

Mistra Urban Futures
Rapport 2017:1

Samskapande i det urbana stationssamhället

- erfarenheter från arbetsseminarier med transdisciplinär
aktörssamverkan 2015-2016



Ulf Ranhagen
Alice Dahlstrand
Amie Ramstedt

MISTRA
**URBAN
FUTURES** 

Samskapande i det urbana stationssamhället -
erfarenheter från arbetsseminarier med trans-
disciplinär aktörssamverkan 2015-2016

Ulf Ranhagen Amie Ramstedt Alice Dahlstrand

Mistra Urban Futures, feb 2017

Corresponding author: ulf.ranhagen@sweco.se

Mistra Urban Futures is an international centre for sustainable urban development. We believe that the coproduction of knowledge is a winning concept for achieving sustainable urban futures and creating fair, green, and accessible cities. The centre is hosted by Chalmers University of Technology and has five regional platforms in Cape Town, Kisumu, Gothenburg, Skåne and Sheffield-Manchester.

Mistra Urban Futures is financed by the research foundation Mistra and Sida, together with a consortium comprising: Chalmers University of Technology, the University of Gothenburg, the City of Gothenburg, the Gothenburg Region Association of Local Authorities (GR), IVL Swedish Environmental Research Institute, the County Administrative Board of Västra Götaland, and Region Västra Götaland, along with funders on the various regional platforms.

www.mistraurbanfutures.org

twitter: @mistraurbanfut (international)

@urbanfutures_se (Swedish)

ISBN: 978-91-984166-1-9

*Omslagsfoto från samskapande aktivitet med användning av
verktyget MKA i Stenungsund*

Förord

Bakgrunden till denna rapport är ett identifierat behov av en närmare beskrivning och analys av de samskapande processer som genomförts 2015-2016 under ledning av processledningen för kunskapsprocessen Det urbana stations-samhället inom plattformen Mistra Urban Futures. Vi har sett det som angeläget för att kunna vidareutveckla arbetsprocesser och verktyg inom den återstående projektperioden 2017-2019.

Vi vill rikta ett stort tack till våra två läsare från praktiken och forskningen som bidragit med många konstruktiva synpunkter som vi har arbetat in i slutversionen: Samhällsplanerare Carina Gottfridsson vid Trafikverkets Region Väst i Karlstad (praktiker) och Tekn Dr, Universitetslektor Tony Svensson vid DTU/KTH (forskare). Vi vill även tacka Jan Riise, Mistra Urban Futures, som med layout- och textredigering skapat en tilltalande rapport,

De övergripande utmaningarna som hanteras i rapporten är främst förbättrad regional och lokal tillgänglighet kopplat till behovet av att skapa socio-ekonomiskt och ekologiskt hållbara samhällen. De aktörer som medverkat i de samskapande aktiviteterna är tjänstepersoner från kommuner och regionala organ, statliga myndigheter och akademien. En strävan är att rapportens slutsatser ska ha generell relevans för andra aktörer i Sverige och internationellt. Vi hoppas att ni kan ha nytta av rapporten och hoppas på en fortsatt spännande dialog och ett samskapande arbete med alla som är engagerade i utvecklingen av framtidens urbana stationssamhällen!

Göteborg februari 2017

Ulf Ranhagen Amie Ramstedt Alice Dahlstrand

Innehåll

Förord	3
Referat.....	5
Abstract.....	6
1. Inledning	7
2. Dialog och samskapande i teori och praktik.....	9
2. Teman för samskapande – förberedelser, genomförande och dokumentation.....	19
av seminarier	
4. Resultat av utvärdering av samskapande aktiviteter med reflektioner från deltagare	29
5. Slutsatser från samskapande processer	32
6. Framtida utvecklingsmöjligheter av samskapande arbetsformer.....	34
Referenser	35

Referat

Syftet med denna rapport är att ge en bild av arbetet med samskapande inom kunskapsprocessen Det urbana stationssamhället med fokus på erfarenheter från de fyra aktiviteter (temadagar och temahalvdagar) med transdisciplinär aktörssamverkan som genomfördes 2015-2016. Den riktar sig till den offentliga sektorns regionala och lokala aktörer samt de forskare och experter som aktivt medverkar i kunskapsprocessen. Förhoppningsvis kan rapporten även ha relevans för andra aktörer inom civilsamhälle och näringsliv, som medverkar i att skapa framtidens urbana stationssamhällen.

Det teoretiska ramverket för arbetet inrymmer planeringsteori och framför allt diskussionen kring kommunikativt handlande och kommunikativ rationalitet, aktionsforskning, designteori och designdrivna dialoger samt verktyg för samskapande, framtidsinriktat planeringsarbete med stöd av participativ backcasting och scenariometodik. Det teoretiska ramverket har varit betydelsefullt för att lägga upp och möjliggöra reflexion och utvärdering av de aktiviteter som genomförts.

Genomförda aktiviteter kan inordnas i tre huvudteman: Buller, vibrationer och risker; flexibla hållbara transporter samt struktur och design av ett hållbart samhälle. De har utvärderats genom enkäter till de medverkande efter varje aktivitet men också genom en särskild intervjustudie. Slutsatserna är att det finns en positiv grundinställning till att medverka i processerna och att verktyg som använts är särskilt lämpliga för att hantera komplexa strategiska planeringsfrågor. Överlag konstateras att referensramarna breddats genom de teoretiska bidragen men också genom förbättrad transdisciplinär samverkan. En blandad representation av aktörer från olika organisationer och professioner ses som givande. Det sociala kapital som ett nätverksbyggande mellan personer från olika organisationer innebär ger också en långsiktig grund för utbyte av erfarenheter i framtida processer. En mer ingående analys och utvärdering av stationsalternativ har i ett fall underlättat fortsatt kommunal beslutsprocess och slutligt val av ett alternativ för fördjupad planering.

Kritiska faktorer för framgång har varit begränsad tid för aktiviteterna men också att de är informella vilket gör att det inte finns några garantier för att resultatet förs vidare i den ordinarie praktiken. På lång sikt kan antas att det finns möjligheter till strukturell förändring av pågående praktik vilket är en fråga för fortsatt forskning.

Rapporten ger några glimtar in i det samskapande arbetssätt som vi ser som centralt för att utveckla tillgängliga, gröna och rättvisa urbana stationssamhällen. Samskapande handlar i mångt och mycket om en kreativ och tillitsfull samverkan mellan en rad olika aktörer för att diskutera och analysera stationssamhällets förutsättningar och villkor men också för att ge och utvärdera alternativa förslag och strategier för framtiden. Sett i en större kontext handlar vår rapport om en småskalig tillämpning av ett arbetssätt som har stora framtida potentialer och utvecklingsmöjligheter inte bara i Göteborgsregionen, utan i alla Mistra Urban Futures plattformar och på andra håll – lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

Det samskapande arbetssättet för urbana stationssamhällen – och andra tillämpningar – behöver vidareutvecklas t ex när det gäller:

- En stärkt teorikoppling till fler olika ämnesområden
- Stärkt institutionell kapacitet som möjliggör koordination mellan utbildning och fortbildning, experimentell planering samt löpande verksamhet
- Uppföljning av effekter på ordinarie praktik i regionala och kommunala organ som grund för stärkt nätverkssamarbete mellan dessa

Abstract

The aim of this report is to give an overview of co-creation activities within the knowledge process “Urban station communities” during 2015-2016 with focus on experiences from four thematic seminars with transdisciplinary participation. This report’s targets groups are regional and local stakeholders within the public sector and researcher and experts which actively participate in the knowledge process. Hopefully, the report may be of interest also within the civil society and the business community when creating the future urban station communities.

The theoretical framework embraces planning theory, especially the discussion of communicative action and communicative rationality, action research, design theory and design-driven dialogues as well as tools for co-creation and co-design exemplified by participative backcasting. The theoretical framework has been important for the organisation and evaluation of the performed activities within three themes: noise, vibrations and risks; flexible, sustainable transportation and structure and design of a sustainable society.

The performed activities have been evaluated by questionnaires to the participants after each occasion but also by an interview study. The conclusions are that there is a positive attitude to participation in the activities. The tools that have been used are deemed as especially useful to handle complex and strategic planning issues. The frames of references have been widened by the theoretical contributions from researchers and experts but also by transdisciplinary collaboration. A mixed representation of actors from different organisations is judged in a positive way. The social capital accumulated by the transdisciplinary collaboration among people from different types of organisations is a basis for mutual exchange of experiences in future processes. A more thorough analysis and evaluation of alternatives for location of stations has in one case facilitated the further decision process and final choice of an alternative for more profound planning and design.

Critical factors for success are too limited time frames for the activities and the fact that they have been informal which means that there are no guarantees for transfer of the result in the ordinary practice. However, in a long term perspective, there are opportunities for structural change of the ordinary practice, which is a subject for further research.

