, det vill säga att det finns en större transportkapacitet än befolkningsunderlag. Detta innebär att turtätheten är relativt bra men att mängden personer som bor i nära anslutning till tågstationen, utifrån modellen, är låg. I nulägesanalysen kan det även utläsas att plankapaciteten inom 1 km från tågstationen är mycket låg, det vill säga att det inte finns tillgång till byggbar mark närmast stationen (enbart 1,4 hektar). I jämförelse med övriga stationsnära områden i regionen har Älvängen en obalanserad placering i diagrammet. Nödinge, en annan ort inom Ale kommun, har i jämförelse med Älvängen en lägre nodkvalitet men har mer plankapacitet. För att öka befolkningsunderlaget behöver mark som kan förtätas identifieras.

Utifrån Plats-Nod modellen genererades en karta som visar ytor med byggbar mark. De röda fälten visar byggbar mark inom 1 km från tågstationen och den gröna färgen illustrerar byggbar mark inom 1 km - 2,6 km. För en fotgängare motsvarar 1 km en promenad på 12 minuter, vilket för cyklister utökas till 2,6 km. Andelen byggbar mark i de mest centrala delarna av Älvängen är låg enligt modellen. De ytor som finns är en större grönyta strax sydost om tågstationen, vilket betyder att det vore relevant att undersöka möjligheterna att



Plats-Nod modellen för Västra Götalands län. Diagrammet visar hur mycket ett stationsområdes nod- och platskvalitet avviker från genomsnittet i Västra Götaland. En jämförelse mellan dag- och nattbefolkning inom 1 km (platskvalitet), antalet avgångar per dygn (nodkvalitet) och byggbar mark inom 1 km från stationen (plankapacitet). Plats-Nod modellen finns att se i större format (bilaga).

flytta lågintensiva industribyggnader söder om tågstationen längre bort för att kunna öka befolkningsunderlaget närmare tågstationen. På lite längre avstånd från tågstationen finns mer byggbar mark enligt modellen, dessa återfinns mellan befintlig bebyggelse och i utkanten av samhället.

Byggbar mark är framtaget som en inverterad bild av vad som har ansetts vara ej byggbart. Vilken data som legat till grund för det går att hitta i:

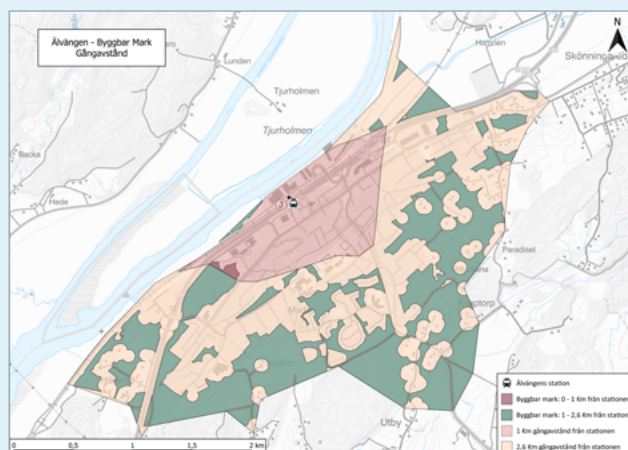
G GIS-manualen, kapitel 2: Plats-Nod modellen.

INSTITUTIONELLA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR STATIONSNÄRA UTVECKLING

Förutom att bedöma det stationsnära områdets potential med Plats-Nod modellen behövs en förståelse för andra förutsättningar som styr och påverkar samhällsplaneringen i stationsnära områden. För att synliggöra olika aktörers institutionella kapacitet gjordes en kartläggning och analys av aktörers resurser och förmåga. Grupptvjuer med nyckelpersoner från respektive kommun genomfördes initialt i projektet som grund för en aktörsanalys. I nästa steg vidareutvecklades analysen genom en kartläggning av det institutionella landskapet kring stationsnära utveckling och olika institutionella faktors betydelse för planerings- och genomförandeprocessen.

För mer information om institutionella förutsättningar och för vägledning i metoden, läs i:

V Vägledningen, kapitel 2: Förutsättningar: Rumsliga och institutionella förutsättningar.



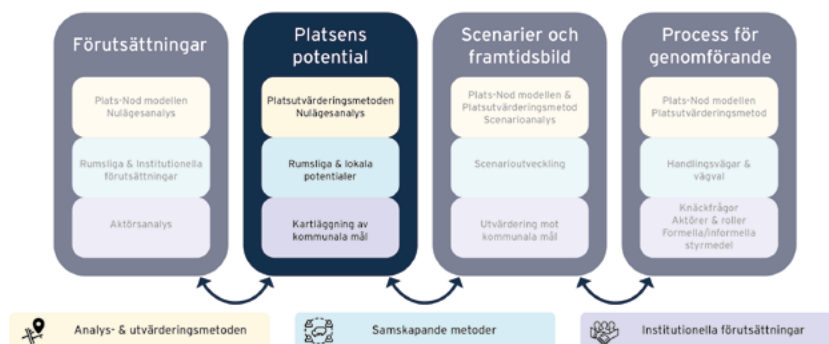
Plankapacitet i Älvängen med 1,4 ha byggbar mark inom 1 km gång-avstånd (i röd färg) och 214 ha inom cykelavstånd (2,6 km, i grön färg). Byggbar mark är framtaget som en inverterad bild av vad som har ansetts vara ej byggbart. Kartan finns att se i större format (bilaga).

BERÄKNINGSMODELL FÖR ÄLVÄNGEN

Tågstationen har idag 115 tågavgångar per dygn (nodkvalitet) och inom en 12 minuters promenad från stationen (1 km avstånd) har området en total befolkning på 4 204 personer (dag- och nattbefolkning). Plankapacitet inom samma område är 1,4 hektar inom 1 km och 214 hektar inom 2,6 km från stationen.

Kapitel 2:

Platsens potential



Detta kapitel fokuserar på nulägesanalys av det stationsnära området som plats. Här ges en kort introduktion till Platsutvärderingsmetoden följt av en summering av analys och resultat som var fokus för den andra workshopen inom projektet. Platsutvärderingsmetoden syftar till att bedöma positiva och negativa konsekvenser av förtätning i relation till Agenda 2030, särskilt mål 11 om Hållbara städer och samhällen. Samtidigt är lokal kunskap om platsen och kopplingen till lokala förutsättningar och mål viktigt.

PLATSUTVÄRDERINGSMETODEN SOM PLANERINGSVERKTYG

Den andra delen av analys- och utvärderingsmetoden som utvecklats är Platsutvärderingsmetoden. I utvecklingen av metoden har forskningsresultat omsatts till rumsliga indikatorer som möjliggör en bedömning av positiva och negativa konsekvenser av förtätning i ett stationsnära område i relation till den lokala tillgängligheten. Indikatorerna har grupperats inom fem olika teman:

- Tillgång till kollektivtrafik
- Tillgång till service
- Tillgång till grönområden
- Sammanlänkande stråk
- Stationens platskvalitet.

Indikatorerna beräknades med hjälp av GIS-analyser och resultatet visas i en så kallad värderos (spindeldiagram). Resultatet har också visualiserats med hjälp av ett stapeldiagram som i vissa fall är mer läsbart. Atlasen innehåller både värderos och stapeldiagram, men också kartor som visar var utfallet var bättre och var utfallet var sämre. Utöver det urval av figurer som visas i atlasen finns ett större material i kartbilagan.

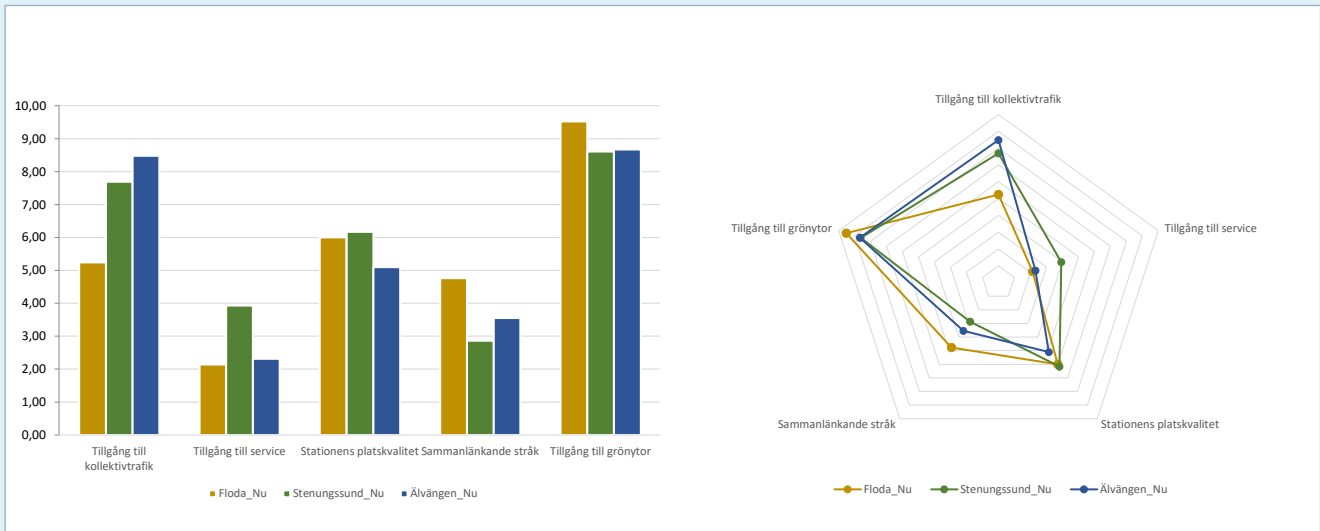
Läs mer om Platsutvärderingsmetoden i:

- V** Vägledningen, kapitel 3: Platsens potential.
- G** GIS-manualen, kapitel 3: Platsutvärderingsmetoden.

