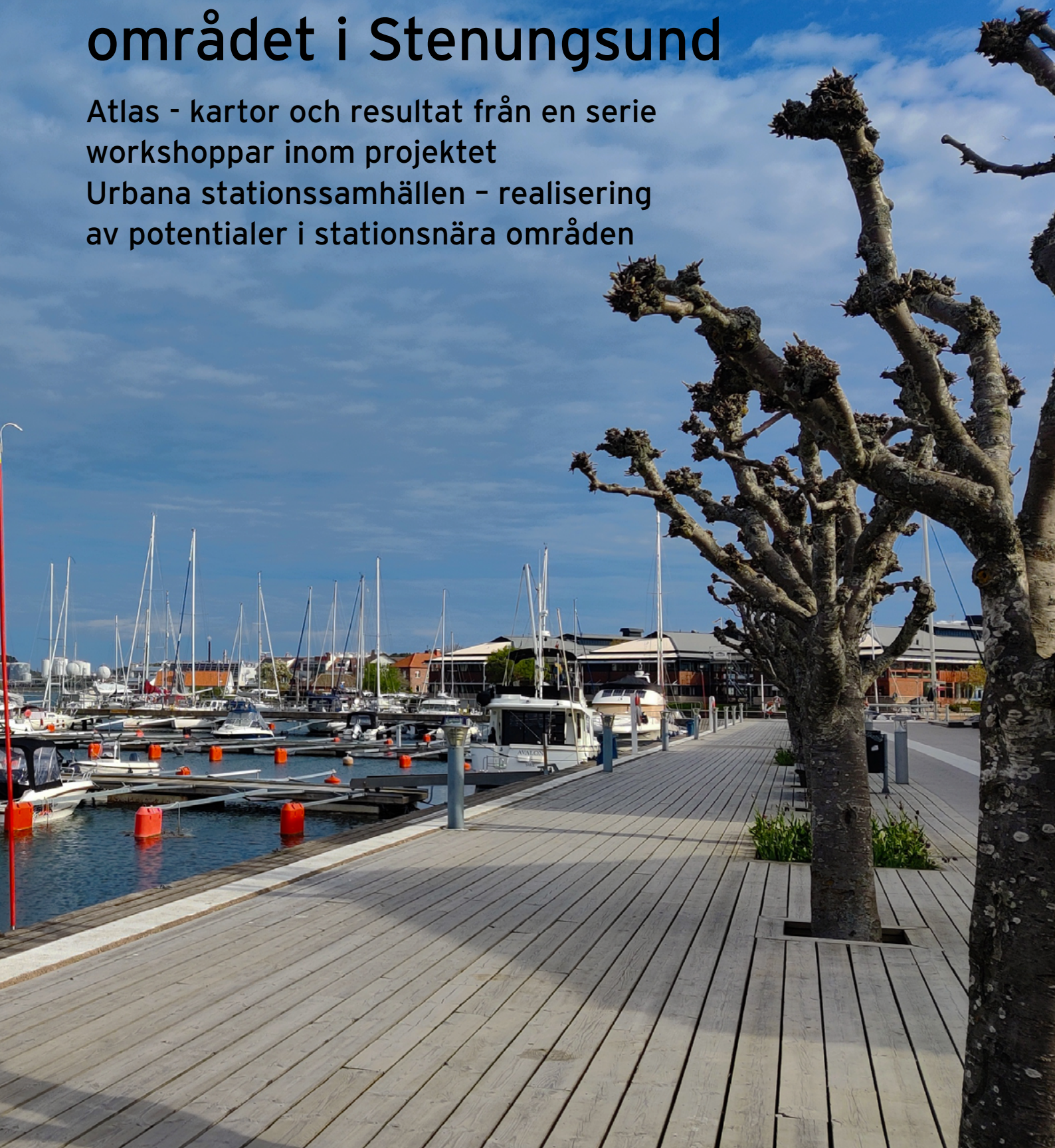


URBAN FUTURES RAPPORT 2024:3

Det stationsnära området i Stenungsund

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: Sanna Isemo.

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 2024:3

ISBN: 978-91-989640-2-8

urbanfutures.se

Innehållsförteckning



Sammanfattning	4
Ordlista	5
Introduktion	6
En integrerad arbetsmetodik	7
Stenungsunds stationsnära område	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:

- 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 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 Stenungsund 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 projektet. Metodiken kombinerar och integrerar tre olika komponenter: analys- och utvärderingsmetoden, samskapande metoder och 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), 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 processororienterat 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 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.

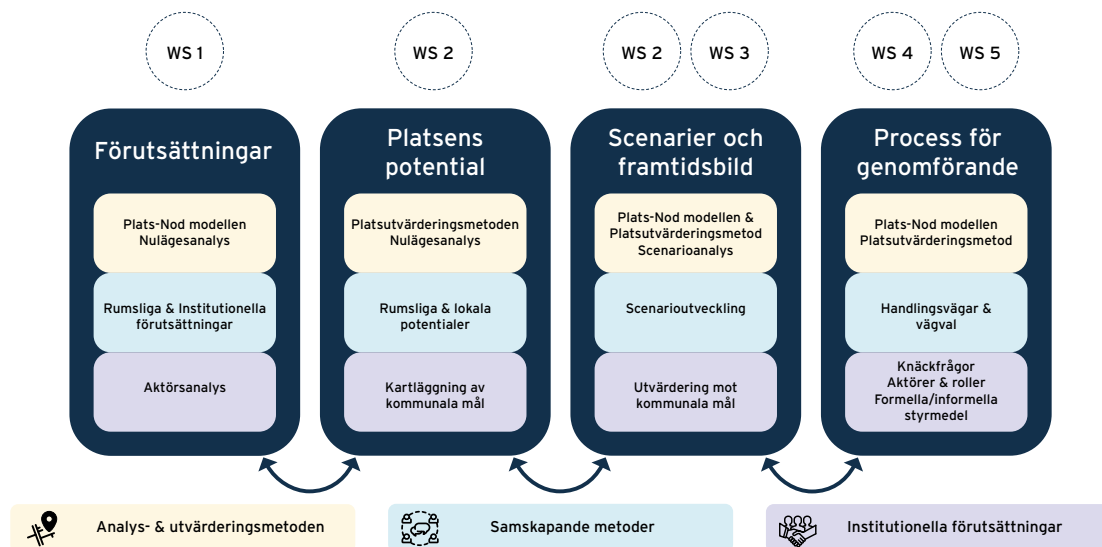
De två ikonerna; V för Vägledning, G för GIS-manual visar när det finns mer att läsa i respektive dokument.



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 praktiska 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.

STENUNGSUNDS STATIONSNÄRA OMRÅDE

De analyser och resultat som presenteras i denna atlas utgår från kommunens tidigare planer om ett nytt resecentrum närmare kommunens handelscentrum. Alla analyser i atlasen utgår därmed från den planerade tågstationens läge och kommer refereras till som Stenungsunds tågstation. Under projektets slutskede beslutade Stenungsunds kommun att avbryta planerna på ett nytt resecentrum med anledning av att kostnader ökat markant och att det därför funnits ett behov av att omvärdera planerna.



Stenungsunds tågstation kommer därför vara kvar i befintligt läge. Kommunens beslut grundar sig inte i analyser genomförda inom ramen för det här projektet.

Stenungsund är beläget mitt emellan Göteborg, Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg. Stenungsunds kommun är ett kustcentrum för turism, handel, it och industri som beräknas växa mycket under kommande år. Här finns petrokemisk industri med företag som har haft en avgörande betydelse för ortens tillväxt. Stenungsund har idag ungefär lika många in- som utpendlare men är samtidigt en primär inpendlingsort för arbete. En stor del av inpendlarna kommer från kommunens serviceorter, inpendling sker även från Tjörn, Kungälv, Göteborg, Orust och Uddevalla. Utöver tågtrafiken, som är fokus för analyserna i denna atlas, består annan kollektivtrafik till och från Stenungsund av en expressbuss som har 10-minuterstrafik och i övrigt går kollektivtrafiken med 30-minuterstrafik.

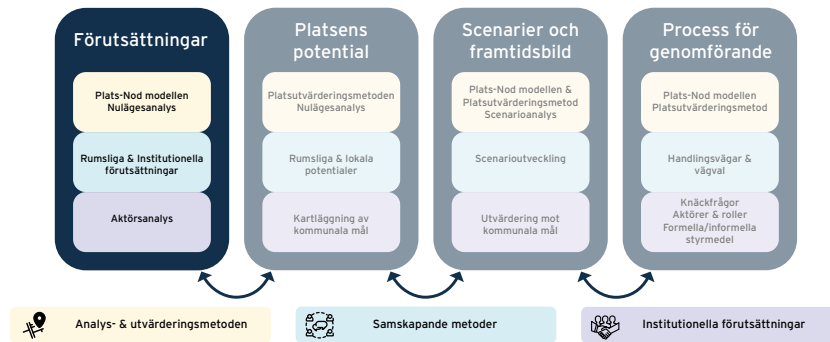
I Stenungsund förenas många behov och intressen på en begränsad yta. Biltrafik tillsammans med parkeringar är en viktig planeringsfråga i kommunen. Det är i centralorten som den primära utbyggnaden av bostäder kommer att ske under de närmsta åren. Totalt ska cirka 1000 nya bostäder utvecklas i de centrala delarna. Utveckling sker på båda sidorna av järnvägen. I Hallerna finns ett pågående planprogram och området ska kommande år få mellan 600-800 nya bostäder. Även i Hasselbacken kommer det planeras för en potentiell förtätning framöver. Det finns nyligen antagen detaljplan för området och man håller på med en detaljplan för Kristinedals grusplan. Utbyggnadsplanerna innebär stora klimatutmaningar med anledning av kommunens utsatta läge vid havet. Det finns också utmaningar att koppla samman de olika stadsdelarna med varandra.