The report gives some glimpses of the co-creative working procedures which we consider crucial in order to be able to develop accessible, green and fair urban station communities. Co-creation is very much about creative and trustful collaboration among many stakeholders for the discussion and analyses of prerequisites and conditions but also for the development and evaluation of alternative proposals and strategies for the futures. Put in a wider context, our report presents a small-scale application of a way of working that has real future development potentials not only in the Gothenburg Region but also in all LIPs within Mistra Urban Futures but also elsewhere – on local, regional, national and international level. The co-creative working processes need to be further developed for example with regard to:

- Strengthened theory linkages to different fields of knowledge
- Strengthened institutional capacity which facilitates coordination of education, experimental planning and design and ordinary practice
- Follow-up on effects on ordinary practice in regional and municipal bodies as a basis for strengthened network collaboration among these actors

1. Inledning

Övergripande sammanhang

Mistra Urban Futures ska som internationellt forskningscentrum utveckla och tillämpa kunskap för en hållbar stadsutveckling. Detta för att möta en fortsatt snabb urbanisering och behovet av bättre stadsmiljöer i världen. För att klara utmaningen och tillvarata både praktikers och forskares kunskap och erfarenheter har Mistra Urban Futures valt arbetssättet samskapande, även kallat co-production och co-creation. Det innebär att man gemensamt definierar utmaningar samt utvecklar och tillämpar kunskap över olika discipliner och ämnesområden. Nya och avgörande insikter utvecklas när forskare och praktiker arbetar tillsammans i olika projekt. Mistra Urban Futures utgångspunkt för stadsutveckling är ledorden rättvisa, gröna och tillgängliga städer. Arbetet ska ske i tre steg där man ska:

1. identifiera utmaningar och frågeställningar som behöver mötas och mobilisera resurser
2. gemensamt ta fram kunskapen inom ramen för olika forskningsprojekt
3. bidra till implementeringen av resultat som i sin tur bidrar till en hållbar stadsutveckling

Arbetet sker i samverkan eftersom ingen enskild aktör kan lösa dessa utmaningar ensam. Ett brett spektrum av erfarenheter och kompetenser behövs där forskare och andra yrkesgrupper tillsammans tar fram fakta och sanningar för att stödja beslutsfattande och handling.

Om det urbana stationssamhället - vägen mot ett resurssnålt resande

”Det urbana stationssamhället” är en kunskapsprocess inom vilken medverkande aktörer initierar olika projekt och samskapande aktiviteter. I linje med idén bakom Mistra Urban Futures utgår arbetet från samskapande, s.k. co-creation. Projekt och aktiviteter bedrivs genom gränsöverskridande och transdisciplinärt arbete mellan olika offentliga organisationer och mellan praktik och olika forskningsdiscipliner. I dagsläget är följande aktörer med i den övergripande kunskapsprocessen:

- Göteborgsregionens kommunalförbund
- Länsstyrelsen i Västra Götaland
- Trafikverket
- Västra Götalandsregionen
- Elva kommuner (Ale, Alingsås, Borås, Kungälv, Lerum, Göteborg, Härryda, Partille, Stenungsund, Trollhättan, Varberg)

Olika forskningsorganisationer medverkar i projekt och aktiviteter.

I kunskapsprocessen Det urbana stationssamhället ligger fokus på mötet mellan bebyggelseplanering och transportplanering. Arbetet syftar till att ge kunskapsstöd för stationsnära utveckling med bostäder och verksamheter i kombination med ökade resmöjligheter med energieffektiva transportmedel i form av tåg. Eftersom den fysiska utvecklingen ska ske inom medverkande kommuner beror kunskapsstödet på vad respektive kommun och organisation utifrån visioner, planer och förutsättningar uttrycker för kunskapsbehov. Utvecklingen och behovet av stöd kan se olika ut bland medverkande aktörer, vilket gör en väl fungerande dialog särskilt viktig.

Rapportens syfte

Syftet med rapporten är att ge en bild av hur vi har arbetat med samskapande i Det urbana stationssamhället och våra erfarenheter från fyra av de arbetsseminarier med transdisciplinär aktörssamverkan som genomfördes 2015-2016.

Viktiga forskningsfrågor är:

- Hur ser medverkande aktörer från akademi, praktiskt verksamma planerare inom offentlig sektor och konsultföretag på använda verktyg för analys och syntes? För- och nackdelar? Svårigheter och möjlighetsfönster?
- Vilka effekter kan skönjas när det gäller ordinarie praktik i främst medverkande kommuner?
- Vilka faktorer är kritiska när det gäller förändring av praktiken, exempelvis regelverk, motstånd från olika aktörer, tid och kompetens?
- I vilken mån har transformation/strukturell förändring av pågående praktik initierats eller uteblivit, t ex beroende på mer eller mindre starka tendenser till stigberoende?
- Vilken betydelse har nätverkssamverkan mellan kommuner för att förändra och utveckla den praktiska planeringen för urbana stationssamhällen i mer hållbar riktning?
- Hur kan arbetsformen samskapande vidareutvecklas i framtiden för att bli ännu effektivare och ha ännu större påverkan på praktiken?
- Hur ser medverkande forskare och andra experter på samverkan med praktiker i regioner och kommuner?

Arbetets upplägg

Rapporten inleds med ett resonemang kring de generella utgångspunkter, teorier och tankemodeller som har relevans för vårt arbete inom Det urbana stationssamhället, t ex aktionsforskning och designteori. Vi berör här också några av de verktyg som vi använt oss av och som är särskilt betydelsefulla för att främja samskapande planering, t.ex. participativ backcasting. Vidare finns en strävan att återkoppla till den forskning kring co-production som specifikt har utvecklats inom Mistra Urban Futures och som bl.a. sammanfattas i skriften *Co-production in action: towards realising just cities*. Co-production avser mer specifikt forskning som utförs i samverkan mellan forskare och praktiker. Begreppet co-creation som vi främst använder i denna rapport avser den samverkan och det samskapande mellan aktörerna som är en förutsättning för att co-production ska komma till stånd. Begreppen är emellertid inte distinkt åtskilda utan överlappande.

Målgrupper för rapporten

Rapporten riktar sig till den offentliga sektorns regionala och lokala aktörer samt de forskare och experter som aktivt medverkar i projektet Det urbana stationssamhället. Förhoppningsvis kan rapporten också ha relevans för aktörer inom civilsamhälle och näringsliv som medverkar till att skapa framtidens urbana stationssamhällen. Vi skulle också vilja att den kunde vara till nytta i dialogen med aktörer inom andra delar

av landet och internationellt – både de andra plattformarna inom Mistra Urban Futures och andra som brottas med dessa frågor.

Författare

Rapporten har skrivits i samverkan mellan Ulf Ranhagen (huvudförfattare), Amie Ramstedt och Alice Dahlstrand som alla tre är processledare inom kunskapsprocessen Det urbana stationssamhället. Här ges en kort presentation av författarna som har kopplingar till både teori och praktik inom området urbana stationssamhällen.

Ulf Ranhagen är senior professor med bakgrund som arkitekt och teknisk dr från KTH. Han har varit verksam inom samhällsplanering i flera decennier, både som konsult och forskare i egenskap av adjungerad professor vid KTH och LTU. Han har sedan 2015 arbetat som processledare inom Det urbana stationssamhället.

Amie Ramstedt är statsvetare med erfarenhet från både kommunal och regional planering. Hon arbetar för närvarande som regionplanerare och teamledare på GR. Amie har arbetat som processledare i Det urbana stationssamhället sedan starten 2013.

Alice Dahlstrand är beteendevetare med erfarenhet från både privat näringsliv och offentlig sektor. Hon arbetar för närvarande som utredare för trafiksäkerhet och tillgänglighet m.m. på Trafikverkets regionala kontor i Göteborg. Alice har arbetat som processledare i Det urbana stationssamhället sedan starten 2013.