Resultat av Platsutvärderingsmetoden i Älvängens stationsnära område

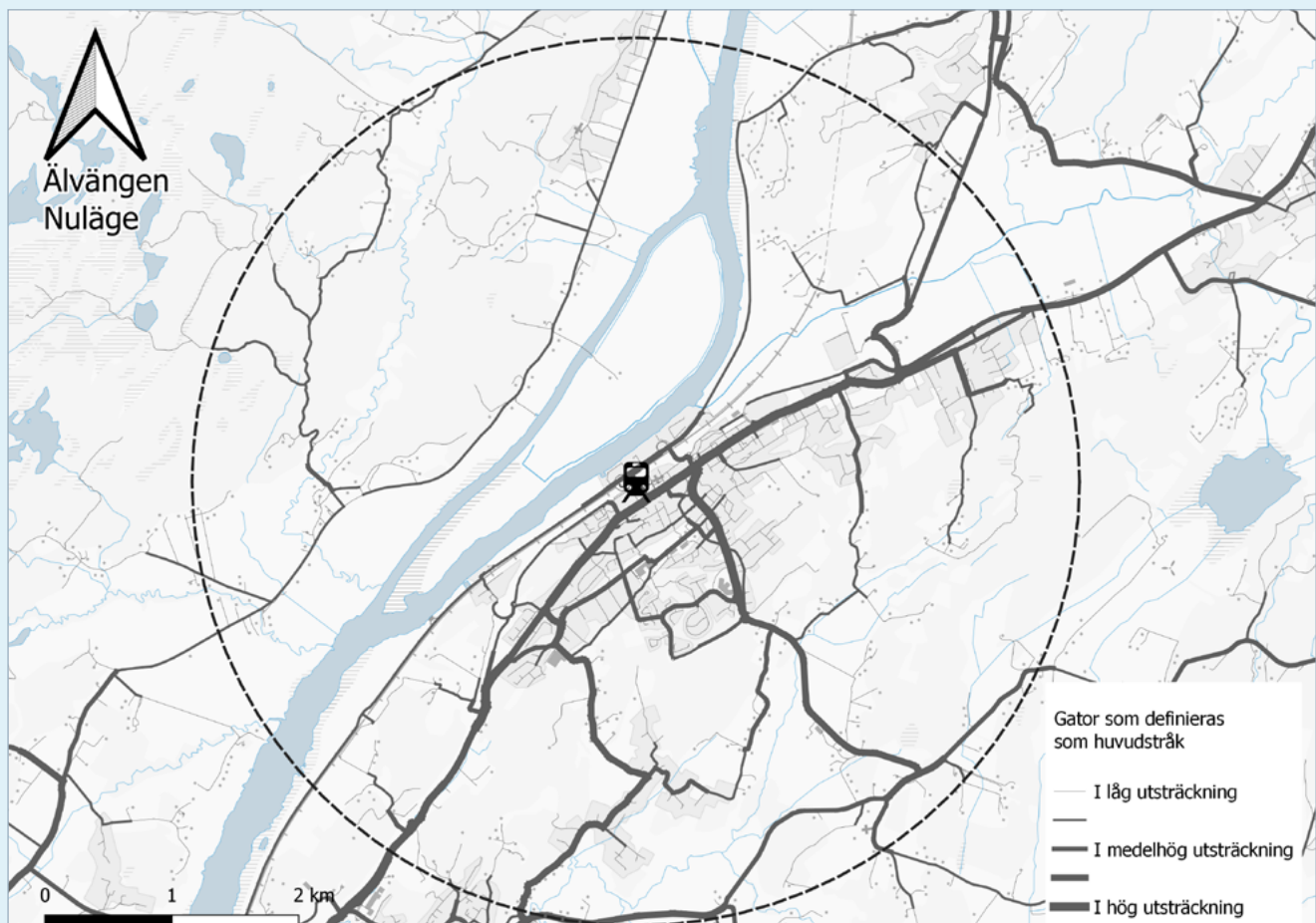
Platsutvärderingsmetoden har använts för att få en fördjupad bild av nuläget men också för att få insikt om hur ett stationsnära område bidrar till att nå Agenda 2030 mål 11 i jämförelse med andra stationsnära områden. I detta fall jämförs det stationsnära området i Älvängen med Floda och Stenungsund. Älvängen har idag en gynnsam tillgång till grönområden och kollektivtrafik samt ett relativt bra resultat för stationens platskvalitet. Förutsättningar när det gäller tillgång till service och närvaro av sammanlänkande stråk i närheten av tågstationen har förbättringspotential. I jämförelse med Stenungsunds stationsnära område har invånarna i Älvängen en sämre tillgång till service. Resultat för sammanlänkande stråk är bättre i Älvängen än i Stenungsund men sämre än i Floda. Detta betyder att flöden av fotgängare och annan trafik inte når tågstationen lika självklart som i Floda. Här finns potential att förbättra genom att skapa gena vägar till tågstationen samt öka integration i gatunätverket nära stationen.

Resultatet för tema Sammanlänkande stråk visar de starkaste huvudstråken baserat på en genhetsanalys som mäter hur många av den stora mängd möjliga förflyttningar inom gatunätverket som passerar en och samma gata. Högre värden indikerar vikten av den gatan som en länk mellan olika delar av staden. Huvudstråk som kopplar tågstationen till övriga delar i Älvängen består av Göteborgsvägen och Starrkärrsvägen, men ingen av dessa vägar går förbi tågstationen. Starka huvudstråk som länkar samman med tågstationen skulle gynna både stationen, handel och andra funktioner som behöver ett högre flöde av fotgängare.



Resultat av Platsutvärderingsmetoden visualiserat med stapeldiagram. Nuläget i Älvängen jämförs med Floda och Stenungsund.

Resultat av Platsutvärderingsmetoden visualiserat med en värderos. Nuläget i Älvängen jämförs med Floda och Stenungsund.



Starkaste huvudstråk baserat på genhetsanalys (betweenness centrality, radie 5km). Tidigare forskning har visat att dessa huvudstråk kan förväntas ha ett större flöde (fotgängare och annan trafik).

KOMMUNALA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH MÅL

En central fråga vid arbete med indikatorer är hur dessa kan kopplas till politiskt formulerade mål på nationell, regional och lokal nivå, så även med Platsutvärderingsmetodens indikatorer. Inför den andra workshopen fick kommunen välja ut kommunala mål som styr planeringen. Målen kopplades sedan till indikatorerna med hjälp av ett arbetsblad.

TEMAN PLATSUTVÄRDERINGSMETODEN						
Kommunala mål	Viktning	Tillgång till kollektivtrafik	Tillgång till service	Tillgång till grönområden	Sammanlänkande stråk	Stationens platskvalitet
Summa	100					

Ange kommunala mål
 Vikta kommunala mål
 Ange om temat är relevant för det kommunala målet

Arbetsblad för analys av Platsutvärderingsmetodens koppling till kommunala mål.

Flertalet av de kommunala målen som lyftes fram kom från kommunernas översiktsplaner, bostadsförsörjningsprogram och andra strategiska program. I övningen diskuterade grupperna med hjälp av arbetsbladet fram vilka av de egna kommunala målen som har starkast koppling till Platsutvärderingsmetodens indikatorer.

Läs mer om metoden i:



Vägledning, kapitel 3: Platsens potential.



MÅL SOM BERÖR ÄLVÄNGENS STATIONSNÄRA OMRÅDE

Exempel på mål som bedömdes relevanta för utvecklingen av Älvängens stationsnära område. Styrdokumentet där målet finns anges inom parentes.

- Binda ihop de olika delarna av centrala Älvängen som idag är splittrat (Strukturskiss centrala Älvängen).
- Skapa ett nav runt pendeltågstationen som central och attraktiv plats att vistas på bland annat genom torgbildning och mer grönska (Strukturskiss centrala Älvängen).
- Göra Älvängens centrala delar med lättillgängliga för gående och cyklist (Strukturskiss centrala Älvängen).
- Tydliggöra närheten till Göta älv (Strukturskiss centrala Älvängen).
- Ta fram lämpliga områden för detaljplanläggning för bostäder och kommunala verksamheter efter ett helhetsperspektiv för Älvängen (Fördjudap översiktsplan Älvängen).
- Utarbeta förslag till långsiktig, sammanhållen lösning för framtida gatu- och grönsstruktur, rekreation, ekosystemtjänster, dagvattenhantering, buller och mötesplatser (Fördjudap översiktsplan Älvängen).
- Visa på möjliga lösningar för att stå rustad inför en föränderlig framtid med ökade krav att kunna hantera sårbarheter och förändringar som inte alltid är förutsägbara (Fördjudap översiktsplan Älvängen).
- Invånarna ska vara i fokus, det ska vara möjligt att röra sig utifrån sina egna villkor genom god tillgång till trygga gång- och cykelvägar. Utformning av bebyggelse, mötesplatser och grönsstruktur ska främja gemenskap och trygghet i alla åldrar (Fördjudap översiktsplan Älvängen).
- Huvudsaklig utbygd och förtätning ska ske i pendelorterna,

med högre koncentration av bebyggelse vid pendeltågsstationerna (Översiktsplan).