FAKTA STENUNGSUND, STENUNGSUNDS KOMMUN (2024)

- Kommunens folkmängd: ca 28 000 invånare.
- Stenungsund är huvudort i kommunen. Där bor omkring hälften av kommunens invånare.
- Ett kustcentrum för turism, handel, IT och industri.
- Ungefär lika många inpendlare som utpendlare, vilket är unikt i regionen för en kommun i Stenungsunds storlek.
- Hög procentuell befolkningstillväxt.

Kapitel 1:

Förutsättningar: rumsliga och institutionella förutsättningar

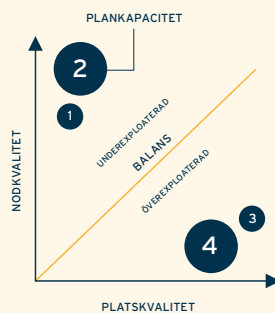


I detta kapitel belyses de rumsliga och institutionella förutsättningarna för Stenungsunds stationsnära område. Det är den första fasen i den integrerade arbetsmetodiken och var fokus för projektets första workshop. Plats-Nod modellen gav insikt om förtätningspotentialen i Stenungsunds stationsnära område 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.

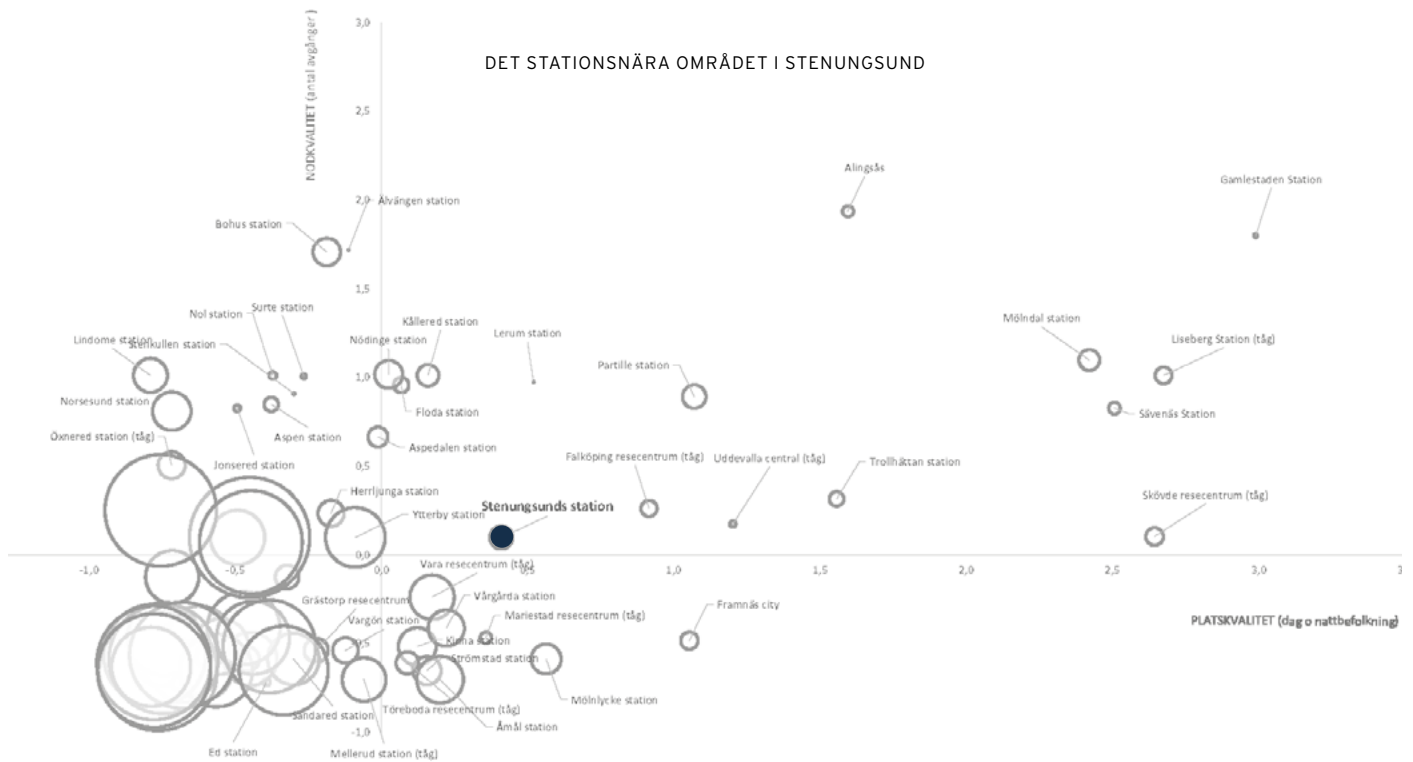
Resultat av Plats-Nod modellen i Stenungsunds stationsnära område

I den inledande workshopen introducerades Plats-Nod modellen och de nulägesanalyser som har genomförts med hjälp av metoden. Analysen visar att Stenungsund har en något högre platskvalitet än nodkvalitet, det vill säga att det finns ett större befolkningsunderlag än transportkapacitet. Detta innebär att här finns ett underlag för att möta ett behov av fler tågavgångar utifrån mängden personer som bor och arbetar i nära anslutning till tågstationen. Analysen visar också att plankapaciteten är relativt låg, det vill säga att det finns en begränsad tillgång till byggbar mark inom 1 km från tågstationen. I jämförelse med övriga stationsnära områden i regionen har Stenungsund ändå en väl balanserad placering i diagrammet. Om plankapaciteten på cirka 14 hektar skulle användas för bebyggelse kommer Stenungsund förflyttas till höger i diagrammet och det kan uppstå behov att utöka nodkvalitet, det vill säga att öka antalet tågavgångar.

Även tågstationen i Stora Höga, belägen i Stenungsunds kommun, finns med i analysen. Stora Höga har färre boende och arbetande i närhet till tågstationen än Stenungsund. Å andra sidan har Stora Höga en potential att åstadkomma en balans mellan nod- och platskvalitet genom att förtäta på byggbar mark.

Utifrån Plats-Nod modellen genereras en karta som visar ytor med byggbar mark. De gröna fälten visar byggbar mark inom en 1 km

DET STATIONSNÄRA OMRÅDET I STENUNGSUND



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).

från tågstationen och den röda 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. I de mest centrala delarna av Stenungsund ligger den byggbara marken i direkt anslutning till befintlig bebyggelse samt längs vägar. Ett större område finns söder om Västergårdsvägen. I de nordöstra delarna och på ett lite längre avstånd finns större arealer av mark mellan befintliga bebyggelsegrupper och infrastruktur. Den byggbara marken norr om Västergårdsvägen är ogynnsam att exploatera på grund av att den ligger inom riskzoner från den petrokemiska industrin.

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:

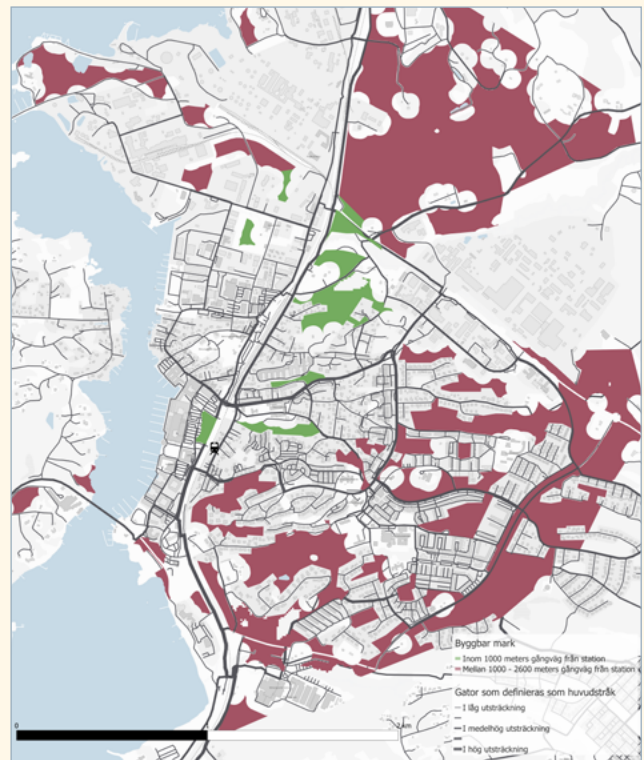
G GIS-manualen, kapitel 2: Plats-Nod modellen.