2. Dialog och samskapande i teori och praktik

Generella utgångspunkter

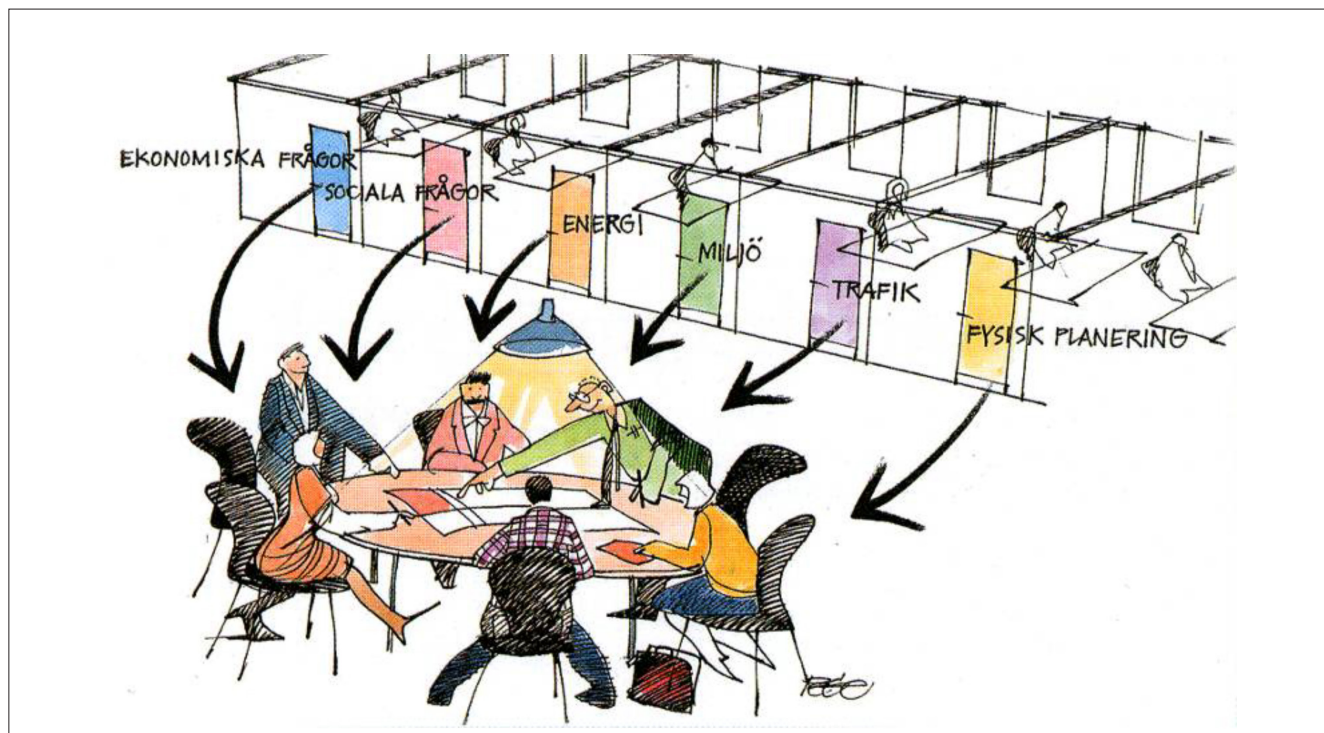
I detta avsnitt görs ett försök att ringa in en teoretisk kontext som är relevant för arbetet med dialog och samskapande inom projektet Det urbana stationssamhället med särskilt fokus på de samskapande aktiviteter som vi genomfört under 2015-16. Här ges också några exempel på dialog och samskapande i andra sammanhang. Forsknings-, utvecklings- och innovationsarbete med fokus på processer, dialog och samskapande är omfattande och alla resultat och slutsatser kan därför inte enkelt fångas inom ramen för en uppsats.

Viktiga avgränsningsfrågor gäller vilka aktörer som avses medverka i processerna och vilket skede som är mest relevant. Här ger den bild av relationer mellan aktörerna i samhällsbyggandet som presenteras i Fog et al. (1989) refererad i Cars, (1992) god hjälp. Grovt delas där aktörerna in i de tre kategorierna regelansvariga (kommunala och statliga myndigheter), initiativtagare (markägare, byggherrar och entreprenörer) samt berörda (medborgare, företag, organisationer, kommunala nämnder m.fl.). Opinionsbildning och massmedia visas som en triangel som kopplas till samtliga kategorier. Modellen skiljer också mellan formella och informella kontakter mellan aktörerna.

I Det urbana stationssamhället har i hittillsvarande seminarier med fokus på samskapande transdisciplinära dialoger skett mellan aktörer inom alla tre grupperna av aktörer även om huvudparten har omfattat regelansvariga myndigheter på statlig, regional och lokal nivå innefattande både politiker och tjänstemän men också forskare knutna till kunskapsprocessen. Forskarna är inte explicit beskrivna som en aktör i Fogs modell på samma sätt som i det man kallar triple helix, dvs. samverkan mellan akademi, offentlig sektor och privat näringsliv.

Frågan har rests i vår diskussion om Fogs aktörstriangel skulle kunna utvecklas till fyrhörning med forskning och utbildning som det fjädrade hörnet. Begreppet ”quadruple helix” kan då vara relevant att använda istället för triple helix. Akademin kan agera utifrån andra förutsättningar än de övriga aktörerna t.ex. när det gäller formella och informella aktiviteter.

Samhällsbyggnadsprocessen spänner över ett stort antal nivåer och skeden, alltifrån statens övergripande styrning via regelverk, policies och rekommendationer, via den regionala nivåns planering via regionplaneorgan (Stockholm) eller region- och kommunalförbund (t.ex. GR och Skåneregionerna) till kommunernas PBL-planering (Hägglund 2013). Men samhällsbygg-



Figur 1: Tvärsektoriell planering – nya samverkansformer mellan t.ex. politiker, tjänstemän, forskare samt representanter från samhällsföreningar i Det urbana stationssamhället. Källa: (Ranhagen 2012), teckning: PeGe Hillinge.

nadsprocessen omfattar också fortsatt planering, projektering och genomförande via offentliga och privata byggherrar, entreprenörer samt den fortlöpande uppföljning och erfarenhetsåterföring som görs från förverkligade eller inte realiserade projekt. Alla dessa skeden behöver genomsyras av ett hållbarhetsperspektiv som även innefattar bästa möjliga delaktighet, transparens och demokrati (Ranhagen 2006).

I Det urbana stationssamhället ligger fokus på hur man på regional och kommunal nivå möjliggör ”goda processer” mellan deltagande aktörer i olika typer av kommuner för att i slutänden bidra till en planering och utformning av urbana stationssamhällen som ger ett väsentligt bidrag till att skapa attraktiva och klimatsmarta platser och noder. Samtidigt är ambitionen att kunna bredda processerna till fler aktörer varför också forskning, utveckling och innovation om – och praktiska erfarenheter från – medborgardialoger är relevant att fånga in. Fokus ligger vidare på tidiga skeden i processerna där påverkansmöjligheterna är som störst i förhållande till ekonomi och genomförbarhet. Även här gäller att möjligheterna att skapa kontinuerliga dialoger genom hela processen är allra störst om man börjar tidigt och etablerar arenor för samverkan och samskapande (Ranhagen 2012 s 67).

Det traditionella informations- och samrådsförfarandet i PBL-processen har visat sig otillräckligt för att fånga in olika synpunkter och för att skapa en transparent och inbjudande process (Fredrik Drotte: Den omöjliga medborgardialogen i Bornemark, J 2016 sid 111). Författaren, en kommunalt verksam planerare, presenterar här kommunens inbjudan till diskussion av det politiska uppdraget att utveckla ett större skogbeväskt område nära Mälarstranden i Upplands-Väsby för bostäder. Här finns många tänkbara reflektioner att fundera på inför en dialog: ”... För den som ville ställa kommunen mot väggen riggade vi den optimala möjligheten. Istället för en skaparverkstad i kreativitetens tecken placerade vi ut en tydlig måltavla att rikta den laddade bössan mot”.

Vidare ”förutsättningarna för ett bra samtal ökar exponentiellt ju mer jag lyckas släppa behovet av att försvara, och istället lyckas lyssna, ställa motfrågor och ärligt leva mig in i medborgarens känsla och situation”.

Rationell och kommunikativ planering

Ett annat spår i kontexten kring våra dialog- och samskapande processer i Det urbana stationssamhället är den diskussion som förs inom planeringsteorin när det

gäller rationell och kommunikativ planering. Den rationella planeringen har historiskt sett lett till avarter med en övertro på möjligheterna att utforma städer och stadsdelar utifrån en renodlad teknisk-ekonomisk optimering. Det finns omfattande litteratur om modernismens rationella tänkande och entusiasm för social ingenjörskonst som också smittade av sig på samhällsplanering och stadsgestaltning. Använd med gott omdöme, transparens och delaktighet kan rationell planering vara högst användbar och möjlig att kombinera med andra typer av planeringstänkande.

Den kommunikativa planeringen har vuxit fram som en reaktion på den för långt drivna rationella planeringsfilosofin. Ett förhållningssätt som vi använder inom kunskapsprocessen Det urbana stationssamhället är det synsätt på planeringen som bejakar det kommunikativa men samtidigt inlemmar en ny syn på rationalitet. Begreppen ”kommunikativt handlande” (communicative action) samt ”kommunikativ rationalitet” (communicative rationality) visar på en väg att förena dessa förhållningssätt (Habermas 1981 refererad i Innes & Booher 2010).