- Gröna områden i och mellan orterna ska säkerställas för rekreation, friluftsliv, biologisk mångfald och klimatanpassning (Översiktsplan).
- Aktiva bostenvänningar och flexibelt samutnyttjande bidrar till en levande stadskänsla, som också kan medverka till ökad trygghet och skapa nya mötesplatser (Översiktsplan).
- Med ett varierat bostadsutbud som är markeffektivt kan människor leva och verka nära sina hem (Översiktsplan).
- Inom tätorten tillåts olika verksamheter samexistera med bostäder (Översiktsplan).
- I framtida utveckling ska hänsyn tas till de ortsspecifika kulturarven (Översiktsplan).
- Näringslivet kan utvecklas genom att i första hand utnyttja redan befintlig verksamhetsmark. Handeln i orterna och verksamhetsmarken nära pendelorterna ska stärkas och bevaras (Översiktsplan).
- Utbyggnad av tätorterna föreslås ske som utvidgning och i direkt anslutning till befintlig bebyggelse, för att på så vis bygga vidare på befintlig infrastruktur och expandera inom rimligt avstånd till kollektivtrafik (Översiktsplan).
- Dagvatten ska hanteras som en resurs som berikar bebyggelsemiljön med avseende på upplevelser, rekreation, lek, naturvärden och biologisk mångfald (Dagvattenhandbok 2018).
- Växthusgasutsläppen ska minska med 80% till år 2030 från år 1990 (Energi och klimatstrategi 2030).
- Senast 2045 ska Ale kommun inte ha några nettoutsläpp av växthusgas till atmosfären (Energi och klimatstrategi 2030).



VIKTEN AV LOKAL KUNSKAP OM PLATSEN

Den andra workshopen inleddes med en promenad i det stationsnära området med en genomgång av pågående detaljplaner och planprogram. Det gjordes som ett komplement till Plats-Nod modellens och Platsutvärderingsmetodens analyser och gav involverade aktörer en mer nyanserad, upplevelsebaserad och delad förståelse för platsen och de lokala förutsättningarna. Samtliga foton i denna atlas är ifrån promenaden och det stationsnära området i Älvängen.

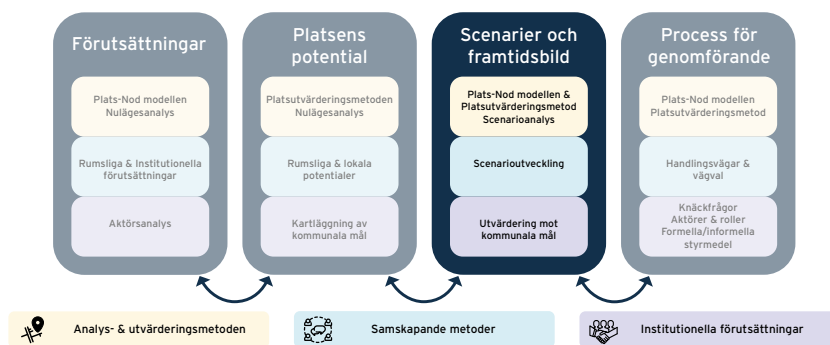
Läs mer om metoden i :



Vägledningen, kapitel 3: Platsens potential.

Kapitel 3:

Scenarier och framtidsbild



Kapitlet visar hur backcasting och scenariometodik kan användas i planeringsarbetet. Detta för att utforska alternativa utvecklingsmöjligheter och öppna upp för omfattande lösningar på systemnivå som svar på samhällsutmaningar. Det var fokus för den andra och tredje workshopen i projektet.

Att arbeta med längre tidsperspektiv och framtagande av alternativa utvecklingsriktningar har blivit både nödvändigt och efterfrågat i planering som en följd av ökad komplexitet och hållbarhetsutmaningar i kombination med ökad osäkerhet. Backcastingansatsen tillsammans med scenariometodik har därför kommit att bli viktigare för att kunna utveckla transformativa och integrerade systemlösningar på framtidsutmaningar.

På workshopparna utvecklades scenarier som slutligen landade i en framtidsbild. Arbetssättet bygger på tre steg:

1. Utveckling av scenarier.
2. Jämförelse av scenarierna.
3. Ta fram en framtidsbild.

Läs mer om metoden i:



Vägledningen, kapitel 4: Scenarier och framtidsbild.

VÅRT ARBETSSÄTT- FRÅN SCENARIER TILL FRAMTIDSILD

Steg 1: Utveckling av scenarier

I det första steget fördes fördjupade diskussioner om förtätning i det stationsnära området med stöd av ett så kallat täthetspussel. För att påbörja utvecklingen av olika scenarier fick deltagarna i uppgift att placera ut olika pusselbitar, som representerade olika typologier och ett visst invånarantal, utifrån en scenariomatrix

med följande axlar:

- Förtätning i stationsnära läge respektive Förtätning längs viktiga stråk.
- Högt förtätningstryck respektive Lågt förtätningstryck.

Exempel på pusselbitar som representerar tre nivåer av täthet:

- Låg täthet med radhus på cirka 35 invånare per hektar, vilket motsvarar ett ordinarie radhusområde som återfinns i alla svenska städer.
- Medelhög täthet med slutna kvarter på cirka 80 invånare per hektar som exempelvis Lomma trädgårdsstad.
- Hög täthet med slutna kvarter på cirka 120 invånare per hektar som exempelvis Vallastaden i Linköping.

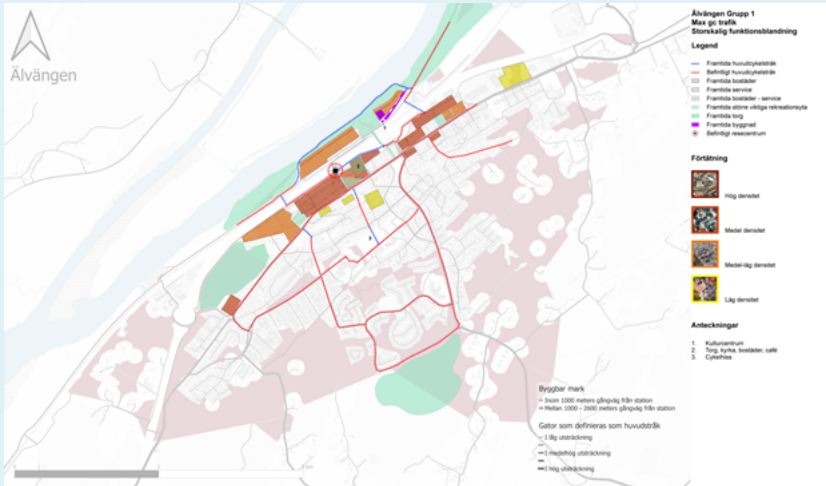
Två grupper utgick ifrån ett högt förtätningstryck och två grupper utgick ifrån ett lågt förtätningstryck. Vad som är ett högt respektive lågt förtätningstryck behöver anpassas efter de lokala förutsättningarna i det aktuella stationsnära området. För Ale, en kommun som idag har 31 000 invånare där cirka 6 500 bor i Älvängens tätort, användes 10 000 respektive 5 000 nya invånare i scenarioutvecklingen. Grupperna kunde välja vilka pusselbitar de ville använda med målet att realisera den totala befolkningmängden och följa scenariobeskrivningen att förtäta i stationsnära läge eller längs viktiga stråk.

Därefter gjordes en fördjupning av scenarierna med syfte att undersöka ytterlighetsalternativ för att lättare kunna ringa in utvecklingsmöjligheter från nuläge till framtid. Varje scenario vidareutvecklades här till fyra delscenarier, utifrån en scenariomatrix med följande axlar:

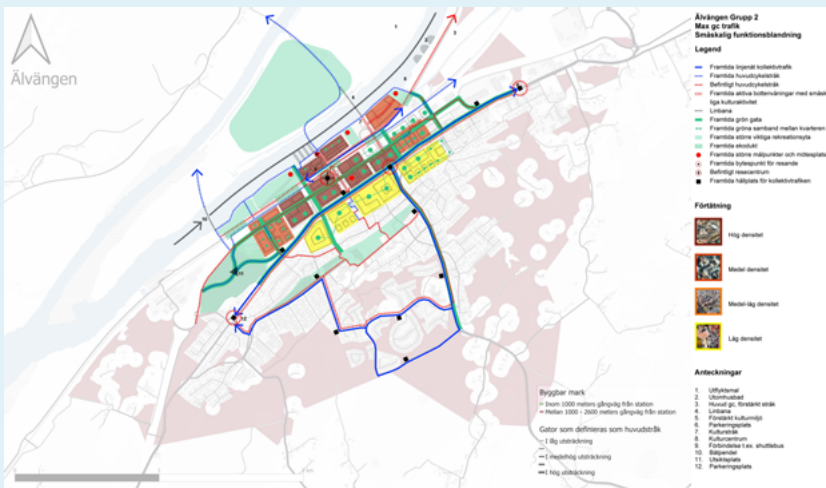
- Småskalig funktionsblandning respektive storskalig funktionsblandning.
- Max. kollektivtrafik respektive max. gång- och cykeltrafik.