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. Grupptervjuer 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 faktorerers 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.



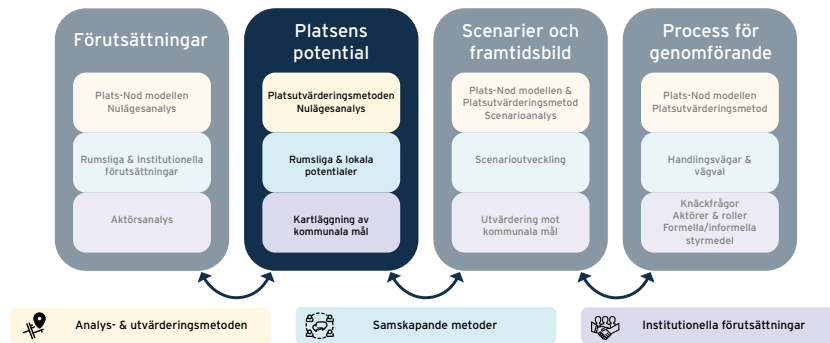
Plankapacitet i Stenungsund med 14 ha byggbar mark inom 1 km gångavstånd (i grön färg) och 206 ha inom cykelavstånd (2,6 km, i röd färg). Byggbar mark är framtaget som en inverterad bild av vad som har ansetts vara ej byggbart. Kartan finns att se i större format (bilaga).

BERÄKNINGSMODELL FÖR STENUNGSUND

Tågstationen har idag 41 tågavgångar per dygn (nodkvalitet) och inom 1 km gångavstånd från tågstationen har området en total befolkning på 7440 personer (dag- och nattbefolkning). Plankapacitet inom samma område är 14 hektar inom 1 km och 206 hektar inom 2,6 km från tågstationen.

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.

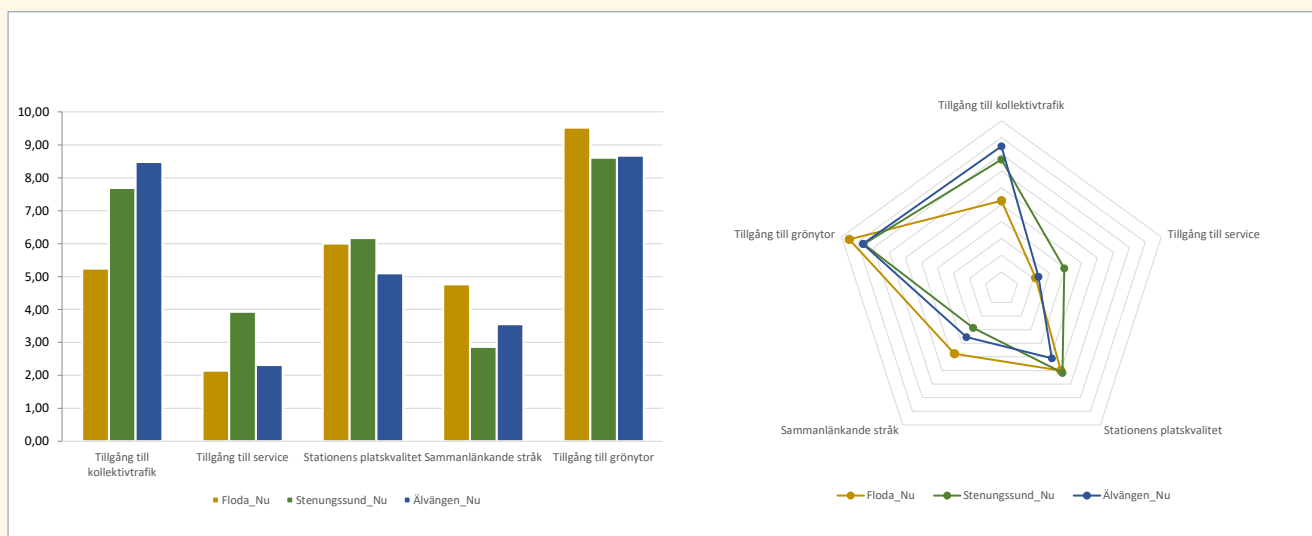
Läs mer om Platsutvärderingsmetoden i:

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

Resultat av Platsutvärderingsmetoden i Stenungsunds stationsnära område

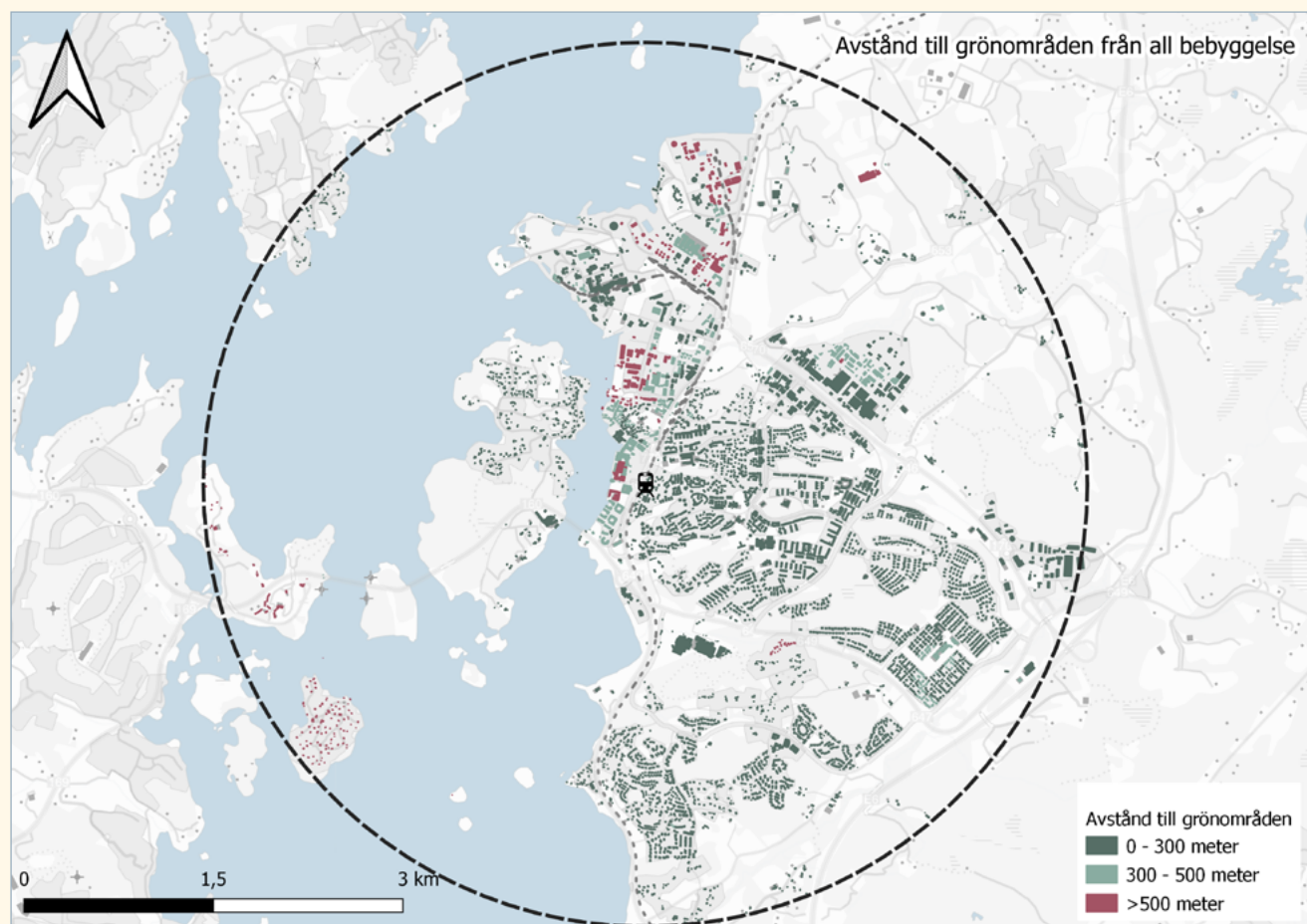
Platsutvärderingsmetoden har använts för att få en fördjupad bild av nuläget men också för att få insikt om hur ett stationsnära område bidrar till att nå Agenda 2030 mål 11 i jämförelse med andra stationsnära områden. I detta fall jämfördes det stationsnära området i Stenungsund med Floda och Älvängen. Analysen visar att Stenungsund har en gynnsam tillgång till grönområden och kollektivtrafik samt ett relativt bra resultat för tågstationens platskvalitet. Förutsättningar när det gäller tillgång till service och närvaro av sammanlänkande stråk i närheten av tågstationen har förbättringspotential. I jämförelse med Floda och Älvängen har dock invånarna i Stenungsund god tillgång till service. Resultat för sammanlänkande stråk är sämre i Stenungsund än i de andra två stationsnära områdena. Detta betyder att flöden av fotgängare och annan trafik inte når tågstationen lika självklart. Här finns potential att förbättra genom att skapa gena och sammanhängande (kontinuerliga) vägar till tågstationen samt öka integrationen i gatunätverket nära tågstationen.

