



MINNESANTECKNINGAR

Den attraktiva regionen & Samhällsplanering för näringslivets utveckling

Höstseminarium i Stockholm 25 november

DEN ATTRAKTIVA REGIONEN



Program

- Moderator Charlotta Fredriksson, Bitr. projektledare DAR
Robert Johannesson, Boverket
- 10:00 **Den attraktiva regionen ger resultat**
Magnus Bengtsson, Projektledare DAR
- 10:15 **Seminarium 1: Identitet och funktionella regioner**
1. **Att bygga en regional identitet**
Sofia Sjölund Henriksson, KTH/WSP
Projektsekreterare DAR
 2. **Ortsnätverk och planeringskonsekvenser**
Kerstin Oremark, Region Gävleborg &
Carl-Johan Engström, KTH
- 11:30 **Kunskapsinspel: Kapacitet att bedriva regional rumslig planering** - DARs följeforskare ger sina reflektioner
Amy Rader Olsson & Jacob Witzell, KTH
- 12:00 **Gemensam lunch**
- 13:00 **Seminarium 2: Mindre orters utvecklingsförutsättningar**
1. **Erfarenheter från BanaVäg Motala-Mjölby**
Brita Hermelin, CKS/LiU
 2. **Attraktiva boendemiljöer**
Maria Falkö, KTH
- 14:00 **DAR - framåt och vidare!**
Magnus Bengtsson, Projektledare DAR
- 14:15 **Seminarium 3: Samhällsplanering för näringslivets utveckling**
Tillväxtverket och Boverket
1. **Nycklar till en framgångsrik planprocess**
Maria Rankka, Stockholms handelskammare
- 14:45 **Fika, mingel och antologirelease**
2. **Planerarens roll i förändring**
Klas Palm, Mittuniversitetet
Filip Bladini, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
 3. **Paneldiskussion: lärdomar, insikter och framtida tillämpning**
- 16:00 Tack för idag



SUMMERING DEL 1: Den Attraktiva regionen

Introduktion

Det treåriga forskningsprojektet *Den Attraktiva Regionen* (DAR) arrangerade i november 2015 ett höstseminarium i samverkan med projektet *Samhällsplanering för näringslivets utveckling*. Under första delen av dagen presenterades resultat och arbeten som skett inom DAR och med inspel från projektets följeforskare. På eftermiddagen fick deltagarna lyssna på föredragshållare som medverkat den antologi som nyligen släpps i projektet *Samhällsplanering för näringslivets utveckling*.

Seminarium 1: Identitet och funktionella regioner

1. Att bygga en regional identitet med infrastrukturen som medel - Sofia Sjölund Henriksson, projektsekreterare DAR (tidigare masterstuderande på KTH)

Sofia presenterar delar av sitt examensarbete som skrevs på KTH under våren 2015 inom ramarna för DAR. Fokus i arbetet var på DARs pilotprojekt "Mer Kalmarsund" som drivs av Regionförbundet i Kalmar län med ambitionen att binda samman Oskarshamn och Kalmars arbetsmarknadsområden med ett effektivt transportsystem, s.k. BRT-system. I piloten Mer Kalmarsunds målbild så inkluderas delar av att skapa en gemensam regional identitet "kalmarsundare". Teoretiskt sett kan man dela upp regional identitet i två olika förhållningssätt, något som Sofia valt att definiera som individuellt respektive institutionellt förhållningssätt. Det individuella förhållningssättet syftar till människors egna känsla av tillhörighet, medan ett institutionellt förhållningssätt snarare syftar till hur aktörer (planerare, politiker osv) arbetar med regional identitet i bl.a. strategier och planer. Detta bottnar i tron att en stark regional identitet kan vara positiv för ett områdes ekonomiska utveckling, t.ex. att om man är fast förankrad och känner stark tillhörighet till ett område så är man mindre benägen att flytta därifrån. Teorier om regional identitet utgår även från att regioner är en social konstruktion och var gränserna går är en ständig diskussion och uppgörelse mellan flera olika parter i samhället. Arbetet i piloten Mer Kalmarsund har kretsat kring att identifiera det unika och platsbundna karaktärsdragen, förankra detta i en gemensam identitet och sedan kommunicera ut det internt i respektive organisationer och till politiker. Man ser i projektet att man kan gå från vision till verklighet genom att:

- Synas och sprida information om regionen
- Genom samverkan kommuner och regioner emellan, arbete med gemensam samhällsplanering och bostadsmarknad
- Främst: genom att binda samman området med ett effektivt transportsystem så att man som invånare lätt och smidigt kan färdas inom Kalmarsund. Detta öppnar upp för det "personliga mötet" dels invånare emellan men även till platser. Skapar regional identitet genom vardagslivet.