I arbetet med att ta fram fyra scenarier fick deltagarna instruktioner att följa men gjorde även egna lämplighetsbedömningar utifrån lokal kunskap om platsen.

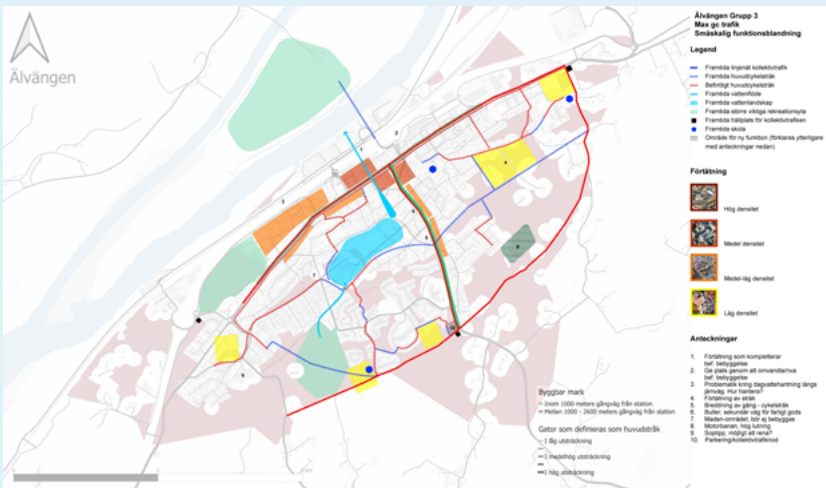
DET STATIONSNÄRA OMRÅDET I ÄLVÄNGEN



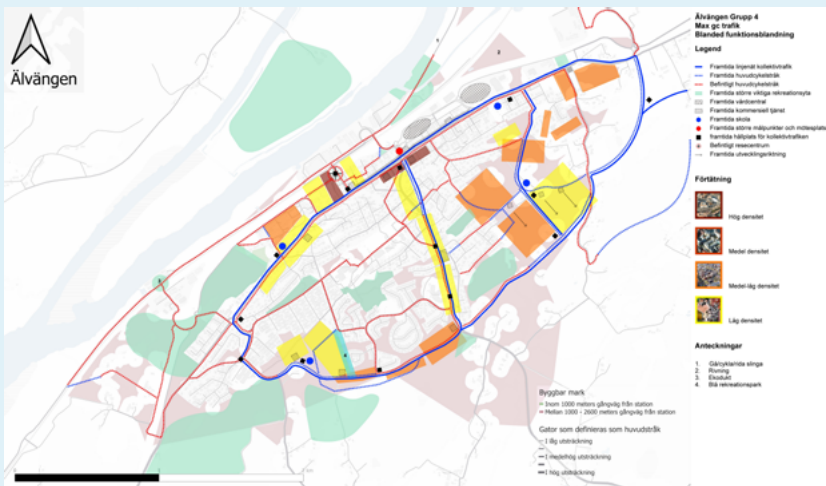
Scenario 1. Planering för 5 000 nya invånare, med koncentration kring resecentrum, där även service koncentreras. Endast 3 procent av den föreslagna bebyggelsen lokaliseras på vad pekats ut som byggbar mark. I stället testas att omvandla stora områden nära resecentrumet som idag är ett glesbebyggt flerbostads- och industriområde med pendelparkering och parkering till verksamheter. Där ligger även en äldre skola som inte längre används på grund av dåligt skick. Scenariot har fokus på gång- och cykeltrafik vilket översätts i ett antal nya kopplingar i gång- och cykelnätet och två nya broar över järn- och motorvägen.



Scenario 2. Planering för 10 000 nya invånare men bostadsområdena för 7 500 nya invånare illustreras i detta scenario, utifrån en bedömning av de fysiska förutsättningarna på platsen. Även scenario 2 prioriterar omvandling av befintliga bebyggda områden kring tågstationen, Göta älv och Göteborgsvägen och ingen bebyggelse planeras på byggbar mark. Vikt läggs vid gång- och cykeltrafik och fem nya broar/ekodukter över järn- och motorvägen, två nya broar samt en linbana över Göta älv och en ny båtpendel föreslås. Även en ny busslinje finns med.



Scenario 3. Planering för för 5 000 nya invånare, koncentrerad till ett antal stråk genom tätorten men med tyngdpunkt kring resecentrumet och en likande spridning av service. Förtätningens spridning leder till att byggbar mark kan användas för 25 procent av den föreslagna bebyggelsen. Fokus är på att skapa bra förutsättningar för gång- och cykeltrafik och ett antal nya kopplingar föreslås. Mitt i tätorten finns en stor yta för hantering av skyfallsvatten



Scenario 4. Planering för 10 000 nya invånare och tillkommande bostäder och service koncentreras kring ett antal stråk genom tätorten. Hela 50 procent av bebyggelsen planeras på byggbar mark, främst på grund av nya bostadsområden i tätortens östra och södra del. Fokus ligger på gång- och cykeltrafik och ett antal nya kopplingar och en ny ekodukt över järn- och motorvägen föreslås. Även nya busslinjer planeras.

Steg 2: Jämförelse av scenarierna

Efter den andra workshopen översattes skisserna till digital geografisk data. Detta möjliggör efterföljande GIS- analyser samt ökar läsbarhet och jämförbarhet. Dessa data analyserades med hjälp av Plats-Nod modellen och Platsutvärderingsmetoden.

Läs mer om hur digitaliseringen av scenarierna gick till i:

G GIS-manualen, kapitel 4: Scenariobyggnad.

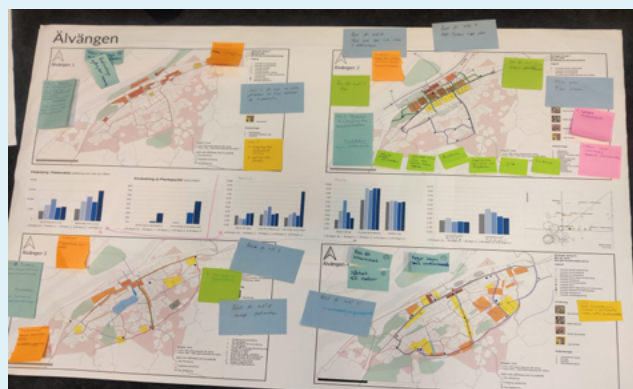
Jämförelse av scenarierna med stöd av Plats-Nod modellen

I alla fyra scenarierna ökar platskvaliteten i Älvängen, men scenario 4 ger plats för flest nya invånare inom 2,6 km. Här ökar befolkningen med 160 procent jämfört med nuläget. Även i de andra scenarierna rör det sig om stora förändringar med 108 procent i scenario 2, samt 65 procent i scenario 1 och 3. Om vi enbart tittar på befolkningsökningen inom 1 km från tågstationen ökar antalet invånare mest i scenario 2 (150 procent) medan scenario 1, 3 och 4 har en ökning mellan 50-75 procent.

Alla scenarier föreslår att bygga på byggbar mark, men scenario 4 nyttjar plankapacitet mest (50 procent) medan de andra scenarierna förlägger bebyggelsen till 0-25 procent på byggbar mark. Troligen beror detta på att scenario 4, med fokus på att bygga längs stråk, nyttjar mycket mark längre bort från tågstationen där mer byggbar mark identifieras med stöd av Plats-Nod modellen. Här behöver en fortsatt analys av scenarierna ägna

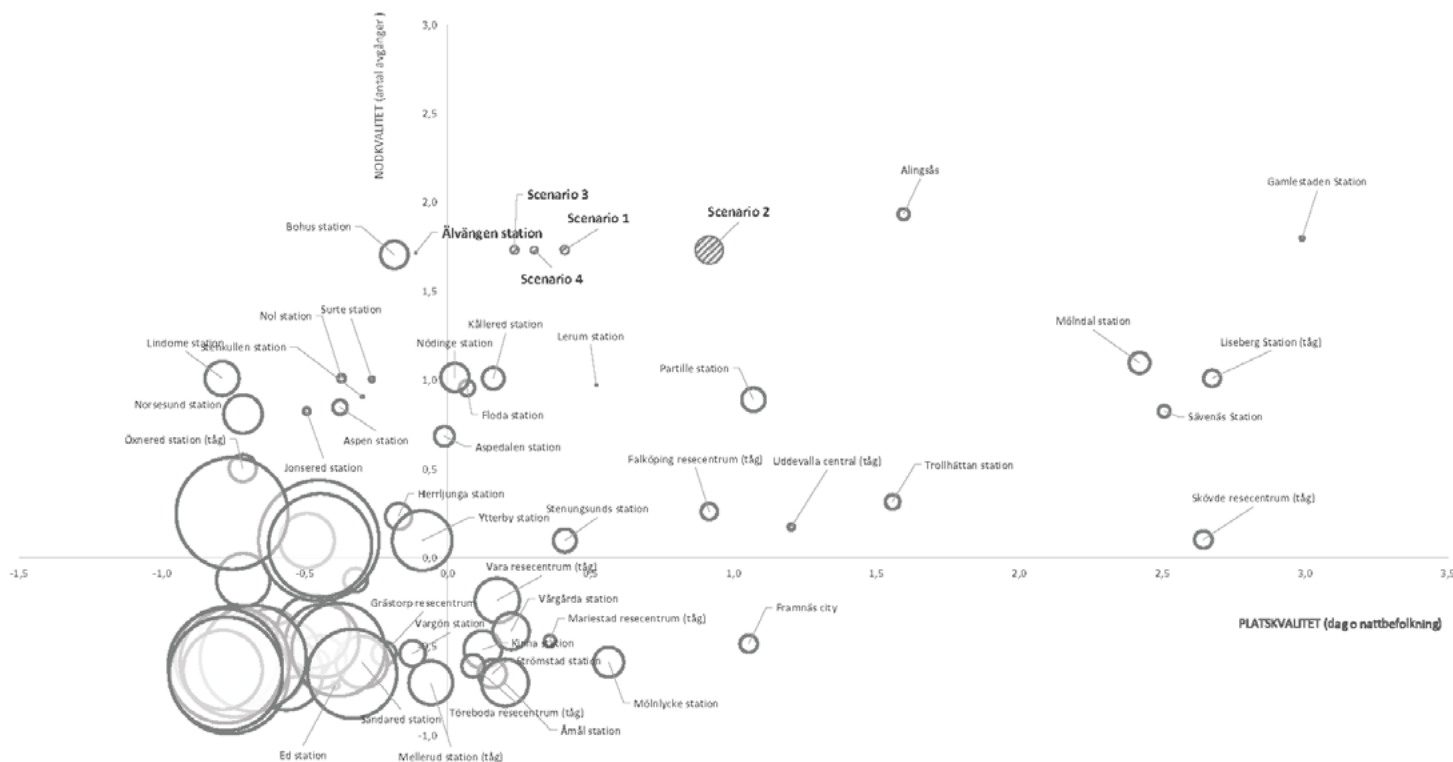
stort intresse för ekologiska förutsättningar och begränsningar för att undvika intrång på värdefulla grönytor.