Resultatet från platsutvärderingsmetoden för tema Tillgång till grönområden visualiserat i en karta visar att tillgången är god i stora delar av Stenungsund men minskar något närmast tågstationen och i de nordvästra delarna där industrin tar vid. I det här projektet har geodata för grönområden definierats och tillhandahållits av kommunen själv. Övriga kartor finns i kartbilagan.



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

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



Tillgång till grönområden där de gröna färgerna visar byggnader som har ett grönområde inom 500 meters gångavstånd och de röda har längre. I det här projektet har geodata för grönområden definierats och tillhandahållits av kommunen själv.

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. Det visade sig att målen i vissa fall var svårdefinierade och väldigt lika varandra och i andra fall svåra att mäta, men gav ändå en viss indikation på vilka teman i Platsutvärderingsmetoden som var mer eller mindre prioriterade.

Läs mer om metoden i:



Vägledning, kapitel 3: Platsens potential.



MÅL SOM BERÖR STENUNGSUNDS STATIONSNÄRA OMRÅDE

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

- Stenungsunds skola ska vara den gröna staden mellan berg och hav (Grönstrukturplan för Stenungsunds tätort).
- 35 000 invånare 2035 (Vision 2035).
- Centrummiljön ska vara levande, dynamisk och turistvänlig (Vision 2035).
- I Stenungsund bedriver vi en hållbar utveckling som innebär att arbeta aktivt för att värna våra gemensamma resurser och anpassa samhället efter vad miljön och människornas hälsa tål (Vision 2035).
- Utveckla kommunen genom ett starkt samband mellan bebyggelseutveckling och förstärkt transportinfrastruktur (Översiktsplan).
- Målet är att programförslaget ska utreda förutsättningar och möjligheter för att, på kort och lång sikt, skapa och utveckla en tilltalande stadsmiljö integrerat med den befintliga bebyggelsen (Planprogram för Stenungsunds centrum).
- Målbilden för Stenungsunds resecentrum innehåller bland annat följande punkter: minska barriären mellan öster och väster, främja ökat kollektivtrafikresande, trygghet dygnet runt, orienterbar och tillgänglig för alla, samt en väntyta med bra uppsikt över tåg och buss (Planprogram för Stenungsunds centrum).
- Färdmedelsfördelning år 2035: gång 15 % (+4); cykel 8 % (+5), kollektivtrafik 24 % (+12); bil 52 % (-21); övrigt 1 % (Mobilitetsstrategi 2035, förändring jämfört med 2017).
- Kommunen skall byggas och utvecklas för alla, oavsett socioekonomisk status, geografisk hemvist, kön, etnisk tillhörighet, ålder eller funktionshinder. Vidare har kommunen en möjlighet att tillsammans med relevanta aktörer (ex näringslivet) påverka utvecklingen mot en mer jämlik och sammanhållen kommun genom exempelvis kommunal service, investeringar, planering av markens användning och allmännyttigt bostadsinnehav. Genom att verka för goda boendemiljöer och minskad bostadssegregation skapas förutsättningar för socialt hållbara livsmiljöer (Program för social hållbarhet).
- 90 procent av all ny bebyggelse ska ske i planlagt område i kollektivtrafikhöga lägen (Bostadsförsörjningsprogram).
- Minst 170 bostäder per år i genomsnitt ska färdigställas. (Bostadsförsörjningsprogram).
- Blandad upplåtelseform ska eftersträvas vid all nybyggnation men även vid byggnation i områden med s.k. förtätning. Detta är speciellt eftersträvsvärt vid anvisning av kommunal mark samt med hänsyn till sociala bostadskontrakt. (Bostadsförsörjningsprogram).



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 Stenungsund.

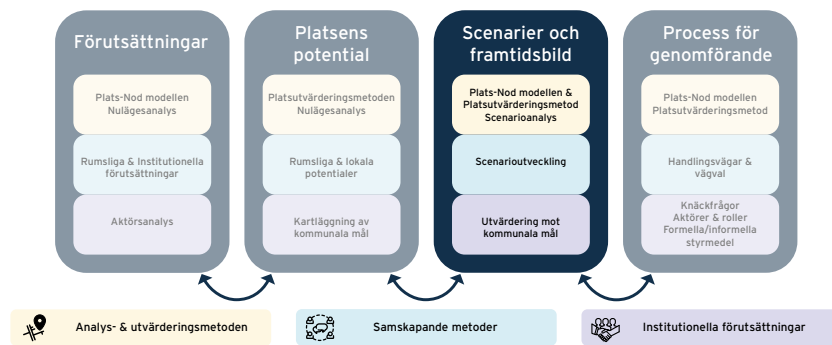
Läs mer om metoden i :



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 en ökad komplexitet och större 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 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:

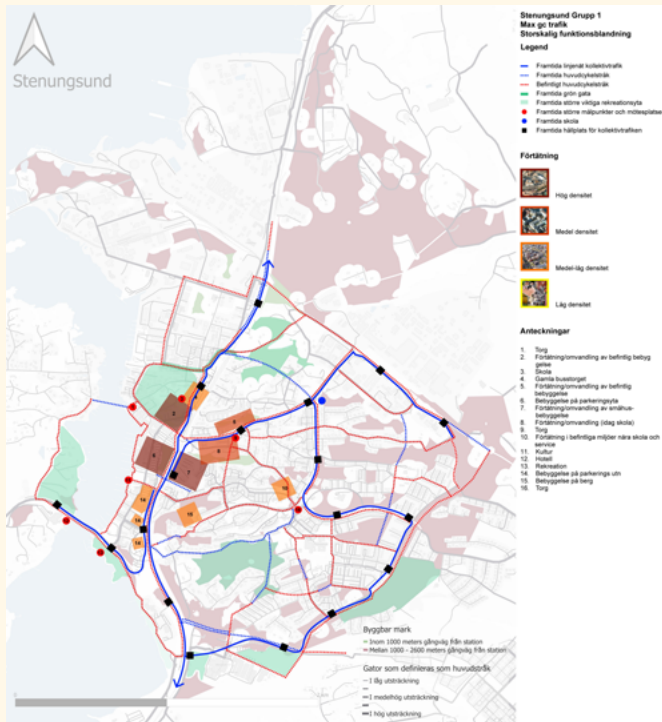
- Låg täthet med radhus på cirka 35 invånare per hektar, vilket motsvarar ett ordinärt radhusområde som återfinns i alla svenska städer.
- Medelhög täthet med slutna kvarter på cirka 80 invånare per hektar som exempelvis Lomma trädgårdsstad,
- Hög täthet med slutna kvarter på cirka 120 invånare per hektar 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 Stenungsund, en kommun som idag har cirka 28 000 invånare där ungefär hälften bor i Stenungsunds tätort, användes 10 000 respektive 5 000 nya invånare i scenarioutvecklingen. De 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.

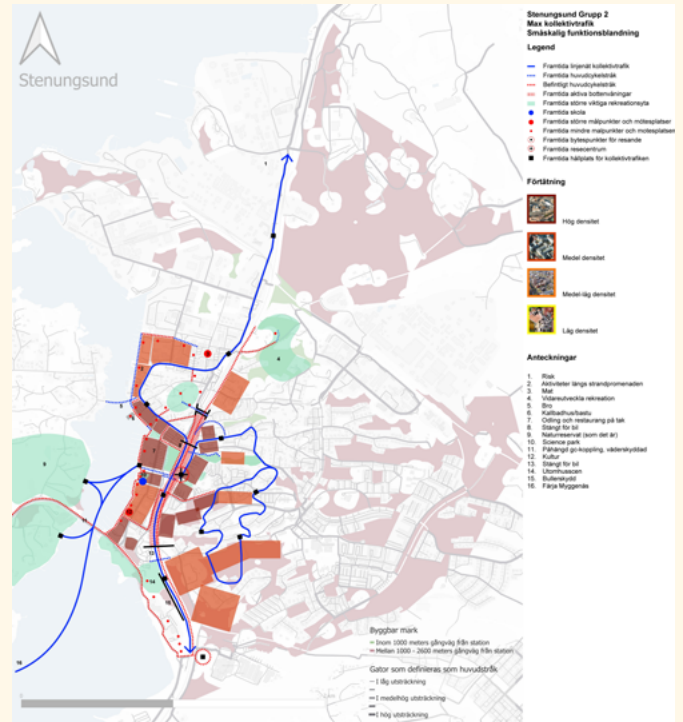
Därefter gjordes en fördjupning av scenarierna, med syfte att undersöka ytterlighetsalternativ för att lättare kunna ringa in utvecklingsmöjligheter från nuläge till framtid. Varje scenario vidareutvecklades här till fyra delscenarier, utifrån en scenariomatrix med följande axlar:

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

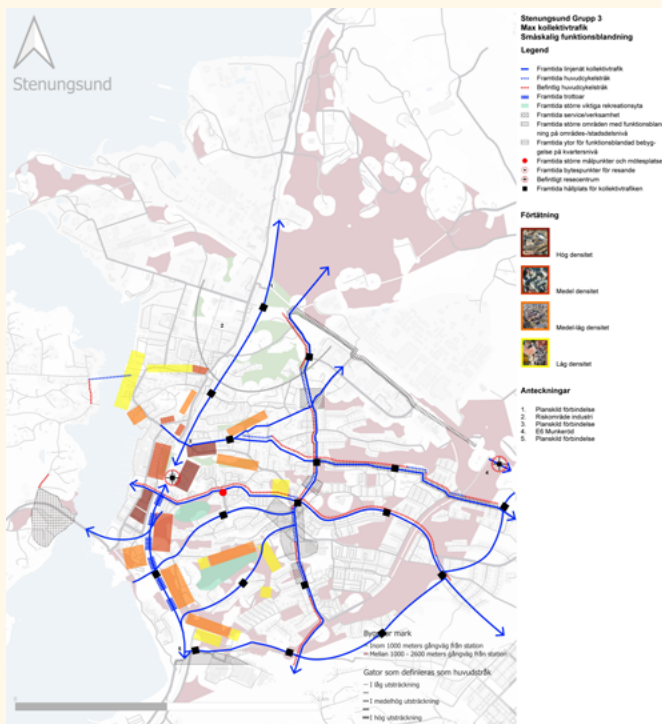
I arbetet med att ta fram fyra scenarier fick deltagarna instruktioner att följa men gjorde även egna lämplighetsbedömningar utifrån lokal kunskap om platsen.



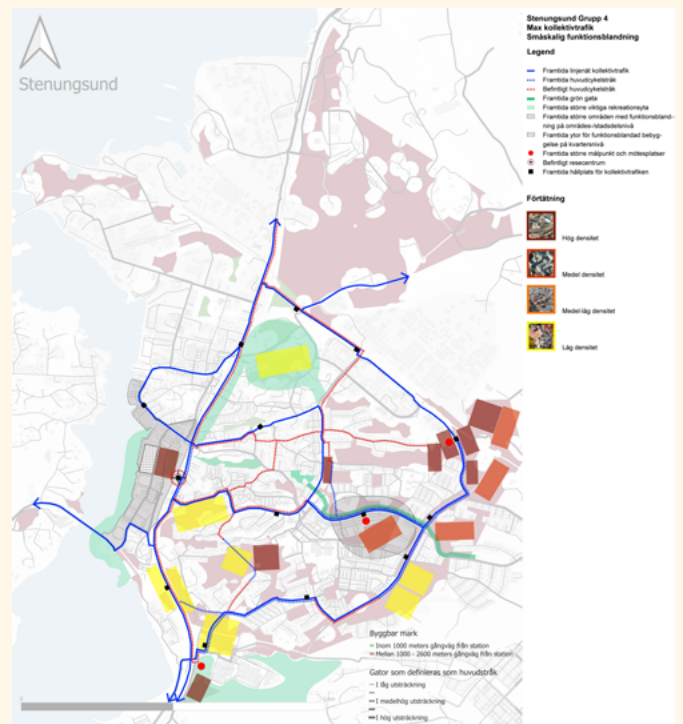
Scenario 1. Planering för 5 000 nya invånare med koncentration kring resecentrum, där även service centreras. Endast 15 procent av den föreslagna bebyggelsen lokaliseras på vad som pekats ut som byggbar mark. Istället omvandlas stora områden nära det nya resecentrumet från villabebyggelse och parkering till flerbostadshusområden. Scenariot har fokus på gång- och cykeltrafik vilket översatts i ett antal nya kopplingar i gång- och cykelnätet och en ny bro över sundet. Även en ny busslinje föreslås.



Scenario 2. Planering för 10 000 nya invånare med koncentration kring resecentrum. Lokalisering av service är spridd över tätorten. Även scenario 2 prioriterar omvandling av befintliga bebyggda områden och endast 25 procent av bebyggelsen planeras på byggbar mark. Vikt läggs vid kollektivtrafik med förslag på två nya busslinjer och en ny färja till Myggenäs. En ny bro finns med på samma plats som i Scenario 1.



Scenario 3. Planering för 5 000 nya invånare, koncentrerad till ett antal stråk genom tätorten men med tyngdpunkt kring resecentrum. Liknande spridning av service som för scenario 2. Förtätningsens spridning leder till att byggbar mark kan användas för 35 procent av den föreslagna bebyggelsen. Fokus är på att skapa bra förutsättningar för kollektivtrafik och många nya busslinjer föreslås. Centrum görs bilfritt och utmed Göteborgsvägen planeras trottoarer. Även en ny bro över sundet föreslås.



Scenario 4. Planering för 10 000 nya invånare men endast bostadsområden för 7 500 nya invånare skapas. Det kan bero på att en del av de nya bostäderna föreslås i området mellan resecentrum och sundet samt i ett centralt beläget föreslaget omvandlingsområde. Bostäder och service är fördelat över tätorten och hela 75 procent av bebyggelsen planeras på byggbar mark, främst på grund av ett nytt centrum i tätortens östra del. Fokus ligger på kollektivtrafik och ett antal nya busslinjer föreslås.

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: Scenariobyggande.

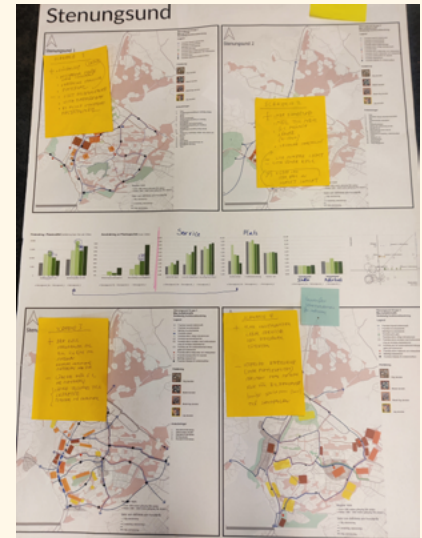
Jämförelse av scenarierna med stöd av Plats-Nod modellen

Analyserna av de fyra scenarierna visade att platskvaliteten i Stenungsund ökade, men scenario 2 gav plats för flest nya invånare, både inom 1 km och 2,6 km från tågstationen. Även i scenario 4 skedde en stor ökning av befolkningen på 80 procent men nästan hela tillväxten förlades i utkanten av det stationsnära området, det vill säga längre bort än 1 km men inom en radie av 2,6 km. I de andra två scenarierna sker en tillväxt på runt 50 procent inom 2,6 km. Högst tillskott av befolkning inom 1 km sker i scenario 2, följt av scenario 1, 3 och 4.