Diskussionsfrågor:

- *Hur kan man i er region arbeta med regional identitet?*
- *Hur kan detta påverka människors vardagliga liv och funktionella kopplingar?*

Representanter från piloten Kalmarsund belyste att det förr var tillhörighet till byarna som stod för identiteten men att det idag handlar mycket mer om livsstil och hur det vardagliga livet ser ut. Människor idag är mer rörliga än tidigare och det är inte ett måste att arbeta där man bor. Därför utgör resor och människors arbetsplatser viktiga aspekter i det som utgör den regionala identiteten. Diskussionen handlade bl. a. vidare om:

- samverkan i regioner med olika landskapstillhörighet
- om det är positivt att arbeta för en gemensam identitet eller om man som aktör snarare ska förhålla sig till många olika nivåer av tillhörighet
- Hur många gånger gamla strukturer kring identitet sitter djupt rotat t.ex. Norrköping och Linköping där uppdelningen arbetarstad kontra tjänstemannastad fortfarande sitter i

2. Ortsnätverk och planeringskonsekvenser – Kerstin Oremark, Region Gävleborg och Carl-Johan Engström, KTH

Region Gävleborg leder pilotprojektet "Pärlband på spåret – FA Hudiksvall". Man arbetar med strategier som syftar dels till att utveckla flerkärnighet, dels till att stärka stationsområden. Det är ofta fokus på stora transportnoder men projektet handlar om att även låta mindre stationer bli knutpunkter och målpunkter. Hur förhåller man sig till en station som ligger perifert i förhållande till stadskärnan i t.ex. Gnarp? Om ett gammalt stationsläge kommit att bli ortens baksida krävs en mental kartförändring för att platsen ska bli intressant och skapa goda förutsättningar för utveckling av orten. Dock saknas dessa symbolvärden ofta i diskussionen. Lokalisering av nya stationslägen diskuteras ofta snarare utifrån rationella resonemang baserat på kvantitativa variabler som restidsvinster och bytespunkter. Länge har trafiktänkandet dominerat över stadsutvecklingstänkandet, vilket blir ohållbart i längden. Tankarna kring stadsutveckling och målpunkter måste komma in tidigare i planeringsprocessen.

I pilotprojektet bedrivs nu ett fördjupat målbildsarbete där varje kommun beskriver sin historiska berättelse, dåtid, nutid och framtid på lokal och regional nivå. På så vis skapas flera del-regionala berättelser om kommunerna som ingår i ortsnätverket.

Diskussionsfrågor

- *Hur anser ni att de konkreta utformningsfrågorna av ett stationsläge kan hanteras i den regionala kontexten?*
- *Ska den regionala nivån vara en proaktiv part, med risk att kommunerna uppfattar sitt planmonopol ifrågasatt?*

Att den regionala nivån fungerar som en proaktiv part i planeringen behöver inte vara en motsättning. Hur kommunernas planmonopol kan bli en del av regional utveckling är en fråga som är värt att titta vidare på. Regionerna har ett kraftigt instrument genom länstrafikplanerna. Om de kopplas med kommunala trafikplaner kan det skapas goda förutsättningar.

Kunskapsinspel: Reflektioner från DARs följeforskare

Kapacitet att bedriva regional rumslig planering - Amy Rader Olsson, KTH

DARs pilotprojekt har ägnat mycket tid åt att ta fram strategier och visioner. Hur kan man gå från abstrakta strategier till agerande? Strategisk kapacitet är en teori som kan förklara detta. Kapacitet i detta sammanhang betyder motivation (angelägenhet) + en tydlig problemställning (definiera om problemet flera gånger) + förutsättningar. Kapaciteten handlar även om en förhandling om kunskapsperspektiv, meningsskapande och gemensam förståelse. Dessutom utgörs kapacitet av ett förhållningssätt till sårbarhet och osäkerhet. Osäkerhet kan handla om hur man ska tolka prognoser, hur processen kommer hanteras framöver, hur tekniken kommer utvecklas. Sårbarheten handlar om hur man ska bli motståndskraftig mot störningar, brist på konsensus kring problemens angelägenheter, projekt som går in i varandra, lång initierings tid, och alltför korta eller rigida finansieringsplaner.