Förändringen i platskvalitet påverkar Älvängens placering i Plats-Nod modellen. Befolkningen har störst ökning i scenario 2 och därför flyttas den punkten mest. Observera att i övningarna togs det inte hänsyn till en eventuell ökning av turtätheten, vilket föranleder att nod-värdet är oförändrat. Eftersom Älvängen som utgångspunkt har en relativt låg nodkvalitet i jämförelse med platskvalitet blir obalansen mindre mellan dessa två värden. Detta innebär att de framtagna scenarierna utvecklar ett bättre kundunderlag för antalet befintliga avgångar.



De fyra scenarierna analyserades med hjälp av Plats-Nod modellen. Deltagarna diskuterade sen de olika scenariernas för- och nackdelar.

Plats-Nod modellen för Västra Götalands län med de fyra scenarierna för Älvängen (inom 1 km). Diagrammet visar hur mycket ett stationsområdes nod- och platskvalitet avviker från genomsnittet i Västra Götaland. Alla Älvängens scenarier visar en ökad platskvalitet eftersom scenarierna baserades på en förtätning i de stationsnära områdena. I kartbilagan finns resultat för Plats-Nod modellen i större format.

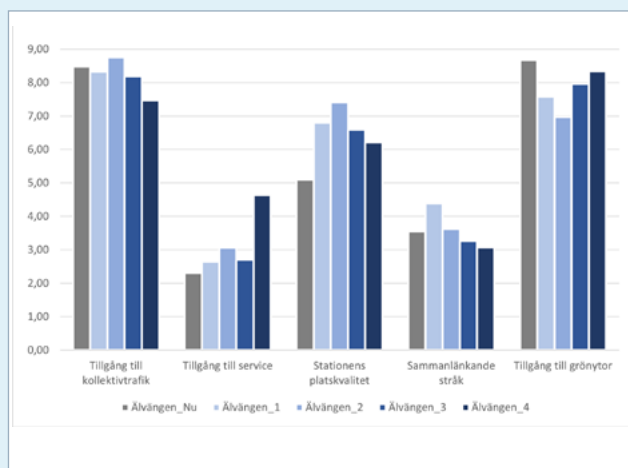


Jämförelse av scenarierna med stöd av Platsutvärderingsmetoden

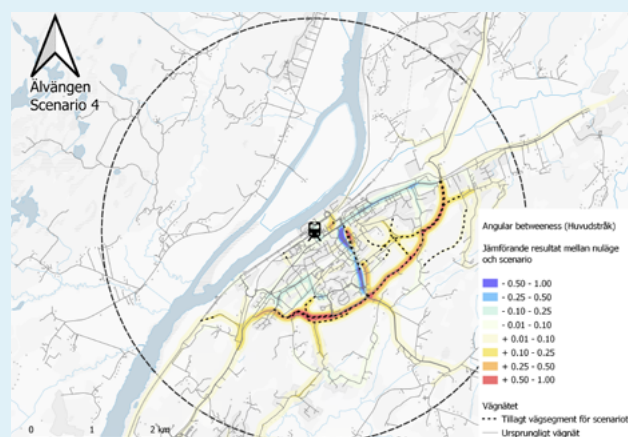
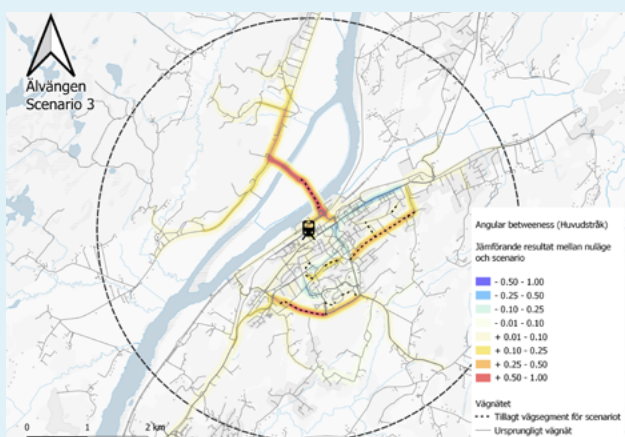
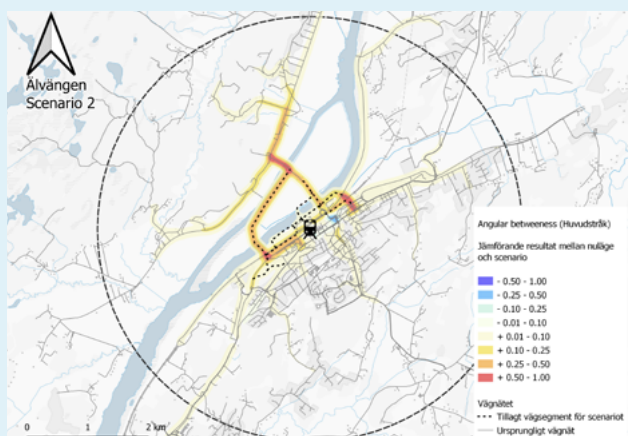
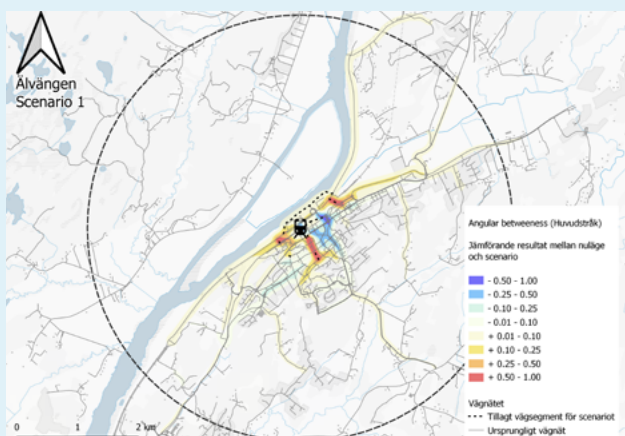
Analyserna av alla fyra scenarierna visar på en förbättrad tillgång till service, främst i scenario 4. Även stationens platskvalitet ökar. Tillgång till grönområden och kollektivtrafik visar dock en försämring. Även om utgångsläget är bra när det gäller dessa faktorer, är det något att fundera över. Stationens platskvalitet förbättras i alla scenarier och främst i scenario 2 på grund av lokalisering av förtätning nära tågstationen. Det vill säga att hög täthet nära tågstationen gynnar användningen av kollektivtrafik och stödjer en god servicenivå nära stationen. Dessutom ökar funktionsblandningen nära tågstationen i alla fyra scenarierna. I arbetet med jämförelser av scenarier för Älvängens stationsnära område stötte workshopgrupperna på bekymmer när de ritade ut olika detaljeringsgrad av funktioner, exempelvis skola och vårdcentral, för olika scenarier. Detta påverkade i sin tur utfallet av analysen.

Värden kopplade till sammanlänkande stråk visar på olika resultat där främst scenario 2 visar en reell förbättring. Kartor med dessa stråkanalys och förändringen i centralitet jämfört med nuvarande huvudstråk visar även exakt var dessa förändringar sker. Här syns till exempel att Fabriksvägen blir ett starkare stråk som kan gynna tågstationens tillgänglighet om barriären

över E45 kan lösas på ett bra sätt. Dessa kartor användes i stor utsträckning för att rita framtidsscenarier i nästa steg, där deltagarna använde resultat av de övriga scenarierna för att förbättra det valda scenariet.



Resultat från Platsutvärderingsmetoden visualiserat med ett stapeldiagram. Nuläget visas i grå färg och jämförs med de fyra scenarierna i blå färg. Siffror i stapeldiagrammen anger normaliserade värden där de högsta värden motsvara 10 och de lägsta 0.