Rationalitet betingas här av en öppen och ärlig kommunikation på lika villkor för alla deltagare samt likvärdig tillgång till information. Innes & Booher har utifrån bl.a. detta synsätt och liknande tankegångar formulerade av John Forrester, Patsy Healy och John Dryzek m.fl. utvecklat en teori för att förklara hur planering i samverkan/samarbete kan ge positiva bidrag och under vilka villkor detta kan ske. Teorin, som är både deskriptiv och normativ, benämns DIAD (diversity, interdependency, authentic dialogue). Den för fram tre villkor för att en planeringsprocess i samverkan ska vara rationell i Habermas mening och även ge socialt värdefulla resultat:

- Mångfald av intressen får medverka i planeringen
- Oberoende intressen
- Autentisk dialog som kännetecknas av ömsidighet (reciprocity), samspel (relationships), lärande (learning) och kreativitet (creativity).

En process kännetecknad av dessa villkor har förutsättningar att bidra till

- Gemensam känsla av identitet/samhörighet (shared identities)
- Gemensam förståelse (shared meanings)

- Nya sätt att stegvis inhämta kunskap genom egen tankeverksamhet (new heuristics)
- Innovation och nytänkande.

Denna teori har ett starkt fokus på konsensusskapande vilka ifrågasätts av andra forskare. Mouffe (2005) och många med henne menar att demokratin och det politiska inte bör vara ensidigt fokuserade på att utveckla en sådan gemensam rationalitet (ref av Bornemark, 2016). Ett sådant konsensusökande döljer nämligen maktkonflikter när makten ”gömmar sig” bakom en till synes rationell och neutral position.

Andra forskare hävdar också att planeringen är ett fält som alltid bär på konflikter, värderingar och otillräcklig kunskap. Horst Rittel och Melvin Webber (ref av Bornemark (2016). menar att problem inom samhällsplaneringen är ”wicked” (stökiga). Eftersom planering handlar om framtiden är själva problemställningen aldrig entydig utan det är ett maktprivilegium att formulera frågan och därmed redan ha bestämt vilka värderingar som tillåts forma denna framtid.

För att förtydliga olika möjliga maktfördelningar utvecklade Sherry R. Arnstein på slutet av 60-talet en delaktighetstrappa som sträcker sig från manipulation och information till konsultation, inflytande och dialog till att deltagarna har en delegerad makt eller slutligen full beslutandemakt. Arnsteins trappa visar också implicit på en maktkonflikt mellan den representativa demokratin och de olika graderna av direkt medborgarmakt (refereras av Bornemark 2016).

Aktionsforskning - bakgrund och inriktning

I projektet Uthållig kommun som pågick under åren 2004-2014 utgjorde aktionsforskning eller partipativ deltagandeforskning själva basen för ett omfattande utvecklingsarbete som syftade till att integrera hållbarhets- och energifrågor i samhällsplaneringen. Nedan refereras resonemanget kring aktionsforskning som återfinns i projektets första delrapport (Ranhagen 2006). Återkopplingar görs till vilken relevans som teorierna har för vårt arbete med dialog- och samskapande inom Det urbana stationssamhället.

Enligt Swedner (Nationalencyklopedin 1989) innebär ett aktionsforskningsprojekt att man genomför noggrant planerade åtgärder som syftar till att eliminera eller reducera missförhållanden inom ett socialt system och att analysera effekterna av dem. Ett aktionsforskningsprojekt är ett projekt där forskaren är starkt engagerad både i planeringen och genomförandet av en aktion och i analysen av förändringsprocessen och dess effekter. Begreppet aktionsforskning blev allmänt ac-

cepterat sedan det hade använts av den tysk-amerikanska psykologen Kurt Lewin i en uppsats om ”Action research on Minority Problems” år 1947.

Han pläderar där för en forskning med syfte ”to help the practitioner” genom att ta sig an problem i verkliga livet och lösa dem på ett mer välgrundat sätt än som är möjligt inom ramen för den aktuella praktiken (Fröst 2004). Han satte dock inte likhetstecken mellan den praktiska utvecklingen av ett situationsanpassat handlingsprogram och själva forskningsarbetet. Mer allmängiltiga kunskaper förutsätter en parallellt pågående reflektionsprocess som förbättrar förutsättningarna för forskarens egna, men också för andra forskares hantering, av likartade problem i framtiden. Aktionsforskningen syftar sålunda till:

- att den berörda verksamheten – i vårt fall processerna i regionen och i våra kommuner som arbetar med att utveckla urbana stationssamhällen – ska ha nytta av arbetet och utvecklas
- att arbetet ska generera allmängiltig och vidareanvändbar kunskap genom medverkan från forskare och genom samverkan mellan forskare och praktiker

Deltagande i projekt betecknas av Lindahl (2001) som ”interaktiv aktionsforskning”. Åke Sandberg karakteriserar denna typ av aktionsforskning som ”samhandling”. I Norge och Sverige har aktionsforskningen i stor utsträckning utgått från Kurt Lewins syn på aktionsforskningen. Ursprungligen låg huvudfokus i aktionsforskningen på projekt som initierades och genomfördes i nära samarbete med hunsade, diskriminerade och problemdrabbade grupper. Aktionsforskningen knöt också nära an till den generativa planeringsteorin. Den kallas också nyhumanism och lägger tyngdpunkten på småskalig planeringsorganisation och att planeraren vistas kontinuerligt på den ort som ska planeras.

Sedan 1990-talets början har en forskningslitteratur om pedagogisk aktionsforskning i lärande- och skolmiljö vuxit fram som har relevans för vårt processarbete inom Det urbana stationssamhället. Många pedagoger har intresserat sig för aktionsforskning som en metod att utveckla lärprocesser och skapa ett förhållningssätt till begrepp som livslångt lärande, lärande organisationer, reflekterande praktiker och forskande lärare (Rönnerman 2004). Enligt Rönnerman är aktionsforskning en ansats som tar sin utgångspunkt i praktiken, verkar för ett samarbete mellan forskare och praktiker samt verkar för en forskning som leder till förändring.

Det som skiljer aktionsforskning från strikt akademisk forskning är att forskningen startar utifrån praktikernas frågor samt att ett samarbete utvecklas mellan forskare och praktiker. Det representerar ett angreppssätt som i grunden har en praktisk och problemlösande inriktning. Helst bör dock aktionsforskningen kunna beskrivas som en ”praxisorienterad kunskapsstrategi” (Mattson 2004, refererad i Rönnerman 2004). Även om forskningen och utvecklingsarbetet tillhör olika innebördsfält så skapas öppningar mellan dessa olika verksamheter. Det ömsesidiga utbytet av kunskaper bidrar till utveckling och förbättring av praktiken men också till insikter som förbättrar teorier och begrepp.

Aktionsforskning innebär sålunda att man prövar något med syftet att förändra en verksamhet i önskvärd riktning. I vårt fall representerar detta något olika arbetssätt och en uppsättning verktyg för att utveckla och främja exempelvis hållbar mobilitet platsattraktivitet, hälsa och rättvisa, jämlikhet och jämställdhet i urbana stationsområden. Rönnerman beskriver det som att man sätter igång en process som griper in i praktiken. Mötet mellan det generella och det specifika får en central roll. Forskaren delger sina allmänna kunskaper kring metoder och analysinstrument medan praktikern främst besitter kunskap kring det unika i det specifika, lokala sammanhanget - i vårt fall kunskaper framförallt om en rad frågor som knyter an till orter och platser som historia, planering och stadsbyggnad, mobilitet, miljö, sociala förhållanden, näringsliv och många andra frågor.

Processen kan beskrivas som ett led i att gå från det kända och beprövade till att pröva det okända och därefter relatera den nya kunskapen till de egna erfarenheterna. Kommunernas aktörer är i många fall inte bekanta med de verktyg som presenteras av oss i processledningen och andra utifrån inbjudna aktörer, vilket innebär att de genomgår en läroprocess under arbetet. Processledningen får också fördjupat sätta sig in i de specifika förutsättningarna för planering i de medverkande kommunerna, vilket också är en läroprocess. Detta ömsesidiga lärande i mötet mellan forskare och deltagare är ett viktigt inslag i aktionsforskning och förändringsprocesser.

Den partsföreträdande roll som många forskare till en början hade i många aktionsforskningsprojekt tonades enligt Birgersson (Chalmers Tekniska Högskola 1996) ned med tiden. Att förvärva kunskap och erfarenheter som forskaren annars inte kunde nå framträdde istället som det viktigaste motivet för aktionsforskningsprojekt i hennes arbete med processer för att utveckla verksamhetsmiljöer. Forskningen sågs som en läroprocess som gav vidgade erfarenheter åt alla deltagare.

Design teori och designdrivna dialoger

För att hitta ytterligare en grundläggande anknytning som är relevant för det urbana stationsområdets processer ser vi bl.a. den forskningsinriktning som under många år vuxit fram på Chalmers arkitekturstation som intressant.