Följeforskarna har sett stor variation på strategisk kapacitet inom regionerna. Bland annat så skiljer sig samverkansformerna för regional rumslig planering markant mellan pilotprojekten. I vissa fall är en ambition att utveckla stadigvarande samverkansform, i andra fall finns sådana på plats och fokus blir då på att utveckla och finslipa metoder. Slutsatsen av följeforskningen är att etablering av samsyn och former för samverkan tar tid. Det handlar om att skynda långsamt, undvika att uppfinna hjulen på nytt, men matcha strukturen till de behov som finns. Lösningarna måste vara flexibla och ändringsbara över tid. Amy presenterade en fyrfältare som beskrev olika förhållningssätt till planering och realisering. Det vanligaste är att folk vill verkställa snarare än att skynda långsamt och experimentera.

Seminarium 2: Mindre orters utvecklingsförutsättningar

1. Erfarenheter från BanaVäg Motala-Mjölby - Brita Hermelin, CKS/LiU

Projektet Bana-Väg Motala-Mjölby genomfördes 2008-2013 och omfattade stora investeringar i infrastrukturen; riksväg, bro och dubbelspårig järnväg. Det handlade om att undersöka vad som händer lokalt när man tar emot de stora infrastrukturinvesteringarna. Hur har kommunerna arbetat för att stärka effekterna och tillgång och nyttjande av fysisk infrastruktur för persontransporter? Fokus har legat på att undersöka Motala, Mjölby och Skänninge. Resultatet visar på att orterna strävar mot förtätning, funktionsintegrering och stadsmässighet. Andra teman är avvägningar kring strandskydd i samband med exploatering och att störande verksamheter förläggs nära riksvägar. Rörande olika transportslag så får bilismen stort utrymme och cykel och gångtrafik diskuteras mer översiktligt. Dessutom behöver arbetet med trygghet runt stationer utvecklas. Arbetet belyser att synen på infrastrukturen är tvådelad, dels som en fysisk länk mellan platser, men även en symbol för utveckling. I Motala har man genomfört ett vägprojekt som har fungerat som en symbol för en ny identitet "Östergötlands sjöstad", som behövdes för att få

kommunen på fötter efter avindustrialiseringen. I arbetet har frågor kring attraktivitet uppstått, t.ex. vad är viktigast, tillgänglighet eller sjönära läge? Vad görs åt att folk söker sig till sjönära lägen med dålig infrastruktur?

Diskussionsfrågor:

- *Hur kan hållbara transporter utvecklas för mindre kommuner och orter?*
- *Vilken typ av kunskap behövs?*

Idag är många exempel på hållbara transporter från storstadsregioner, vilket inte alltid är tillämpligt för mindre orter/kommuner. Det är t.ex. mycket fokus på spårbundentrafik, men i mindre kommuner kan underlaget för busstrafik vara större. I Skåne genomförs en studie för att få fram kunskapsunderlag om cykling i småstäderna, för att se hur de rör sig i dessa orter i förhållande till stationerna. I småstäderna har nya typer av mobilitetstjänster lanserats som underlättar samåkning t.ex. digitala appar, vilket även skulle kunna tillämpas i mindre orter. Skulle denna typ av tjänster kunna leda till ändrade resebeteenden.

2. Attraktiva boendemiljöer och effekter av en infrastrukturinvestering - Maria Falkö KTH

Maria har skrivit sitt examensarbete på KTH inom ramarna för DAR-piloten *Det flerkärniga Skåne*. Orterna Fjällkinge och Önnestad fick pågatågsstationer i december 2013. Orterna är utpekade som s.k. basorter, vilket betyder att de ska ge serviceutbud, omse omlandet med offentlig service och ha en strategisk funktion inom regionen. Studien undersökte basorternas betydelse för attraktivitet. Attraktivitet kan definieras utifrån kommunikationer, tillgång till service, social samverkan och livsmiljö. Fokus för studien har legat på att undersöka kommunikationer. Attraktiva kommunikationer utgörs av en god tillgänglighet till arbetsmarknaden, tillgängliga stationer, turtäthet och snabba resor. Studien visar på att stationerna förmodas ha långsiktig betydelse för utvecklingen i orterna. Invånarna kan uppskatta kommunikationerna trots att de inte nyttjar den själva. Ett spår eller station har således ett symboliskt mervärde som påverkar attraktiviteten.