Ökning eller minskning av starka stråk i Älvängens stationsnära område, baserat på genhetsanalys (betweenness centrality, radie 5 km). I rött visas stråk som kan förvänta sig ett större flöde av fotgängare och annan trafik och i blått visas stråk som kan förvänta sig färre rörelser. Tjockleken av linjerna representerar huvudstråk i scenariet. I kartbilagan finns resultat för starka stråk i större format.

Steg 3: Att landa i en framtidsbild

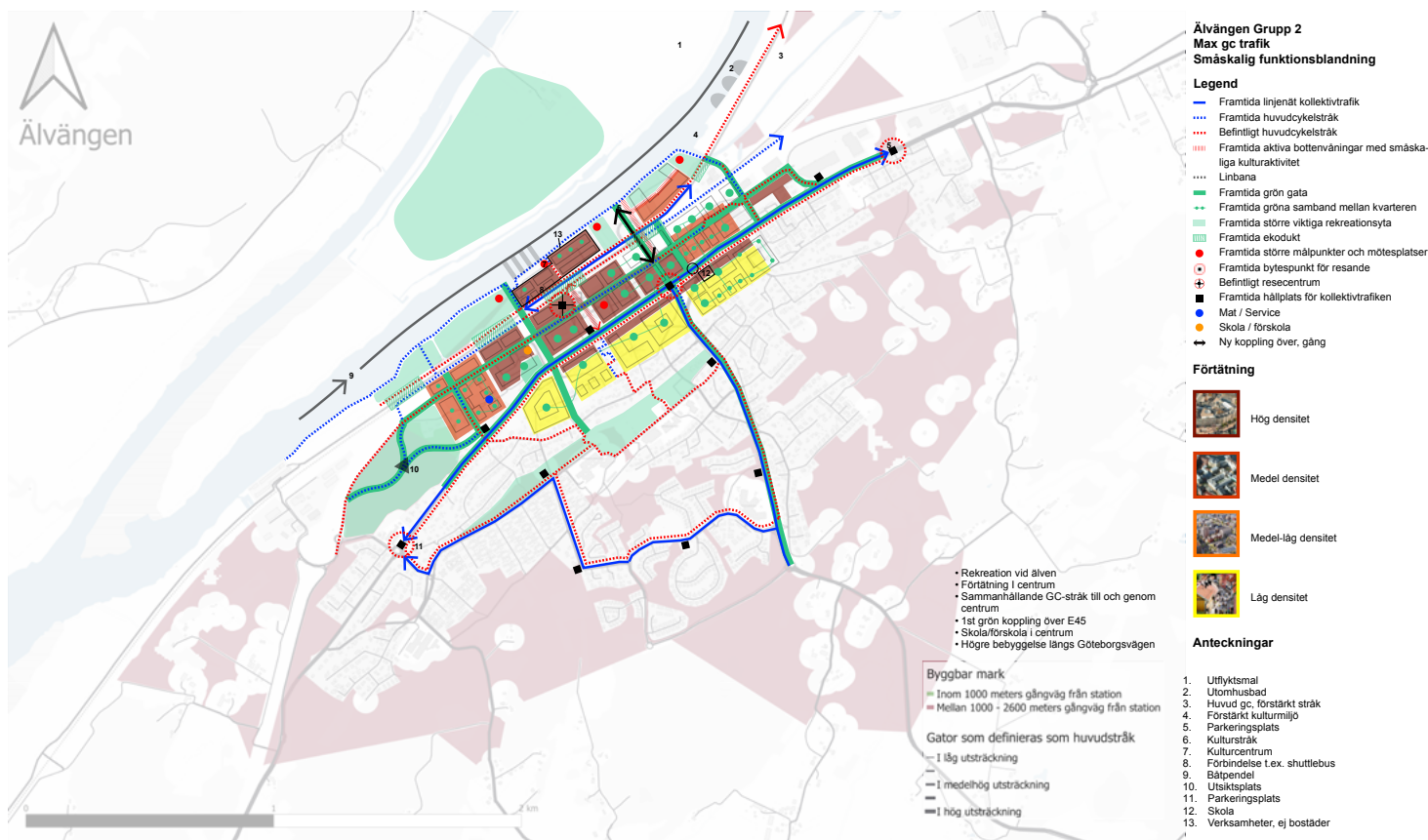
Baserat på jämförelser av scenarierna med hjälp av analys- och utvärderingsmetoden var uppgiften i det sista steget att skissa fram en framtidsbild som tar avstamp i det mest gynnsamma scenariot. Övningen var en uttalad kreativ process där alla i gruppen deltog. Under arbetets gång upplevdes stapeldiagrammen och framför allt tillhörande analyskartor vara till stor hjälp. Det var inte möjligt att välja ut ett scenario som mest gynnsamt utan det fanns för- och nackdelar med flera scenarier. Såväl stationens platskvalitet som sammanlänkande stråk fick relativt lika värden i analyserna av alla fyra scenarierna medan tillgång till service fortsatt blev ganska låg. Trots en försämrning jämfört med nuläget, visade alla scenarierna på en fortsatt god tillgång till grönområden samt en relativt god tillgång till kollektivtrafik. Deltagarna fick möjlighet att välja ut element från alla scenarier för att utveckla en välbalanserad, hållbar och visionär framtidsbild. Följande resonemang visar hur diskussionerna under workshopen fortlöpte.

Deltagarna var överens om att scenario 2 bäst svarar upp mot Ales kommunala mål. Samtidigt är detta scenario komplext och kostsamt eftersom det kräver ett flertal markinköp eller förändrad

markanvändning samt dyra kopplingar över Göta älv. Scenario 1 upplevdes vara mer realistiskt, särskilt förslaget om att lägga till ett gångstråk längs älven snarare än flera förbindelser över älven. Scenariot kopplar därmed till det kommunala målet om att tydliggöra närheten till älven. Deltagarna valde att ta bort kopplingar över älven, men i övrigt ta med flertalet av elementen som fanns med i scenario 2 i framtidsbilden. Intressant är att scenario 2 skiljer sig mest åt av scenarierna i relation till den pågående fördjupade översiktsplanen för Älvängens yttersta delar. Scenariot stämmer däremot bra överens med strukturskissen för Älvängens centrum.

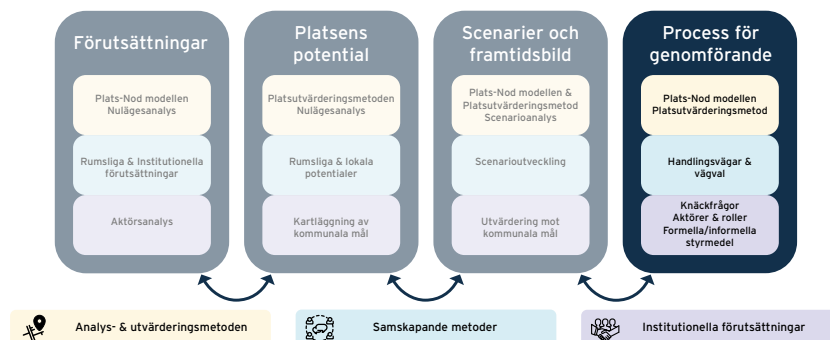
Efter workshopen översattes skisserna till digitala kartor för att uppnå ökad läsbarhet. Framtidsbilden analyserades inte med hjälp av Platsutvärderingsmetoden. Om kommunen vill fortsätta vidareutveckla framtidsbilden rekommenderas att en sådan analys genomförs för att granska utfallet i förhållande till scenarierna den baserades på.

Framtidsbild Älvängens stationsnära område.



Kapitel 4:

Process för genomförande



Detta kapitel handlar om att planera för ett genomförande i flera skeden och är den sista fasen i den integrerade arbetsmetodiken. Här beskrivs hur deltagarna i den fjärde workshopen testade ett arbetssätt för att utveckla en process för genomförande av den framtagna framtidsbilden, med fokus på ett nyckelprojekt.

Genomförandet av den utvecklade framtidsbilden handlar om att nyttiggöra de institutionella resurserna som identifierats i tidigare nulägesanalyser (se kapitel 1. Förutsättningar). Det handlar om att hitta handlingsvägar för en realisering och tydliggöra kritiska vägval längs dessa handlingsvägar. Det handlar också om styrmedel för att "navigera" längs den mest lämpliga handlingsvägen och därigenom uppnå de mål och kvaliteter som formulerats.

Läs mer om metoden i:

V Vägledningen, kapitel 5: Process för genomförande.

VÅRT ARBETSSÄTT- PROCESS FÖR GENOMFÖRANDE

För att testa ett strukturerat arbetssätt med syfte att identifiera handlingsvägar och kritiska vägval i planering och genomförande av den framtidsbild som utvecklats, ägnades den fjärde workshopen åt arbete i fyra steg med fokus på ett nyckelprojekt.

1. Framtidsbildens knäckfrågor i genomförandet.
2. Etappindelning av framtidens genomförande.
3. Utformning av beslut- och vägvalsträd.
4. Aktörsanalys som utgångspunkt för en organisationsplan.