Den grundar sig i stor utsträckning på Donald Schöns forskning. I inledningen till sin bok *the Reflective Practitioner* (Schön 1991) konstaterar han: ”I have become convinced that universities are not devoted to the production and distribution of fundamental knowledge in general. They are institutions committed for the most part, to a particular epistemology, a view of knowledge that fosters selective inattention to practical knowledge and professional artistry”. Schön hävdar att professionella praktiker i allmänhet vet mer än de kan uttrycka i ord (tyst kunskap). De uppvisar det han kallar kunskap i handling (knowing in practice).

Ett centralt begrepp i hans arbete är reflection-in-action som innebär att vi reflekterar över våra handlingar medan de utförs. I kreativa processer, t.ex. när en arkitekt, planerare och andra skissar på nya strukturer eller en jazzmusiker improviserar, tenderar reflektionen att pendla interaktivt mellan resultatet av handlingarna, handlingen i sig själv och den intuitiva kunskapen som ligger inbäddad i handlingen. I reflection-in-action är handlande och kunskap komplementära. Handlandet vidgar och fördjupar tänkandet.

Birgersson (1996) redovisar erfarenheter från handlingsinriktad forskning kring planering och förändring av arbetsområden i Göteborg. Forskningen handlar om utveckling av kunskap både för och om planering. Forskningsansatsen speglar arkitektens och planerarens praktiska verksamhet. Den innebär att forma miljöer för olika brukargrupper och att hantera och utveckla planeringsmetoder för att både ta fram förslag och förverkliga dessa.

Det är sålunda viktigt att utveckla kunskap som kan bidra till att förbättra denna praxis. En sådan forskningsnära praktisk verksamhet intresserar sig enligt Birgersson för att göra analyser som ökar förståelsen för sammanhang men också för att resultaten ska kunna användas i praktiskt arbete. Analysen av problemet måste ske samtidigt med en analys över vilka redskap och krafter som finns. Det blir då naturligt att i forskningen söka utveckla former för en planering som gör att olika aktörer, i detta fall politiker, planerare och företagare, kan mötas i den aktuella situationen. Deltagande i en praktisk verksamhet blir det naturliga sättet att försöka få kunskap om såväl problem som möjligheter i nya redskap.

Fröst (2004) använder design som forskningsmetod i sitt arbete. Det grundas förutom Schön (1991) på Simon (1969/96), och vidare bl.a. på forskarna Lundequist (1992, 1995) och Galtung (1977) refererad i Ullmark (2003). Ullmark har utvecklat en modell för att belysa skillnaderna mellan det han kallar ”kartläggande och analyserande forskning” i förhållande till ”skapande forskning” som bygger på Galtungs indelning i tre kunskapsstyper, inspirerad av antikens kunskapssteoretiska begrepp *fronesis*, *techne* och *episteme* som flitigt används i pedagogisk forskning (Eriksson, F 2014):

- Empirisk kunskap – kunskap grundad i data från verkligheten
- Kritisk kunskap – kunskap om verkligheten ställd mot värderingar
- Konstruktiv kunskap – hur man utifrån värderingar med hjälp av teorier kan skapa önskad verklighet

I designorienterad forskning är det kunskapen som genereras av design som är resultatet, inte designartefakten eller designprocessen i sig. Här finns en parallell till vårt arbete i Det urbana stationssamhället om vi istället för design talar om planering och utformning av samhällen vilket är ett slag av design men i stor skala och med fler okända faktorer och en större komplexitet än i design av mer avgränsade artefakter. Kunskaper kan skapas genom att introducera generella verktyg och att utveckla dessa i kreativa processer i den lokala kontexten. Genom att sedan reflektera kring dessa fall kan kunskap utvinnas som kan användas i det fortsatta arbetet med den lokala planeringssituationen men också i andra situationer. En skiljelinje mot traditionell forskning grundad på empirisk kunskap är att man i den designorienterade forskningen skapar tänkbara framtider som sedan undersöks på ett systematiskt sätt genom:

- att man kritiskt analyserar hur de tänkta möjligheterna överensstämmer med de värderingar som gäller i det aktuella sammanhanget (jämför konsekvensbedömning)
- att man undersöker genomförbarheten hos de skisserade framtiderna utifrån tillgängliga kunskaper, dvs. skisserar en handlings- och genomförandestrategi

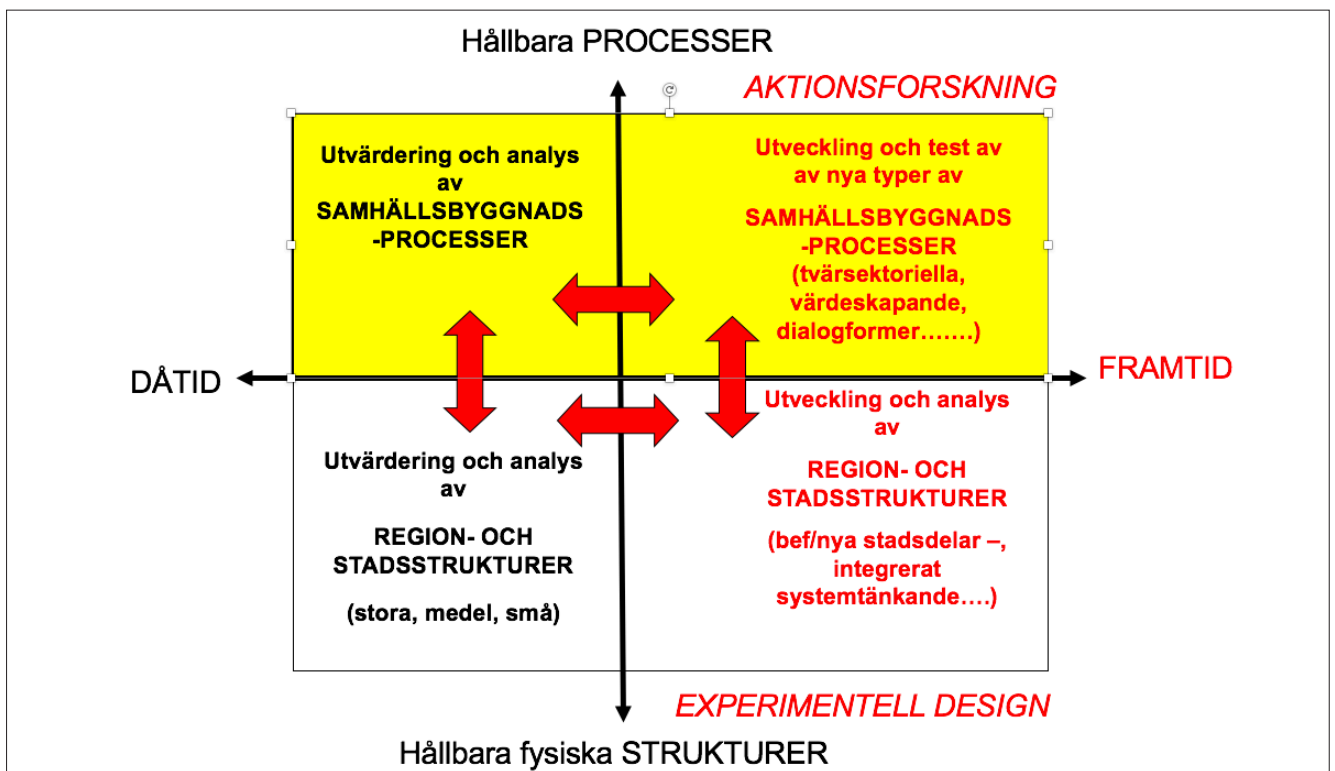
Kan man då utvinna generaliserbar kunskap ur detta arbetssätt? Det kanske är bättre att i detta fall i enlighet med Gislén (2003) tala om vidareförbar kunskap som alternativ till generaliserbar kunskap. Begreppet gene-

raliserbar kunskap bygger på ett antagande om att den innehåller regler som är giltiga för alla tider och platser. Kunskap i handling kan dock inte bygga på fasta regler utan den baseras på en kombination av tidigare erfarenheter och nya kunskaper som vunnits genom handling och kritisk reflektion av handlingar. Arbeta med konkreta fallstudier som ger en rik erfarenhet som är plats-specifik men också delvis generell kunskap har relevans i sammanhanget (Yin 2006, Flyvbjerg 2006). En rik erfarenhet från arbetet med designdrivna dialoger i samarbete med beställare, brukare och andra aktörer vid utformning av sjukhus, kontor och stadsdelar kommer att redovisas i en bok av Fröst, P; Gustafsson, A; Ericsson, J & Lindahl, G (2017 kommande).