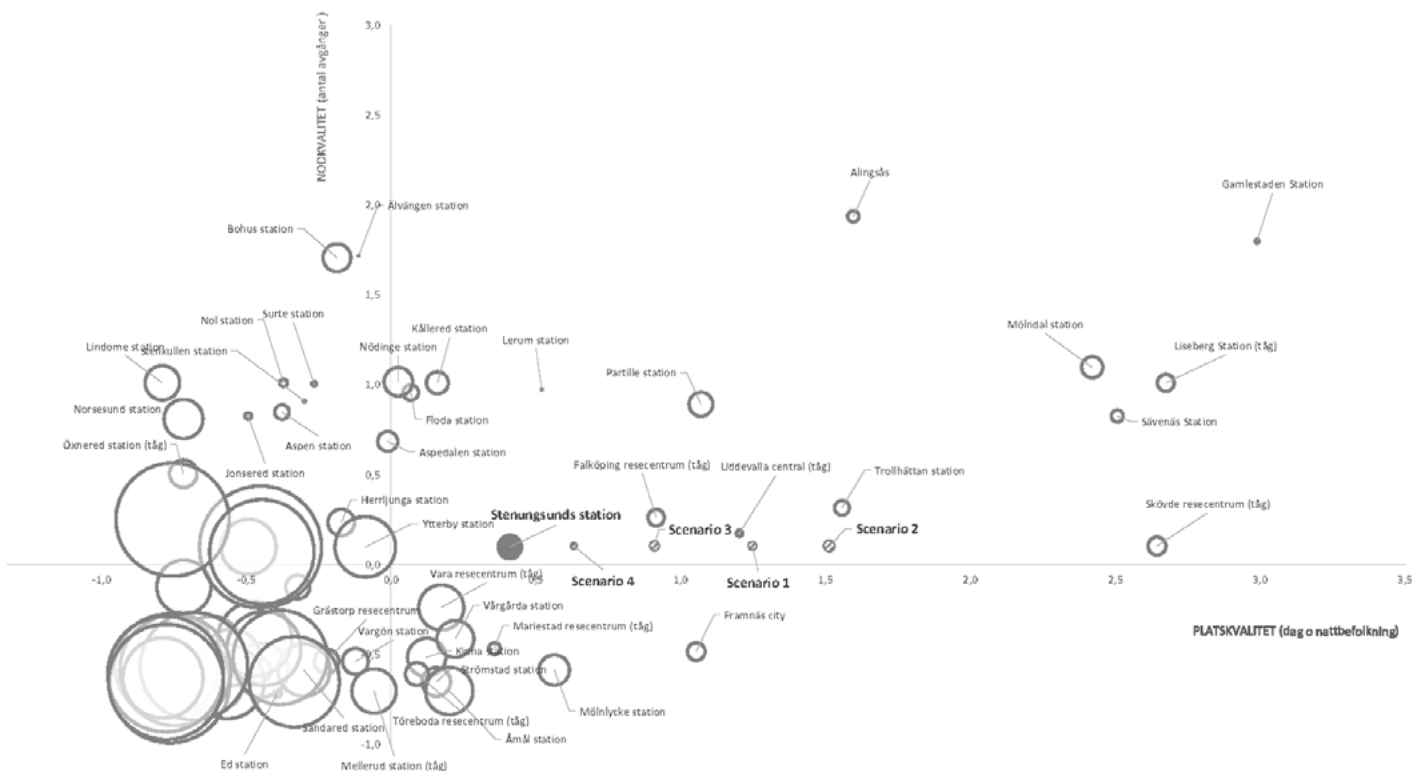
Alla scenarier föreslår att bygga på byggbar mark, men scenario 4 nyttjar plankapaciteten mest (75 procent) medan de andra scenarierna bygger enbart mellan 15-35 procent på byggbar mark. Troligen beror detta på att scenario 4 nyttjar mycket mark längre bort från tågstationen där mer byggbar mark identifierades än närmare tågstationen, med den utvecklade metoden.

Förändringen i platskvalitet påverkar Stenungsunds 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 Stenungsund redan hade en relativt hög platskvalitet i jämförelse med nodkvalitet blir obalansen större mellan dessa två värden. Detta innebär att här finns ett underlag för fler avgångar utifrån planerade mängden nya invånare i nära anslutning till tågstationen, främst i scenario 2.

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



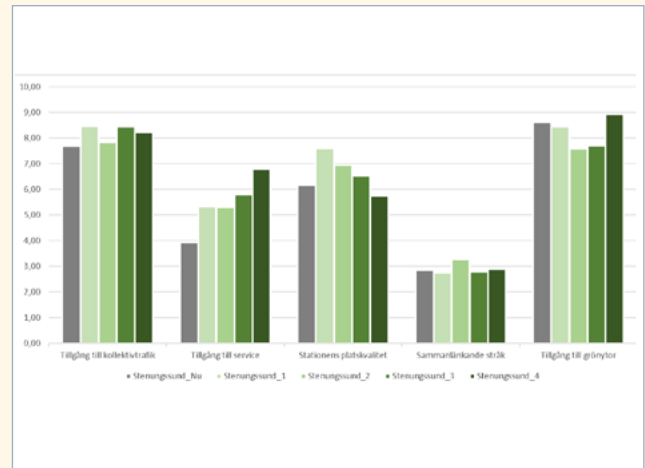
Plats-Nod modellen för Västra Götalands län med de fyra scenarierna för Stenungsund (inom 1 km). Diagrammet visar hur mycket ett stationsområdes nod- och platskvalitet avviker från genomsnittet i Västra Götaland. Alla Stenungsunds scenarier visar en ökad platskvalitet eftersom scenarierna baserades på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



Jämförelse av scenarierna med stöd av Platsutvärderingsmetoden

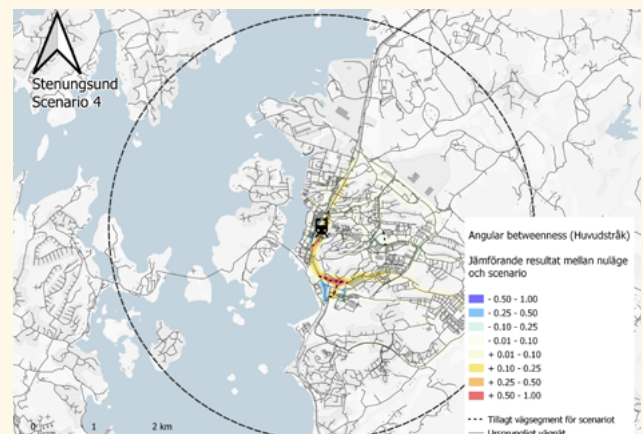
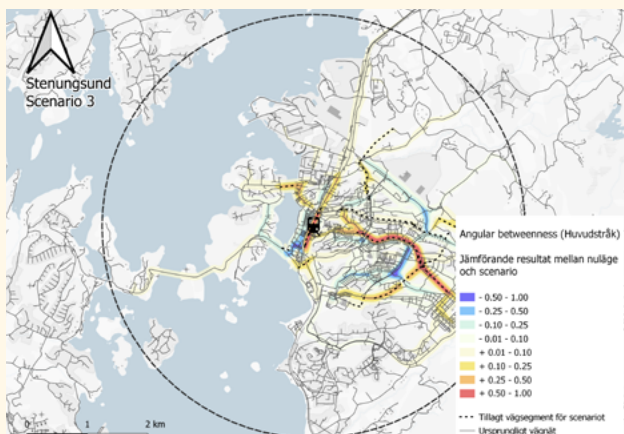
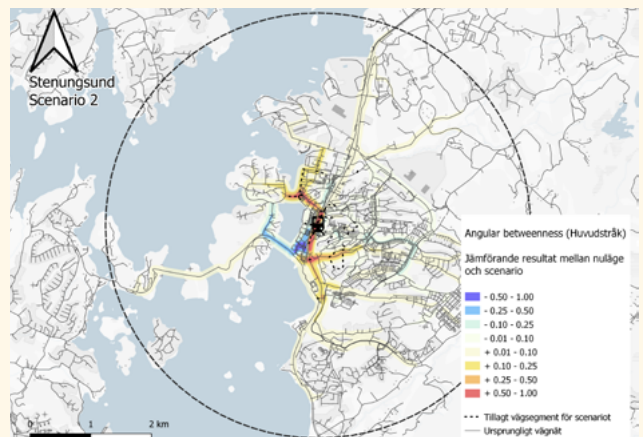
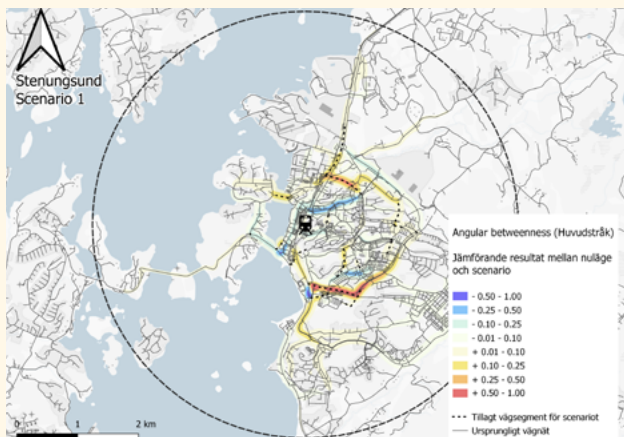
Analyserna av alla fyra scenarierna visar på en god tillgänglighet till kollektivtrafik samt grönområden medan värden kopplat till sammanlänkande stråk är fortsatt låg. Tillgång till service förbättras i alla scenarier men mest i scenario 4, både när det gäller tillgång till skolor, vårdcentraler och mataffärer. Det stationsnära områdets platskvalitet förbättras i scenario 2 och försämras i scenario 4. Skillnaden kan förklaras genom lokalisering av förtätning och en indikator för tema Stationens platskvalitet, nämligen den relativa tätheten. I scenario 2 byggs mest närmast tågstationen. Utfallet blir högre om förtätning sker nära tågstationen vilket gynnar både användning av kollektivtrafik samt god servicenivå nära tågstationen.

Tema Sammanlänkande stråk visade inte så stora skillnader i stapeldiagrammen. Kartor med stråkanalys och förändringen i centralitet jämförd med nuvarande huvudstråk var däremot mer informativa. Dessa kartor användes i nästa steg för att rita ett framtidsscenario där deltagarna använde resultat av de övriga scenarierna för att förbättra det valda scenariot.



Resultat från Platsutvärderingsmetoden visualiserat med ett stapeldiagram. Nuläget visas i grå färg och jämförs med de fyra scenarierna i grön färg. Siffror i stapeldiagrammen anger normaliserade värden där de högsta värden motsvara 10 och de lägsta 0. Diagrammet finns att se i större format (bilaga).