Steg 1: Framtidsbildens knäckfrågor i genomförandet

För att identifiera olika utmaningar och svårigheter, men också möjlighetsfönster i genomförandet av framtidsbilden, formulerade

deltagarna olika knäckfrågor med hjälp av strukturerad brainstorming. Knäckfrågorna delades upp utifrån de fyra skedena problemskede, planeringsskede, genomförandeskede och bruksskede. Merparten av knäckfrågorna som identifierades landade tidigt i planeringsprocessen. Det kan bero på att det saknades deltagare på plats under workshopen som arbetar i de senare skedena. En fråga som väcktes var om mer blandade grupper hade resulterat i en större spridning av knäckfrågor eller om det helt enkelt är så att flera av knäckfrågorna behöver hanteras tidigt i processerna.

KNÄCKFRÅGOR

Några exempel på knäckfrågor som på ett eller annat sätt identifierades i alla deltagande kommuner i projektet är:

- Platsens grundläggande förutsättningar och utmaningar kopplade till dessa såsom översvämning och markförhållanden är särskilt framträdande i problemskedet och planeringsskedet. För Älvängen formuleras skyfall och vattennivåer i Göta älv som knäckfrågor.
- Politisk vilja och stabilitet, det vill säga att klara av att arbeta strategiskt och att politiska beslut går i linje med kommunala mål och tjänstepersonernas kunskap, är också framträdande i de två första skedena (problemskede och planeringsskede).
- Markägande och markåtkomst nämns med lite olika betydelse i alla skedena men med tyngdpunkt i genomförandeskedet. För Älvängen identifieras det som en knäckfråga utifrån att kommunen inte äger all mark på orten.
- Ekonomi i form av investeringskostnader och konjunktursvängningar nämns främst i genomförandeskedet och i bruksskedet.
- Vikten av kontinuitet genom hela samhällsbyggnadsprocessen, vilket innebär att överbygga skarvar och uppehåll mellan skedena på ett medvetet sätt.
- Behov av kompetenser också utanför det skede där respektive kompetens har sin tyngdpunkt är viktigt. Det innebär exempelvis att driftskunnande behöver tas med och integreras redan i problemskedet och i planeringsskedet.
- Utvärdering av förslag kopplat till lärande inför nästa skede är centralt, det vill säga en "lessons-learn" process från ax till limpa.

Steg 2: Etappindelning av framtidsbildens genomförande

Inledningsvis identifierade deltagarna vilka fysiska åtgärder som bör ingå i ett genomförande på kort, medellång och lång sikt. Åtgärderna klustrades i så kallade "nyckelprojekt", där ett nyckelprojekt valdes ut att gå vidare med för att avgränsa övningen. Ale kommun valde att gå vidare med ett nyckelprojekt som de själva benämnde som *Infrastruktur*. I det rymts några av de åtgärder som de klustrade under rubriken *Parkering och mobilitet*. Diskussionerna kretsade kring parkeringsmöjligheter och hur det skulle ordnas. Det ansågs vara en viktig första åtgärd att göra i samband med att fokusera på mobilitetsfrågor för att förbättra för bland annat cykel- och gångtrafikanter.

Steg 3: En vision för genomförandeprocessen - utformning av beslut- och vägvalsträd

I nästa steg arbetade deltagarna vidare med sitt utvalda nyckelprojekt genom att upprätta ett beslut- och vägvalsträd för att hitta möjliga handlingsvägar för att uppnå framtidsbilden. Beslut- och vägvalsträdet var uppdelat på fyra olika skeden: problemskede, planeringsskede, genomförandeskede och bruksskede. I övningen belystes:

- Strategiska vägval och beslut, och vilka aktiviteter/skeenden som bygger upp till dessa.
- Alternativa handlingsvägar som kan grena ut sig eller växa samman i de skedena.
- Knäckfrågor som behöver hanteras under processens gång.
- Kopplingar mellan olika planeringsnivåer.

I det första skedet, problemskedet, identifierade deltagarna ett antal olika handlingsvägar för nyckelprojektet *Infrastruktur*. Vägvalet stod mellan analys av mobilitet och grönytor, fördjupad översiktsplan (FÖP), planprogram eller tematiskt tillägg till översiktsplan (ÖP). Två av vägvalen undersöktes vidare, nämligen analys av hur projektet stämmer överens med bland annat ÖP, och möjligheterna med planprogram. För den förstnämnda åtgärden landade gruppen i ett antal vägval under genomförandeskedet som handlade om att anlägga gröna gator samt gång- och cykelväg, i enighet med gällande detaljplaner.

För den andra identifierade handlingsvägen i problemskedet, analys av möjligheterna med planprogram, testade gruppen att addera ytterligare vägval. Utöver planprogram identifierades även möjligheter med separata mindre detaljplaner och stora detaljplaner med flera olika exploatörer. Kanske skulle en förstudie vid planbesked resultera i en rekommendation om att planer hanteras tillsammans. Gruppen konstaterade att stora detaljplaner involverar ett större antal fastighetsägare och exploatörer. I de två sista skedena av besluts- och vägvalsträdet, genomförandeskede och bruksskede, landade gruppen i åtgärderna upphandling av entreprenör, överlämning/besiktning till driftorganisation samt uppföljning och utvärdering.

Med hänvisning till de knäckfrågor som identifierades i övningens första steg diskuterade deltagarna vikten av storleken på detaljplaner. Kommunen har en historik av många små detaljplaner. Ett möjligt steg framåt skulle kunna vara att genomföra en nulägesanalys för att undersöka handlingsutrymmet utifrån befintliga styrdokument. En annan fråga som lyftes under övningen var markägande och möjligheten att göra markköp så

tidigt som möjligt i processen. Även lokalisering av parkeringshus och parkeringstal diskuterades, samt vikten av att genomföra medborgardialoger.

Därefter kopplades institutionella åtgärder på i beslut- och vägvalsträdet för att synliggöra formella och informella styrmedel för att hantera de knäckfrågor och utmaningar som tidigare identifierats inom respektive skede, men också för att överbygga barriärer mellan skeden. Ett urval av styrmedel som deltagarna identifierade i problem- och planeringsskedet var kommunens budget, parkeringstaxa, samverkan med olika aktörer, fortbildning för tjänstepersoner och politiker, dialog med invånare och markägare, markanvisning och samverkansavtal. I genomförandeskedet lyftes lagen om offentlig upphandling och samförläggning fram som viktiga.

Steg 4: Aktörsanalys som utgångspunkt för en organisationsplan

I övningens sista steg identifierades vilka aktörer som är centralt involverade i de olika skedena genom en fördjupad aktörsanalys. Det kunde röra sig om aktörer på flera nivåer: kommunal, regional och nationell nivå och olika typer av aktörer: offentliga, privata knutna till näringsliv, från civilsamhället samt från akademien. I övningen beskrevs de olika aktörernas roller, uppdrag och ansvar, men även samband och relationer mellan aktörer och skeden. Deltagarna diskuterade hur ett önskescenario skulle kunna se ut där så många aktörer som möjligt är med så mycket som möjligt. Här lyftes utmaningar i att få till en utbredd samverkan med anledning av begränsningar i kommunens resurser.

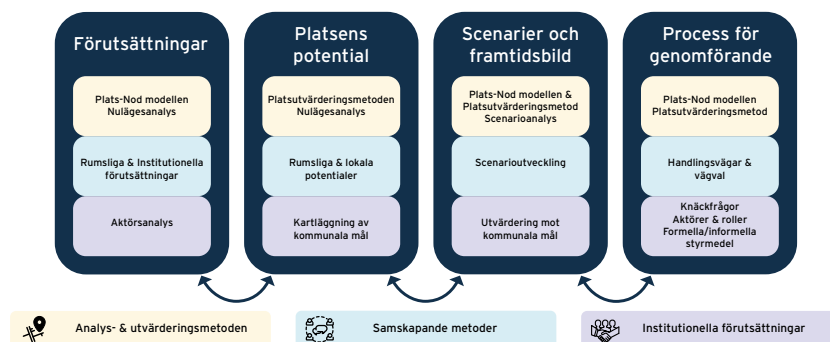
AKTÖRER

Några allmänna insikter från tillämpningen av fördjupad aktörsanalys för samtliga kommuner inom projektet är:

- Aktörer som har ansvar för genomförandet, exempelvis exploateringskontor behöver involveras i ett tidigt skede. Detta för att bl.a. belysa markägförhållanden, geoteknik och andra knäckfrågor.
- Kommunala aktörer som ansvarar för tidig, strategisk planering behöver vara med längre i processerna för att uppmärksamma kvalitetsfrågor. Exempelvis att platsutvärderingsmetodens hållbarhetsaspekter inte glöms bort utan vidareutvecklas in i genomförandet.
- Regionala aktörer ska regelbundet ges tillfälle att få inblick i processerna för att kunna återkoppla till relevanta regionala styrdokument och hjälpa till att samordna andra berörda processer och beslutstillfällen på planeringsnivåer ovanför den kommunala.
- Nationella aktörer kan vara med i tidigt skede för att klargöra de nationella förutsättningarna i form av transport- och försörjningsinfrastruktur som en bas för kontinuerlig återkoppling för att identifiera behov av anpassningar och förändringar.
- Att tillföra processerna med både ett fördialogmöte och ett efterdialogmöte för att kunna dels informera och förbereda alla aktörer före den formella processen, dels ge tillfälle till återkopplingar, reflektioner och erfarenhetsdokumentation efter den formella processen och som ett led i uppföljning av processer.
- Att det finns en strategi för medborgardialoger där tidiga dialoger kan vara ett instrument för att skapa en mer konstruktiv samverkan med civilsamhället i alla skeden av processen.