Med designdriven dialog menas dialog kring det gemensamma skapandet av rumsliga artefakter, t.ex. skisser på framtida bebyggelse eller stadsdelar. Det tillhör kategorin deltagardemokratiska dialogprocesser som står för alternativa planeringsmetodiker som vuxit fram i samhället för att hantera komplexitet, osäkerhet, konflikter, frustration eller ineffektivitet. Tillämpningen designdialog erbjuder verktyg och metoder för att identifiera, utveckla och formulera framtida behov med fokus på rumslig utformning med koppling till innehåll, kultur, organisation och framförallt användningen av byggd miljö. Metodiken har stor relevans för arbetet med att konkretisera idéer om det urbana stationssamhällets framtida form och struktur. Birgersson (1996) sammanfattar utifrån Wallén (1993) några av de svårigheter som är förknippade med den aktions- och handlingsinriktade och designinspirerade forskningsmetod som vi förespråkar:

- Forskarna (processledningen) påverkar processen men kan inte kontrollera hur projekten drivs fram som helhet eftersom detta beror på den politiska situationen i kommunerna, rollspelet mellan aktörerna i den lokala kontexten m.m.
- Forskarna (processledningen) måste kunna växla mellan förtrogenhet och kritisk överblick och distans, vara lojal mot kunskapen och kunna kritiskt pröva även det egna synsättet

Swedner (1993 i Nationalencyklopedin) lyfter fram den mycket diskuterade frågan om hur forskarens engagemang i planerings- och genomförandet leder till att forskaren förlorar sin förmåga eller vilja att objektivt beskriva förändringsprocessen och dess effekter. Det finns också enligt honom de som hävdar den motsatta åsikten:



Figur 2: Illustration av teori- och metodbasen för projektet uthållig kommun – delprojektet fysisk planering som är inspirerat både av designteoretisk forskning och aktionsforskning – och har relevans för arbetet i samskapande processer inom det urbana stationssamhället (Ranhagen, U 2012).

- aktionsforskare i planerings- och genomförandearbetet skärper sin blick för vad som händer inom projektet
- de finner lättare relevant information
- det är lättare att vara självkritisk än att kritisera andra

Experimentell planering och designdrivna dialoger kan avslutningsvis ses som ett instrument för att iscensätta processer som inte är helt legitima eller självklara i den rådande institutionella strukturen i regionala och lokala organ – för att utmana svårförändrade attityder och tankemönster, mobilisera ”tyst” svårformulerad kunskap hos praktiker samt initiera transformation och strukturell förändring i riktning mot rättvisa, gröna och tillgängliga samhällen. Detta kan ses som ett viktigt argument för samskapande som arbetsform. Men det är också viktigt att en forskare som arbetar som processledare har en egen medvetenhet om vad som är etablerade diskurser och vilka tankemönster man hen själv är bärare av. Forskaren är ju inte alltid mallen för ”det sanna och rätta”. Det finns en risk att forskaren medvetet eller ej har en ”agenda” som utgår från egna värderingar, kunskaper och den ”makt” som hen

har förvärvat som forskare. När detta möter en lokal situation kan intressanta diskrepanser uppstå där det är lätt att falla tillbaka på inomvetenskapliga tankefigurer istället för att lyhört ta till sig praktikernas argument.

Ett stort pågående projekt (mars 2017) som också i stor skala bedriver och analyser samskapande processer är projektet DECODE. Ett intressant uppsats inom projektet belyser samskapande processer vid stadsutveckling i Upplands-Väsby och Varberg på ett spännande sätt (Frögård, M & Westerlund, B 2016) Det finns all anledning att i framtiden ytterligare jämföra och kombinera ansatser inom det urbana stationssamhället och DECODE-projektet.

Verktyg för samskapande framtidsinriktat planeringsarbete

Texten nedan är en något bearbetad version från slutrapporten i projektet uthållig kommun- fysisk planering (Ranhagen 2012). Uthållig kommun var ett 10-årigt praktisknära FoU-projekt i samverkan mellan Energimyndigheten, ett 20-tal kommuner samt KTH och LTU. Praktiska case i kommunerna med en tyngdpunkt på fördjupning av översiktplaner användes som bas för att pröva en rad av de olika verktyg som presenteras

nedan. Projektet är ett bra exempel på hur den kommunala planeringens praktik kan dra nytta av metoder och verktyg som tidigare främst använts i rena forsknings-sammanhang. Ett exempel är metoden backcasting som beskrivs närmare längre fram i texten.

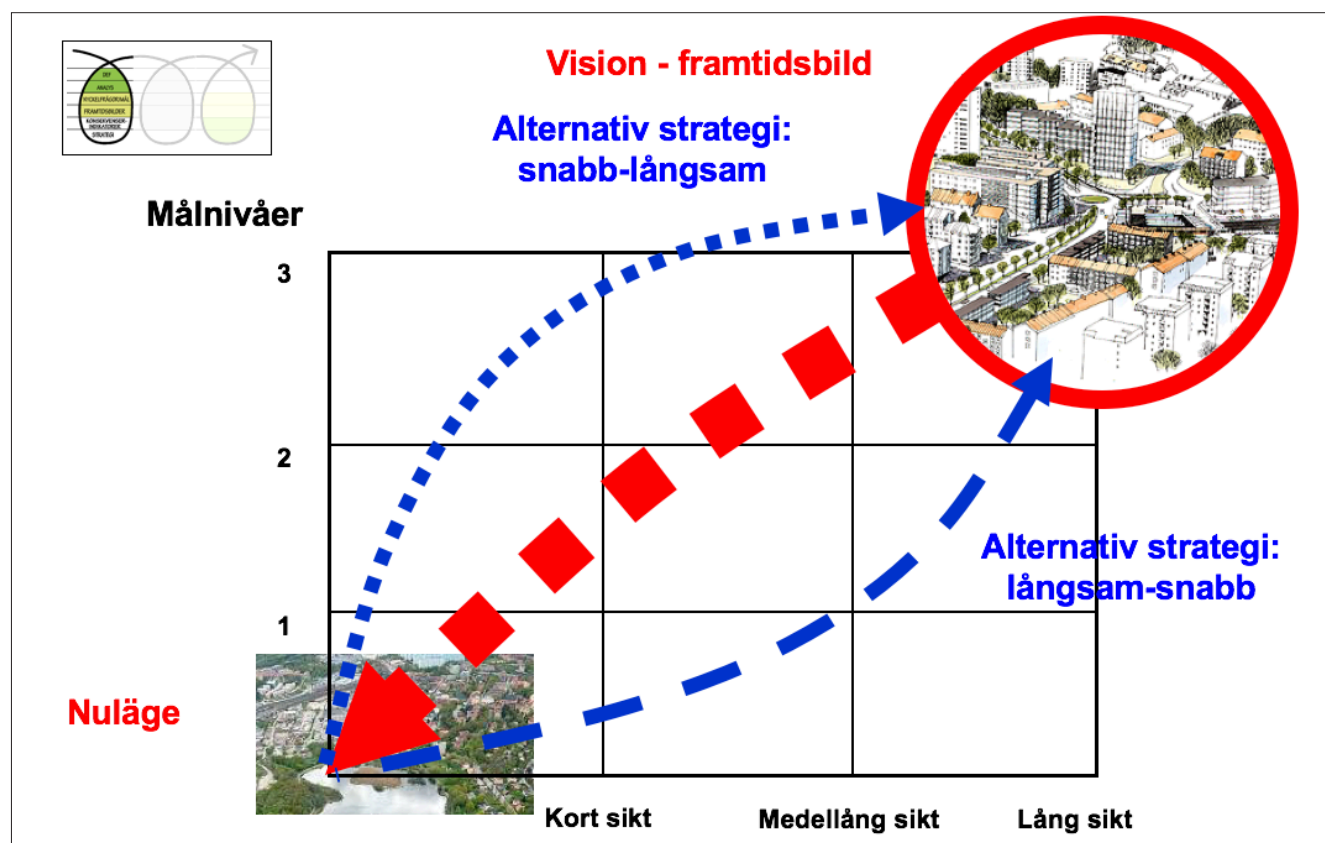
Den första och andra generationens översiktsplaner hade ofta en slagsida mot kartläggning och inventering av befintliga förutsättningar kombinerat med rekommendationer och riktlinjer för enskilda delområden. Bl.a. som en följd av den intensifierade hållbarhets- och klimatdebatten har behovet av ett långsiktigare perspektiv i samhällsplaneringen uttryckts. Vårt ansvar för kommande generationer gör att vi behöver försöka se inte bara i ett 30-50 års perspektiv utan även i ännu längre tidsperspektiv.

Några viktiga studier som inspirerat till att se samhällsplaneringen som ett framtidsstudiearbete och inte som ett omfattande inventeringsarbete är Boverkets vision för Sverige 2009 (framtogs i början på 90-talet) och Naturvårdsverkets Sverige 2021 (framtogs i slutet

på 90-talet). Trots att dessa studier har några år på nacken så har de fortfarande intresse ur metodsynpunkt.