Diskussionsfråga:

- *Vilka exempel finns där tillförd eller förändrad kollektivtrafik har bidragit till att höja attraktiviteten lokalt? På kort/lång sikt?*

Strängnäs är ett exempel på där tillförd kollektivtrafik har bidragit till ökad attraktivitet, något som märks inte minst genom ökade fastighetspriser. I Östergötland har det funnits pendeltåg i 20 år, men där har det inte varit någon garanti för att ökad attraktivitet. I flera av orterna har det inte hänt någonting. Det kanske har stoppat en utflyttning, men har inte bidragit till stor tillväxt. Problemet kanske ligger i att man inte har planerat runt stationerna, utan man rullar ut villamattor 2-3 km från stationerna.

Avslutande ord DAR

DAR Framåt vidare! – Magnus Bengtsson, Projektledare DAR

Avrundning av DARs del av seminariet. Med drygt ett halvår kvar är det slutspurt för projekten. Det handlar om att knyta ihop säcken och lyfta fram viktiga resultat. En rad rapporter och akademiska publikationer är på gång, bl.a. släpps under våren den rapport som presenterats tidigare under dagen "Ortsstrukturer i Gävleborg". I piloten Mer Kalmarsund genomförs i nuläget studier kring regional bostadsmarknad och effektivt buss-system. Därtill planeras en tredje antologi som kommer att utgöra DARs slutrapport, där viktiga lärdomar, resultat och utvecklingsmöjligheter från de tre senaste åren summeras. Nästa tillfälle att ses är på DARs workshop om regional bostadsmarknad 15:e december. I januari medverkar DAR på Transportform. Varmt välkomna också till DARs slutkonferens den 14 juni 2016.

För mer info, se powerpointpresentationerna från föredragen eller kontakta Magnus Bengtsson, projektledare för Den attraktiva regionen. magnus.bengtsson@trafikverket.se

SUMMERING DEL 2 Samhällsplanering för Näringslivets utveckling

Introduktion

Projektet *Samhällsplanering för Näringslivets utveckling* drivs av Boverket och Tillväxtverket. Projektet arbetar för att främja en förbättrad samordning och samspel mellan de fysiska planeringsfrågorna och arbetet för näringslivsutveckling på lokal och regional nivå. Syftet är att hitta strategier för att bättre förstå näringslivets förutsättningar och hur kan det influera den fysiska planeringen. Projektet ska ge de deltagande aktörerna möjlighet till kompetensutveckling, erfarenhetsutbyte och metodutveckling, samt en plattform för dialog för fysiska planerare och näringslivsutvecklare. Upplägget för del 2 var genom kunskapsinspel från föredragshållare som medverkat i projektets nyläppta antologi. Dagen avslutades med en paneldiskussion.

Seminarium 3: Samhällsplanering för näringslivets utveckling

1. Nycklar till en framgångsrik planprocess – Maria Rankka, Stockholms handelskammare

Utmaningar för Stockholmsregionen är framförallt bostadsfrågan, bl.a. är det ett problem för företags kompetensförsörjning. Det råder låg rörlighet på bostadsmarknaden både i det hyrda och ägda beståndet. Detta får för lite uppmärksamhet. Det byggs för lite och låg köpkraft bidrar till att få har råd att efterfråga en bostad. Under ett par år har Stockholms handelskammare försökt att identifiera olika hinder för byggande. Ett hinder är att planprocessen tar för långt tid. Tar det långt tid, så drivs kostnaderna upp. Ekonomin i byggande är avgörande för vad som byggs och inte byggs. De flesta planer i Stockholm tar mer än 18 månader att ta fram, och processen från ax till limpa är ofta 7 år . Man behöver hitta bromsklossarna.

I Stockholm finns en upplevd brist på byggbar mark. I och med restriktioner så är nästan all mark slut. Är det rimligt att varje liten kommun ska ha beslutanderätt över kommunala naturreservat? Staten och länsstyrelsen borde ha det ansvaret själva. Hur kan vi med bibehållen demokrati, begränsa överklagandemöjligheten för att få upp hastigheten i de här processerna? Är det demokratiskt att minoriteter kan förlänga processerna i det oändliga? I Norge har man lokal initiativrätt för detaljplaner, är det ett sätt man kan öka på hastigheten? I Norge har man även subventionerat bospår för unga. I Finland har man omreglerat sin hyresmarknad, så beståndet utnyttjas bättre. I många städer i världen är det inte svårt att få tag i en hyresrätt, men då är det dyrt på många platser som är attraktiva.