Kapitel 5:

Summering och slutsatser



I det avslutande kapitlet summeras slutsatser och lärdomar från projektets serie av fem workshoppar. Här sammanställs insikter från ett utforskande arbete där analys- och utvärderingsmetoden har testats i en fallstudie med tre stationsnära områden. Med stöd av samskapande processer har också en integrering av olika perspektiv kopplat till institutionella förutsättningar och lokal kunskap om platsen möjliggjorts. Fokus för denna atlas har varit resultat som är specifika för det stationsnära området i Älvängen.

LÄRDOMAR FRÅN ANVÄNDNING AV ANALYS- OCH UTVÄRDERINGSMETODEN

Plats-Nod modellen beskriver den regionala tillgängligheten i relation till det stationsnära områdets täthet och visar på samspelet mellan det stationsnära området som "nod" och som "plats". På kommunal nivå kan Plats-Nod modellen bidra till en ökad insikt om ett stationsnära områdes potential till förtätning. När det gäller plankapaciteten kan kartor som visar på byggbar mark ge insikt om möjliga områden som kan bebyggas, som kommunen annars kanske inte hade identifierat. För Älvängen visade analyser med stöd av metoden att det stationsnära området har bra regional tillgänglighet men begränsad plankapacitet. Resultatet från analyserna visar att Älvängen är underexploaterat, men då plankapaciteten är begränsad enligt modellen är det en utmaning var och hur en förtätning kan ske. Slutsatserna behöver delas med beslutsfattare för att visa på vilken potential som finns. Möjligheter att förtäta befintlig bebyggelse behöver till exempel undersökas närmare.

I tillämpningen av modellen under workshopserien blev det också tydligt att analysen av plankapacitet inte inbegriper naturförutsättningar, så som topologi, vilket kan vara avgörande

för möjligheten till förtätning. Det visade på behovet av att kombinera GIS-analyserna med lokal kunskap om platsen, för fördjupad förståelse av de rumsliga förutsättningarna.

Platsutvärderingsmetoden används för att bedöma konsekvenserna av förtätning i stationsnära områden i relation till den lokala tillgängligheten, med särskilt fokus på social hållbarhet. I projektet har Platsutvärderingsmetoden bedömts kunna ge ett gemensamt material som är användbart i dialoger mellan tjänstepersoner från olika avdelningar, men även mellan tjänstepersoner och politiker. Nulägesanalyser med stöd i metoden visar att Älvängens stationsnära område idag har en gynnsam tillgång till grönområden och kollektivtrafik samt ett relativt bra resultat för stationens platskvalitet. Förutsättningar när det gäller tillgång till service och närvaro av sammanlänkande stråk i närheten av tågstationen har förbättringspotential. I jämförelse med Stenungsunds stationsnära område har invånarna i Älvängen en sämre tillgång till service enligt metoden. Resultat för sammanlänkande stråk är bättre i Älvängen än i Stenungsund men sämre än i Floda. Fler slutsatser från workshoppar där analys- och utvärderingsmetoderna användes i scenarioarbete och utformningen av en framtidsbild följer i nästkommande avsnitt.

LÄRDOMAR FRÅN SAMSKAPANDE METODER OCH ANALYSER AV INSTITUTIONELLA FÖRUTSÄTTNINGAR

Under projektet genomfördes totalt fem workshoppar. Dessa tillfällen har varit viktiga för de samskapande processerna, då olika parter har mötts och utvecklat gemensam kunskap. Deltagarna upplevde det nyttigt att arbeta tvärssektoriellt för att synliggöra olika perspektiv och ansåg det vara ett arbetssätt som borde användas mer. Att arbeta med scenarier utmanar till att bryta perspektiv och kunna se flera möjliga sätt att utveckla ett stationsnära område. Genom att arbeta med utforskande scenarier är det möjligt att upptäcka alternativa framtider som kompletterar scenarier eller planförslag byggda på prognoser. Under workshopserien har analys- och utvärderingsmetoden visat sig vara användbar både i nulägesanalyser och i scenarioarbetet.

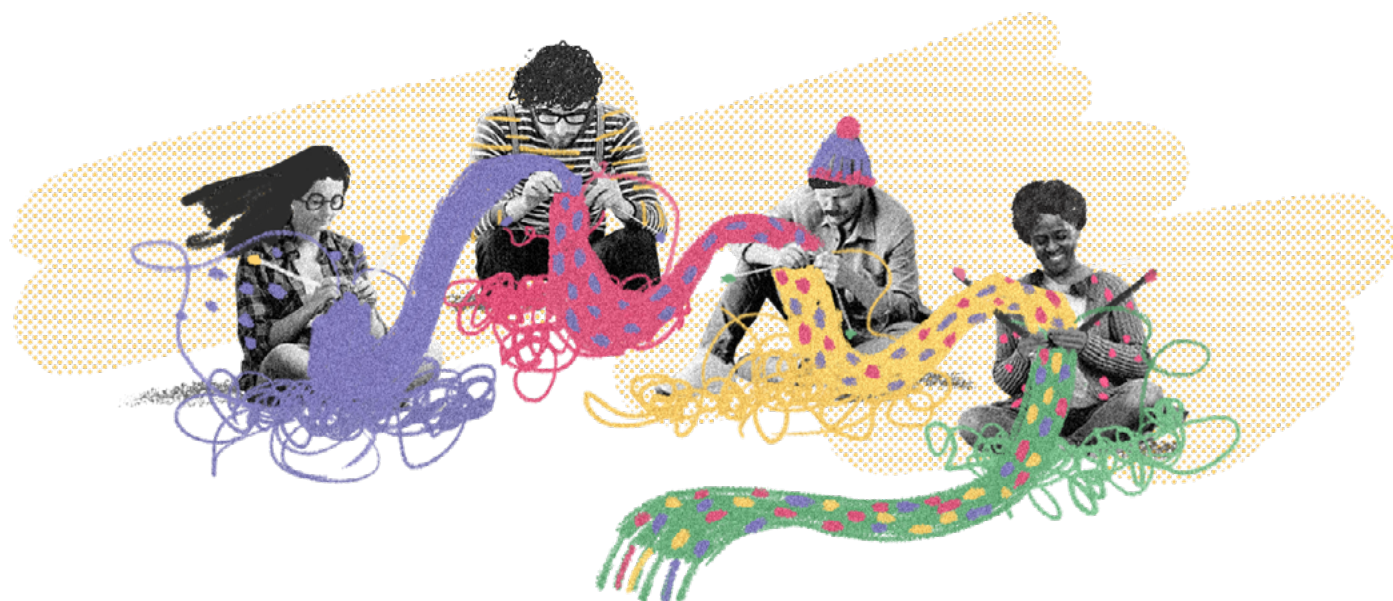
I bedömningen av olika scenarier har Platsutvärderingsmetoden hjälpt till att synliggöra möjligheter och utmaningar, samt bidragit till att jämföra scenarierna med varandra på ett konkret sätt. I arbetet med dessa jämförelser av scenarier för Älvängens stationsnära område stötte workshopgrupperna på bekymmer när de ritade ut olika detaljeringsgrad av funktioner, exempelvis skola och vårdcentral, för olika scenarier. Detta påverkade i sin tur utfallet av analysen. För att få ett likvärdigt och jämförbart utfall mellan olika scenarier och grupper, är det av betydelse att använda en gemensam legend i skissandet av scenarier. Det är också viktigt att enas om ifall de uppskissade nya funktionerna, till exempel skolor, ska specificeras eller inte eftersom det får påverkan på utfallet av analyser med stöd i Platsutvärderingsmetoden i nästa steg. Framtidsbilden analyserades inte med hjälp av Platsutvärderingsmetoden. Om kommunen vill fortsätta jobba med framtidsbilden rekommenderar vi att göra en sådan analys för att granska om utfallet är bättre än scenarierna den baserades på.

Kombinationen av Plats-Nod modellen, Platsutvärderingsmetoden och samskapande metoder i en serie workshoppar har visat sig stärka samarbetet mellan olika aktörer på lokal, regional och nationell nivå. Det har varit en utforskande och iterativ process där projektparter har fått utrymme att testa nya sätt att arbeta och fått lära längs med vägen. Deltagare har upplevt att arbetstempot under workshopparna har varit högt och att vissa moment hade behövt få ta längre tid. Exempelvis hade mer tid kunnat läggas på kopplingen mellan kommunala mål och Platsutvärderingsmetodens fem teman. I arbetet med utveckling av scenarier och framtidsbild hade också arbetet gynnats av en större lokalkännedom och involvering av tjänstepersoner i kommunerna under bearbetning och analys av dokumentationen

mellan workshoptillfällena. Det begränsade utrymmet som erbjöds under workshopparna motiverar en fortsatt vidareutveckling av de resultat som presenteras i atlasen.

I projektet har det framkommit förslag och idéer på möjligheter att använda analys- och utvärderingsmetoden i andra sammanhang och med delvis andra syften än vad som avsetts och testats i projektet. Exempelvis för analyser i kommunens arbete med fördjupade översiktsplaner, men också kopplat till markförsörjningsstrategi, mobilitetsprogram och mobilitetsutredningar samt i planansökningar för prioritering mellan områden.





FINANSIERAD AV



I SAMARBETE MELLAN