Det finns enl Dreborg (2001) åtminstone tre mer eller mindre renodlade förhållningssätt för att arbeta med framtidsstudier vilka också är relevanta för fysisk planering:

- Att tänka i förutsägelser – ett deterministiskt synsätt där man framskriver hittillsvarande utvecklingstendenser in i framtiden. Förhållningssättet har givit upphov till prognosansatsen som fortfarande är den vanligaste metoden för framtidsbedömningar
- Att tänka i eventualiteter är en gammal mänsklig specialitet. Det är ett sätt att förhålla sig som är mer öppet för olika alternativ. Tankesättet har gett upphov till scenarioplanering som strikt tillämpad får ses som en avancerad metodik.
- Att tänka i visioner innebär att man föreställer sig hur samhället eller en viss verksamhet skulle kunna utformas på ett bättre sätt än i dagens situation.



Figur 3: Illustration av principerna bakom backcasting kombinerat med scenariometodik (Källa Ranhagen 2016). I backcasting utgår man från långsiktiga mål för att utveckla framtidsbilder innan man återkopplar till nuläget och sedan föreslår handlingsvägar (strategier). Fördelen är bla att man frigör sig från lösningar i akuta problem och gynnar processen att hitta annorlunda lösningar

Här finns det skäl att kommentera den svängning som skett i Sverige från en mer prognosstyrd planering, d.v.s. det första förhållningssättet, till en mer mål- eller viljestyrd planering – som är förenligt med de två senare förhållningssätten. Som exempel kan nämnas att Trafikverkets planering idag är målstyrd och utgår alltid från riksdagens beslutade transportpolitiska mål för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning för både medborgare och näringsliv i hela landet. Riksdagen har även satt ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet och miljö). Transportpolitiken måste väga mellan olika måluppfyllelser så att systemets utformning säkerställer alla samhällets krav och mål. Det måste framhållas att i framtidsstudier ska det alltid läggas störst vikt vid de långsiktiga målen och att hitta metoder som underlättar att ta fram långsiktiga framtidsbilder som svarar upp mot de långsiktiga målen samt vägar från nuet till framtiden via mål på kort och medellång sikt.

Backcasting och scenariometodik

Backcasting är en metod som är förenlig med de två senare förhållningssätten enligt Dreborg (2001) – scenarioplanering och visionstänkande. Backcastingmetodiken har i Sverige introducerats genom forskningsgruppen för miljöstrategiska studier vid FOI (numera vid KTH). Det finns en omfattande litteratur inom området (Dreborg 2001). I Sverige genomfördes flera studier under 1980-90-talen med fokus på hur ett förnybart energisystem skulle kunna utvecklas.

I stället för att göra projektioner in i framtiden från ett nuläge så börjar man i backcasting med att skissa framtidsbilder (images of the future) som visar hur lösningar på ett samhällsproblem kan se ut på lång sikt. Det är viktigt att tidshorisonten läggs så långt i framtiden att kvalitativa förändringar har skett. Genom att frigöra sig från lösningar i akuta problem eller aktuella utvecklingstendenser så kan man finna annorlunda lösningar, som annars inte skulle ha upptäckts. Utgångspunkten för att ta fram framtidsbilderna är mål men också nyckelfrågor. Efter att ha ringat in intressanta långsiktiga framtidsbilder kan möjliga alternativa vägar från nuläget och in i framtiden skisseras.

Från början har backcasting varit en metod som använts i tvärssektoriella forskargrupper, d.v.s. setts som en ren expertmetod (think-tank model). Sedan 1990-talet har också backcasting med aktörsdeltagande introducerats (participative backcasting) vilket innebär att fler aktörer involveras i workshopform och att metoden kombineras med strukturerad brainstorming (Wangel

2012). Wangel betonar möjligheterna och behovet av att, med utgångspunkt från bl.a. transition theory, söka främja utvecklingen av socio-tekniska framtidsbilder och inte enbart avgränsade tekniska framtidsbilder som huvudsakligen tidigare förekommit inom backcasting. Med stöd av fler andra forskare berör Wangel också begreppet participativ backcasting och den potential för ”co-production of knowledge and higher order learning” som metoden innebär.

Även om ambitionerna har varit att engagera icke-expertter i framtagandet av framtidsbilder så har processerna initierats, letts och rapporterats av akademiker eller andra experter. Här finns en utmaning inför framtiden att utforma back-casting processer på ett pedagogiskt sätt så att fler aktörer kan medverka. En kritisk faktor är också enligt Wangel att det kan uppstå hinder och låsningar bland vissa aktörer att skissera radikalt annorlunda framtider t ex ur ett hållbarhetsperspektiv.

Inom kunskapsprocessen Det urbana stationsområdet så har vi en ambition att knyta an till och utveckla begreppet participativ backcasting som ett arbetssätt för att möjliggöra idéutveckling i ett långsiktigt perspektiv med delaktighet från många aktörer och med ett brett hållbarhetsperspektiv – inte enbart socio-tekniskt, utan socio-spatialt, socio-ekonomiskt och socio-ekologiskt.

Det innebär ett kvalitativt arbetssätt i enlighet med svensk planeringstradition som inte primärt har byggt på att göra avancerade modellsimuleringar som ingår i mer strikta tillämpningar. Delaktighet från alla medverkande har varit en ledstjärna i alla samskapande aktiviteter. I stränga tillämpningar är backcasting kopplat till visionära framtidsbilder medan vi har sökt kombinera backcasting och scenarioplanering dvs utveckling av olika, t.o.m. diametralt skilda, framtidsbilder för att uppfylla mål på lång, medellång och kort sikt.

Några vanligt förekommande begrepp inom framtidsplanering har definierats på följande sätt (Ranhagen 2012):

- Vision = önskvärd framtid
- Scenario = möjlig framtida situation som är beroende av olika omvärldsförändringar (att tänka i eventualiteter)
- Prognos = framskrivning av aktuella trender (deterministiskt synsätt)
- Framtidsbild = konkret, rumsligt scenario som inte strikt behöver kopplas till en viss omvärldssituation
- Strategi = vägen mot målet/framtidsbilder/scenariot

- Utopi = ett önskvärt ideal som inte går att förverkliga
- Dystopi = ett inhumant, icke önskvärt ideal (skräckscenario)

I komplexa planeringsfall kan det vara mycket svårt att måla upp framtidsbilder även om målen är väldefinierade. Angreppssättet ”strategic choice” visar på möjligheter att hantera genuin osäkerhet i planeringen och också på sätt att utgå från nyckelfrågor för att skapa framtidsbilder. För att bemästra osäkerheten kan metodiskt arbetssätt tillämpas för att koordinera och olika frågor och pröva hur relationer mellan dessa kan forma handlingsalternativ, se Friend och Hickling (2005) och Rosenhead och Mingers (2001).

I Uthållig kommun-processen tillämpades en förenklad kombination av backcasting och den strategiska vägvalsmetoden som innebär att rimliga delalternativ tas fram för några av de prioriterade nyckelfrågor som urskiljs i strukturerad brainstorming. Genom att för varje nyckelfråga söka tänka ut ytterlighetsalternativ kan man få ett grepp om spännvidden i möjliga lösningar. Med hjälp av ett träd-diagram kan sedan delalternativ kombineras till helhetsalternativ. Denna metod prövades i pilotstadiet då det fanns mer utrymme att arbeta med varje enskild kommun (Ranhagen 2006).

I huvudetappen valdes istället verktyget scenariomatrix som kan sägas utgöra ett specialfall av den strategiska vägvalsmetoden. Den innebär att man väljer två nyckelfrågor som har betydelse för den rimliga strukturen och i ett fyrfältsdiagram kombinerar dessa till sammansatta alternativ. Även ifråga om scenarioplanering så har den främst utvecklats inom andra discipliner än fysisk planering som företagsorganisation och institutionell utveckling (van der Heijden 1996).