2. Planerarens roll i förändring - Filip Bladini och Klas Palm

Planerarens roll kan beskrivas från tre olika perspektiv: strukturellt, organisatoriskt och individuellt. Strukturellt handlar det om juridiken och i och med omställningen till kunskapssamhället måste offentliga aktörer ta ansvar för tillväxt. Tillväxt kräver innovation, men det finns olika hinder för detta. Byråkratin sätter krav på transparens och

förutsägbarhet, vilket gör att man inte tänker utanför boxen. Kompetensproblemet, är att alla aktörer inte vet vad de får göra eller ej. Dessutom har aktörer olika perspektiv. Konkurrensutsättningen av tjänster bidrar även till att all måste upphandlas genom offentlig upphandling, som de flesta älskar att hata. Organisatoriskt finns ett ökat behov av samverkan mellan kommun, privat sektor och medborgare.

Idag råder en slag processuniformering, där rutiner och format för processer ser liknande ut. För att arbeta nyskapande behövs tid, en gemensam vision och ett engagerat ledarskap. Det finns ett samband mellan fenomenet avvikelse och måluppfyllelse. Låg avvikelse från regler och normer leder ofta till hög måluppfyllelse i s.k. förvaltningsbyråkrati, medan hög avvikelse från regler och värderingar leder till störst måluppfyllelse inom innovation. Planerare förväntas kunna hantera både förvaltningsbyråkrati och innovation, vilket kan vara svårt att kombinera. Ofta tillsätts en processgrupp som ska komma med kreativa inspel men dessa är ofta svåra att förankra och realisera i verkligheten. Därför föreslås en slags separat organisationer som gör innovativa inspel kontinuerligt under processens gång, för att få processen att lyfta. Denna modell kallas "laxtrappan", eftersom den till formen påminner om den rörelse som laxen gör när den rör sig uppströms. Viktig att betona är att nyskapandeprocessen är en liten del av innovationsprocessen, den stora utmaningen är att implementera och få idéerna att ta skruv. Förändringsledning (change management) utgör 80 % av innovationsprocessen.

Paneldiskussion: Lärdomar, insikter och framtida tillämpning

Panel: Ulrika Nilsson Länsstyrelsen Västmanland, Mats Helander Region Östergötland och Carl Johan Engström KTH/DAR

Panelen reflekterade kring det som diskuterats under eftermiddagen. Angående Maria Rankkas föredrag så problematiserades att marknadsstyrd planering ofta inte tar ett socialt ansvar, vilket är ett av samhällsplaneringens uppdrag. Att det byggs för lite var de flesta överens om. Beskrivningarna kring varför det förhåller sig så är så olika. Byggherrarna menar att det inte finns mark, medan kommunerna menar att det finns byggbar mark. Synen på hur lång tid det tar att bygga nya bostäder skiljer sig också åt mellan aktörer. Samarbete underlättas av att aktörerna har liknande bild av hur det förhåller sig. Byggtakten kan saktas ned av att samarbetet internt i kommuner mellan t.ex. planavdelningen och exploateringsavdelningen fungerar dåligt. Dessutom måste hyresmarknaden förändras och konkurrensen på byggmarknaden bli större så priserna inte kan hållas så höga som de gör idag. För att få en effektiv samhällsplanering gäller det alltså att ha många bilder i huvudet samtidigt. Dessutom är det viktigt att betona att processerna ser olika ut beroende på områdets karaktär. I storstäder ska samverkan fungera som en plogbil som röjer väg medan i glesbygdsområden ska samverkansprocesser fungera som en dammsugare som skapar incitament.

Avslutande ord

Projektet *Samhällsplanering för näringslivets utveckling* har slutkonferens den 27:e januari på Clarion hotell i Stockholm. Konferensen kommer handla om värdeskapande samverkansprocesser, planering för innovativa platser och framtidens samhällsplanerare. Länk till anmälan för konferensen: [Konferens om Samhällsplaneringens kantzoner](#)

Slutantologi "Tillväxt kräver planering" finns nu tillgänglig i tryckt format samt digitalt: [Tillväxt kräver planering- En antologi om samverkan i den fysiska planeringen](#)

Antecknat av Amanda Gordon, WSP