Ökning eller minskning av starka stråk i Stenungsunds 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 scenariot. I kartbilagan finns resultat för starka stråk i större format.



Steg 3: Att landa i en framtidsbild

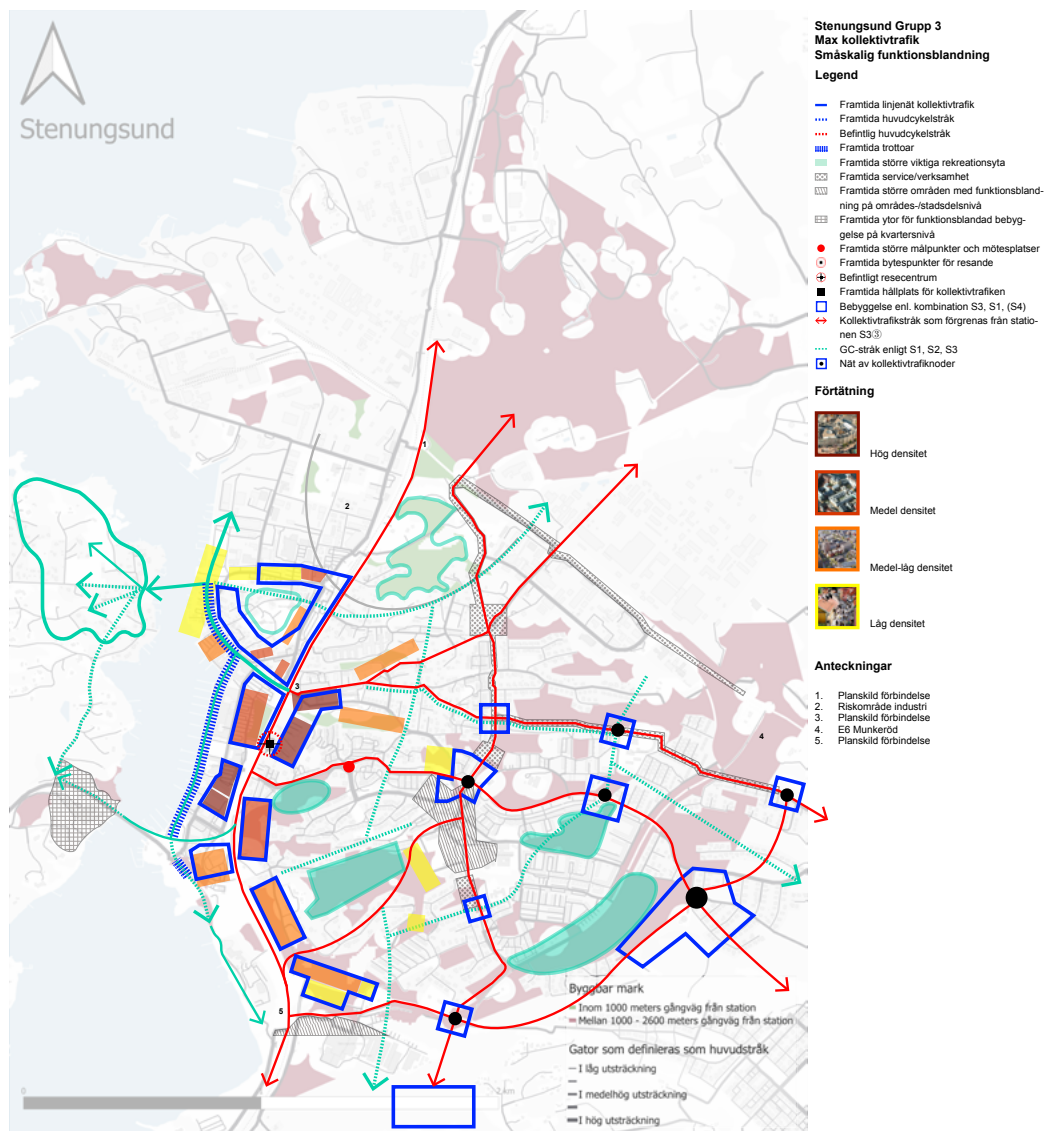
Baserat på jämförelser av scenarierna med hjälp av analys- och utvärderingsmetoden var uppgiften i det sista steget att skissa fram en framtidsbild som tar avstamp i det mest gynnsamma scenariot. Övningen var en uttalad kreativ process där alla i gruppen deltog. Under arbetets gång upplevdes stapeldiagrammen och framför allt tillhörande analyskartor vara till stor hjälp. Deltagarna fick möjlighet att lägga till element från de andra scenarierna för att utveckla en välbalanserad, hållbar och visionär framtidsbild. Slutsatsen från diskussionerna var att alla scenarierna var för extrema för att uppfylla alla mål. Varje scenario suboptimerade vissa frågor vilket innebar att en kombination blev nödvändig.

Följande resonemang visar hur diskussionerna fortlöpte. Scenario 1 och 2 skulle kunna leda till en blandad femtonminutersstad i anslutning till tågstationen men motverkar möjligheten att koppla ihop de stationsnära delarna med de norra, östra och södra delarna av tätorten. Scenario 4 tar tillvara plankapaciteten i de

östra delarna men kan leda till en delad och delvis segregerad stad. Genom att vid utvecklingen av framtidsbilden utgå från scenario 3 såg deltagaren möjligheter att utveckla stations- och centrummiljön med för Stenungsund relevanta typologier hämtade från scenario 1 och scenario 2, vilka som helhet bedömdes ge för extrem förtätning. Förslag till utveckling i östra och södra delarna kunde hämtas från scenario 4 men omdisponerades till ett nätverk av kollektivtrafiknoder med lokal service. Idén att förgrena kollektiv-, gång- och cykelstråk från stations- och centrumområdet växte fram i diskussionen.

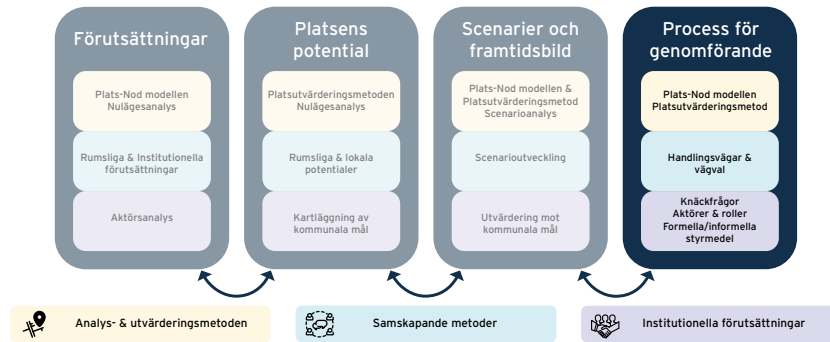
Efter workshopen översattes skisserna till digitala kartor för att uppnå ökad läsbarhet. Framtidsbilden analyserades inte med hjälp av Platsutvärderingsmetoden. Om kommunen vill fortsätta vidareutveckla framtidsbilden rekommenderas att en sådan analys genomförs för att granska utfallet i förhållande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

Framtidsbild Stenungsund 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 Stenungsunds stationsnära område identifierades här topografi och naturvärden. Även geologi formulerades som knäckfråga men då i genomförandeskedet.
- 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 framträdande i de två första skedena (problemskede och planeringsskede).
- Markägande och markåtkomst nämns med lite olika betydelse i alla skeden men med tyngdpunkt i genomförandeskedet.
- Ekonomi i form av investeringskostnader och konjunktursvängningar nämns främst i genomförandeskedet och i bruksskedet. För Stenungsund formulerades ekonomi som knäckfråga redan i planeringsskedet.
- Vikten av kontinuitet genom hela samhällsbyggnadsprocessen, vilket innebär att överbygga skarvar och uppehåll mellan olika skeden på ett medvetet sätt. För Stenungsund betonades vikten av att säkerställa viktiga frågor genom hela processen.
- Behov av kompetenser också utanför det skede där respektive kompetens har sin tyngdpunkt är viktigt. För Stenungsund lyftes särskilt 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. Deltagarna från Stenungsund valde *Klimatanpassning centrum* som nyckelprojekt. Det är ett brett projekt där mycket ingår och som är en förutsättning för mycket annat.

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.

Deltagarnas utgångspunkt för utveckling av beslut- och vägvalsträdet för det valda nyckelprojektet Klimatanpassning centrum var politisk vilja och prioritet, gruppen testade att i problemskedet ställa sig inför vägvalet att genomföra utredningar eller inte göra någonting alls, ett do-nothing-scenario. Genomförda utredningar skulle i planeringsskedet i sin tur kunna leda till åtgärder i centrum eller uppströms, med val kopplat till markanvändning som antingen behöver planläggas eller inte. I genomförandeskedet diskuterade gruppen olika förslag på vägval som hade att göra med multifunktionella lösningar, dagvattendammar, mer grönska m.m. De olika lösningarna landade sedan i det samlade vägvalet drift och underhåll i bruksskedet. Knäckfrågor som deltagarna identifierade i de olika skedena var bland annat kompetens och kunskapsöverföring, målkonflikter, politiska beslut och budget. Sammanfattningsvis reflekterade deltagarna över att resultatet från övningen visade på att val av åtgärder är viktigt. Även ekonomi måste säkerställas tidigt och finansiella konsekvenser av olika alternativ, även av do-nothing-scenariot, behöver tydligt redovisas genom kostnad/nyttö-analyser.

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 de styrmedel som deltagarna identifierade var olika styrdokument så som kommunens klimatanpassningsplan, Vision 2035 och översiktsplan, men även VA-taxa. Förståelse för nyttan med gröna lösningar samt rutiner bland driftpersonal lyftes även under de två senare skedena.

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. Aktörsanalysen för Stenungsunds stationsnära område landade i ett antal insikter, exempelvis:

- Det finns fördelar med att involvera bygglov i tidiga skeden av planeringsprocessen (problemskedet).
- Politiker involveras genom beslut, men även genom information och förankring av projektet.
- Medborgardialoger måste handla om specifika frågor inom projektet. Det finns en fara i att skapa förväntningar som inte infrias.

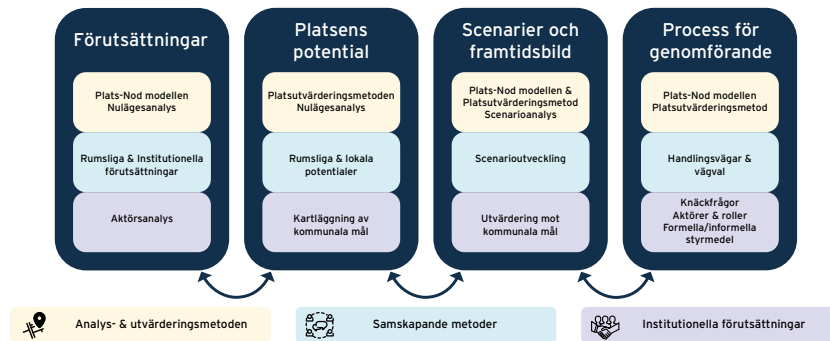
AKTÖRER

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 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 Stenungsund.

LÄRDOMAR FRÅN ANVÄNDNING AV ANALYS- OCH UTVÄRDERINGSMETODEN

Plats-Nod modellen beskriver den regionala tillgängligheten i relation till det stationsnära områdets täthet och visar på samspillet 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 plankapacitet kan kartor som visar på byggbar mark ge insikt om möjliga områden som kan bebyggas, som kommunerna annars inte hade identifierat.

I tillämpning av modellen inom projektet visade analyserna att tillgången på byggbar mark inom 1 km från tågstationen i Stenungsund var begränsad. Samtidigt hade det stationsnära området en något högre platskvalitet än nodkvalitet, det vill säga att det fanns ett större befolkningsunderlag än transportkapacitet. I jämförelse med övriga stationsnära områden i regionen visade ändå analysen balanserade resultat. I projektet framkom dock synpunkter på att variabeln plankapacitet exempelvis inte inbegriper en analys av naturförutsättningar, till exempel topologi eller kraftledning, 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. Analyser med stöd i metoden visade exempelvis att det stationsnära området i Stenungsund har en gynnsam tillgång till grönområden och kollektivtrafik samt ett relativt bra resultat för stationens platskvalitet. I jämförelse med Floda och Älvängen har invånarna i det stationsnära området i Stenungsund god tillgång till service, medan analyser av sammanlänkande stråk visade sämre resultat än i de andra två stationsnära områdena.

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.

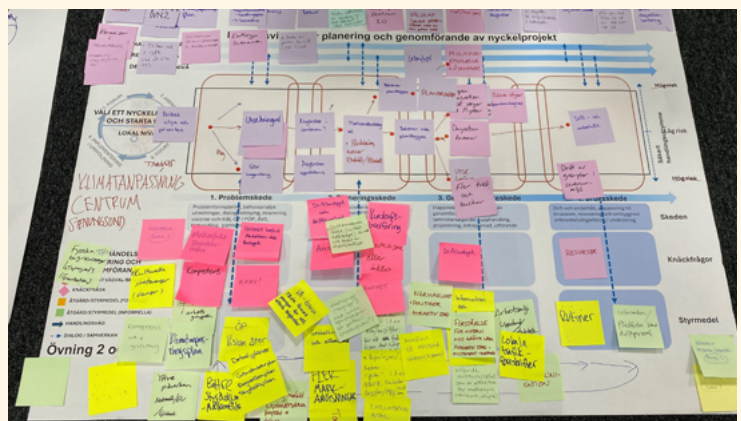
LÄRDOMAR FRÅN SAMSKAPANDE METODER OCH ANALYSER AV INSTITUTIONELLA FÖRUTSÄTTNINGAR

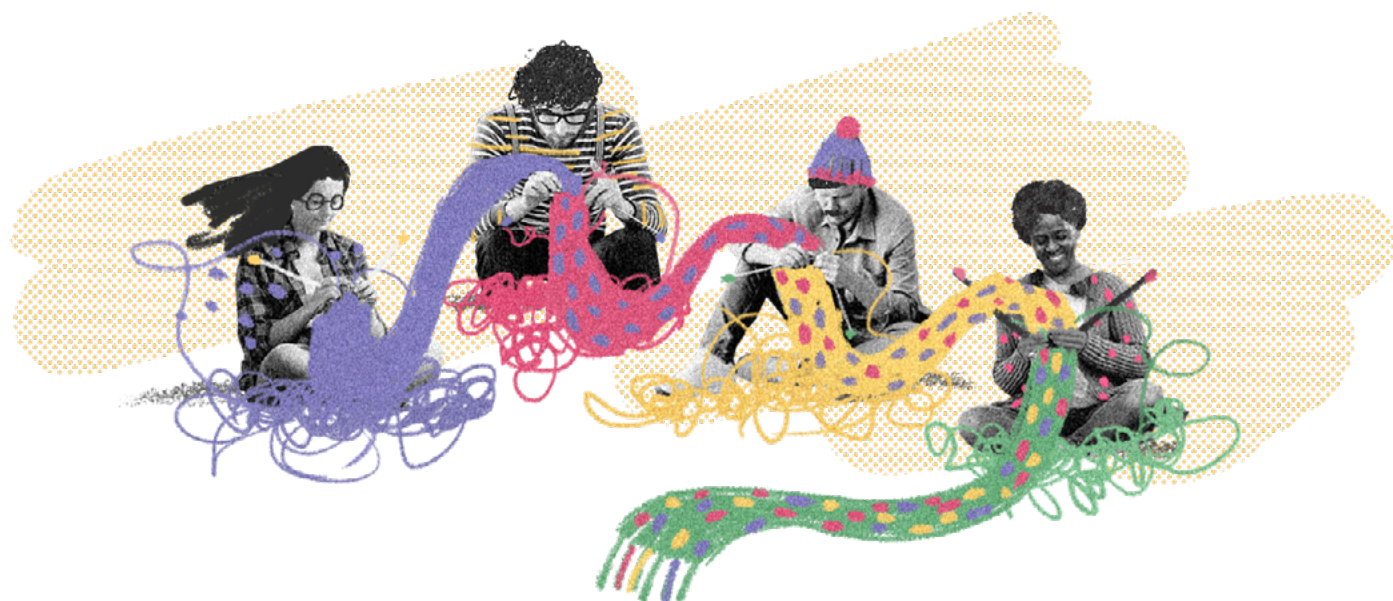
Under projektet genomfördes totalt fem workshoppar. Dessa tillfällen har varit viktiga för de samskapande processerna, eftersom olika parter har mötts och utvecklat gemensam kunskap. Deltagarna tyckte det var värdefullt att arbeta tvärssektoriellt för att synliggöra olika perspektiv och att det är ett arbetssätt som borde användas mer.

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

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. Deltagarna från Stenungsund använde sig särskilt av visualiseringen av stråkanalyser i kartor för att skissa fram framtidsbilder. I övningar med syfte att i nästa steg förstärka kvaliteter och reducera brister i framtids scenarierna var visualisering av analyser i stapeldiagram värdefulla. Det blev tydligt för deltagarna att det inte var fördelaktigt att välja bara ett scenario som framtidsbild utan landade i en kombination av olika scenarier för att utveckla en välbalanserad och hållbar framtidsbild. För Stenungsund resulterade det i en kombination av element från samtliga fyra scenarier. Framtidsbilden analyserades emellertid 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.

Det blev tydligt i den fjärde workshopen som hade fokus på process för genomförande, att ett strukturerat arbetssätt i fyra steg med utformning av ett besluts- och vägvalsträd hjälpte till med att göra en komplex situation mer översiktlig och hanterbar. Aktörsanalys var också en uppskattad metod att arbeta med eftersom den synliggjorde olika aktörers roller, uppdrag och ansvar samt relationer i olika skeden i planeringsprocessen.





FINANSIERAD AV



I SAMARBETE MELLAN