Även om man ska söka finna axlarna i scenariomatrixen utifrån den lokala analysen av nyckelfrågor så visar sig följande dimensioner ofta vara relevanta:

- Tätt – medeltätt – glest
- Snabb, medel respektive långsam befolkningsutveckling
- Spridd – flerkärnig – fåkärnig struktur
- Centralisering av funktioner eller försörjningssystem kontra decentralisering

Så här såg några av kommunerna i projektet Uthållig kommun på fördelar med dessa metoder/verktyg:

- Bra sätt att tänka strategiskt. Lösningar som uppkommer i tänkbara extrema situationer kan

användas även i normala fall – nöden är uppfinningarnas moder. Den sätter igång ett kreativt tänkesätt (Vingåkers kommun)

- Bra metod för att beskriva olika vägval men också för att motverka tidiga vägval (Borås kommun)
- Kan vara bra när man står inför stora strategiska beslut t ex vid framtagande av en ny ÖP – vi prövade att finna ett helt nytt läge för E4:an vid workshopen (Nyköpings kommun)
- Metoden kan bidra med många användbara aspekter och ögonöppnare i ett strategiskt långsiktigt planeringsarbete (Sala kommun)

Några av de svårigheter som framkommit:

- Mycket intressant metod, dock något otydligt hur vi skulle jobba. Vet ej om vi presenterade det som förväntats eller om vi hittat ett alternativt sätt att arbeta med metoden. Upplevs som en metod som kräver bearbetning och att man renodlar (Lunds kommun)
- Metoden kan upplevas som abstrakt och svår. Det gäller att hitta rätt nivå på scenarier och involvera rätt yrkesgrupper i arbetet för att få ett användbart och väl förankrat material (Sala kommun)

Ibland har sålunda medverkande aktörer i tidigare aktionsforskning upplevt en tröskel som behöver övervinnas för att de ska känna sig bekväma med att använda backcasting som metod trots att metoden introducerats i förenklad form jämfört med de ”stränga” tillämpningar som presenteras i forskningslitteraturen. Det kan bero på ovana vid att arbeta ”baklänges” från framtid till nuet och givetvis också på att det är mycket svårt att hantera den osäkerhet som är förknippad med långsiktigt tänkande. Det är uppenbart att det bl.a. på grund av detta är svårt för kommunerna att ha ett riktigt långt tidsperspektiv. I regel väljer man inte en längre tidsperiod än 15-20 år trots att planeringsbeslut har betydligt långsiktigare följdverkningar.

Samtidigt vinnns hela tiden erfarenheter kring metoden och inom det urbana stationsområdet har vi i våra samskapande aktiviteter sett öppningar för en engagerad användning och tillämpning, särskilt om huruvida frågeställningarna upplevs som högre relevanta för medverkande aktörer, se vidare slutsatser i kap 5.

"Co-production in action" - Mistra Urban Futures övergripande begrepp.

Det urbana stationssamhällets kunskapsprocess knyter an till och har stöd i sitt praktiska arbete av den övergripande inriktningen inom Mistra Urban Futures: "Co-production in action. Towards realising just cities" som den sammanfattas i skriften med samma namn (Mistra Urban Futures 2016). Behovet av att sammanföra forskare, praktiker och andra aktörer i tvärdisciplinära team för att hantera och hitta lösningar på komplexa utmaningar framförs ofta. Det finns ännu stora svårigheter att övervinna för att kunna arbeta forskningsinriktat på detta vällovliga sätt. Forskningsagendorna är sällan riggade för att arbeta multidisciplinärt. Många aktörer inom både forskning och praktik behöver kliva ut ur sina individuella och institutionella "bekvämlighetszoner" för att nå fram till nya angreppssätt som på ett mer genomgripande sätt tar tag i utmaningarna. Stöd för det transdisciplinära arbetssättet kan hämtas i begreppet "collaborative governance" som betonar arbetssätt som bygger tillit i alla dialoger och som understryker betydelsen av gemensamma åtaganden och visioner - shared commitments and visions (Ansell, C & Gash, A 2008).

Beth Perry, ledare för LIP Manchester, framhåller att co-production fordrar "curating leadership" (ungefär helande och läkande ledarskap) som innebär att kontinuerligt vidmakthålla visionen, peka ut förändringsriktningar samtidigt som flexibilitet och autonomi möjliggörs för att värna de värden som co-production

bygger på. Här kan man också associera till begreppet "curator" i konstnärlig verksamhet som anspelar på en person som är processledare eller facilitator för utställningar av konst och konstnärliga installationer. Vidare ses inte co-production som en metod i Manchester utan som en konstform (art form) som manifesterar det mest utvecklade och mogna förhållandet i samarbete mellan forskare och praktiker. Om vi tolkar co-production som samskapande så ser Betty Parry det också som ett tankesätt som kan liknas vid barns lek. Barn leker ofta parallellt, var och en för sig, innan de börjar leka ihop. Sedan utvecklas i bästa fall ett så intensivt samarbete att det är svårt att urskilja vem som gör vad.

Situkommentar

Det här kapitlet kan framstå som lite tungt och svårt för en renodlad praktiker samtidigt som den renodlade forskaren kan finna det för översiktligt! Det är ett dilemma i samskapande verksamhet. Då kan man tänka på talesättet att "ingenting är så praktiskt som en bra teori" Det finns också många bra exempel på hur den presenterade metodiken har fått praktisk nytta i samhällsplanering t ex i Ulricehamn och Borås (uthållig kommun). Desingdriven metodik har kommit till stor praktiska användning i en lång rad sjukhusprojekt med också vid stadsutveckling. Det finns ett stort behov att i fortsatt arbete utveckla pedagogiken när teorier och metoder ska förmedlas och tillämpas.

3. Teman för samskapande aktiviteter - förberedelse, genomförande och dokumentation

Avgränsning av fokusområden i aktörsdialog med inspirationsbilder

Under hösten 2013 genomfördes möten med representanter från var och en av de deltagande kommunerna, Länsstyrelsen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Varje möte startade med en bilddiskussion där vi talade om livsstilsvärden och idealbilder. Aktiviteten gick till som så att cirka 50 bilder lades ut på ett bord. Det var blandade bilder, allt ifrån fotografier till enkla piktogram. Deltagarna fick sedan inför varje övning höra en fråga och ombads att välja ut tre bilder som illustrerade den bild de fick i huvudet. Frågorna var:

1. Vad är ett Urbant Stationssamhälle för dig? Om jag säger Urbant Stationssamhälle, vad får du för bild i huvudet då?
2. Om jag säger framtida Urbana Stationssamhället "namnet på aktuellt stationssamhälle", vad får du för bild i huvudet då?
3. Om stationssamhället inte utvecklas alls eller om utvecklingen skulle gå åt fel håll och vi får ett stationssamhälle vi inte alls vill ha. Hur skulle det då se ut?

Därefter fördes samtal om vilka utmaningar kommunen står inför kopplade till utvecklingen av stationssamhället, var de befinner sig i processen och vilka kunskapsbehov de har. Utifrån dessa samtal och en för parterna gemensam workshop 2014-02-28, identifierades sju fokusområden som processledningen därefter utgätt ifrån när aktiviteter och delprojekt initieras. Dessa fokusområden är:

- Buller, vibrationer och risker
- Dialog och samverkan
- Livsstilsvärden, identitet och platsmarknadsföring
- Struktur av ett hållbart samhälle och design
- Markanvändning och markvärden
- Flexibla hållbara transporter
- Stationens roll för ett omland

Deltagande parter angav då även sin ambitionsnivå för de olika fokusområdena - om de kunde vara aktiva och ansvarstagande i planering och projektutformning,



Figur 4: Diskussion av föreställningar om det urbana stationssamhället utifrån bilder vid samskapande aktivitet under 2013

medverkande eller enbart följa arbetets utveckling via seminarier och avrapporteringar. I början av 2015 genomförde processledningen uppföljningsmöten med flertalet medverkande kommuner för att få en bild av deras utmaningar, behov av stöd och önskemål om erfarenhetsutbyte. De behov som tidigare uttryckts och som sammanfattats i projektets sju fokusområden bekräftades som fortsatt relevanta för arbetet. De frågor som togs upp som mest angelägna att arbeta vidare med utvecklades under ledning av Ulf Ranhagen och i samverkan mellan processledningen, forskare och praktiker till dagar med samskapande aktiviteter under 2015 och 2016.

De samskapande aktiviteterna har tagit avstamp i fyra av ovan nämnda teman:

Tema Buller, vibrationer och risker

Temahalvdag med aktivitet kring god ljudmiljö
maj 2015

Två temadagar med aktiviteter kring hinder och möjligheter för transdisciplinär samverkan mellan regionala och lokala aktörer (POLA, mars 2016)

Tema flexibla hållbara transporter

Temahalvdag med aktivitet kring pendelparkering
maj 2015

Tema Struktur och design av ett hållbart samhälle

Temahalvdag med aktivitet kring smart vardagslogistik i Kungälv, juni 2016

Temadag med aktivitet kring lokalisering av nytt resecentrum i Stenungsund, oktober 2015



Figur 5 (till vänster): Foto från en temahalvdag där deltagarna fick diskutera och föreslå lösningar på kort, medellång och lång sikt för att åstadkomma en god ljudmiljö.

Figur 6 (till höger): Foto från temadagar där verktyget POLA testades för att belysa hinder och möjligheter till förbättrad transdisciplinär samverkan.

Alla aktiviteter har förberetts av processledningen i samarbete med kommunerna och i ett av fallen i mycket nära samverkan med en kommun. Alla aktiviteter har bestått av en kunskapshöjande del i form av föreläsningar och en samskapande del i form av ett arbetsseminarium eller workshop.

Aktiviteterna har genomförts i transdisciplinär aktörssamverkan. Med detta menar vi att deltagarna varit en blandning av forskare och tjänstepersoner från olika organisationer och med olika bakgrund. Det finns sammanfattningar av huvuddelen av aktiviteterna som går att ta del av via projektets hemsida, se löpande hänvisningar i den följande texten.

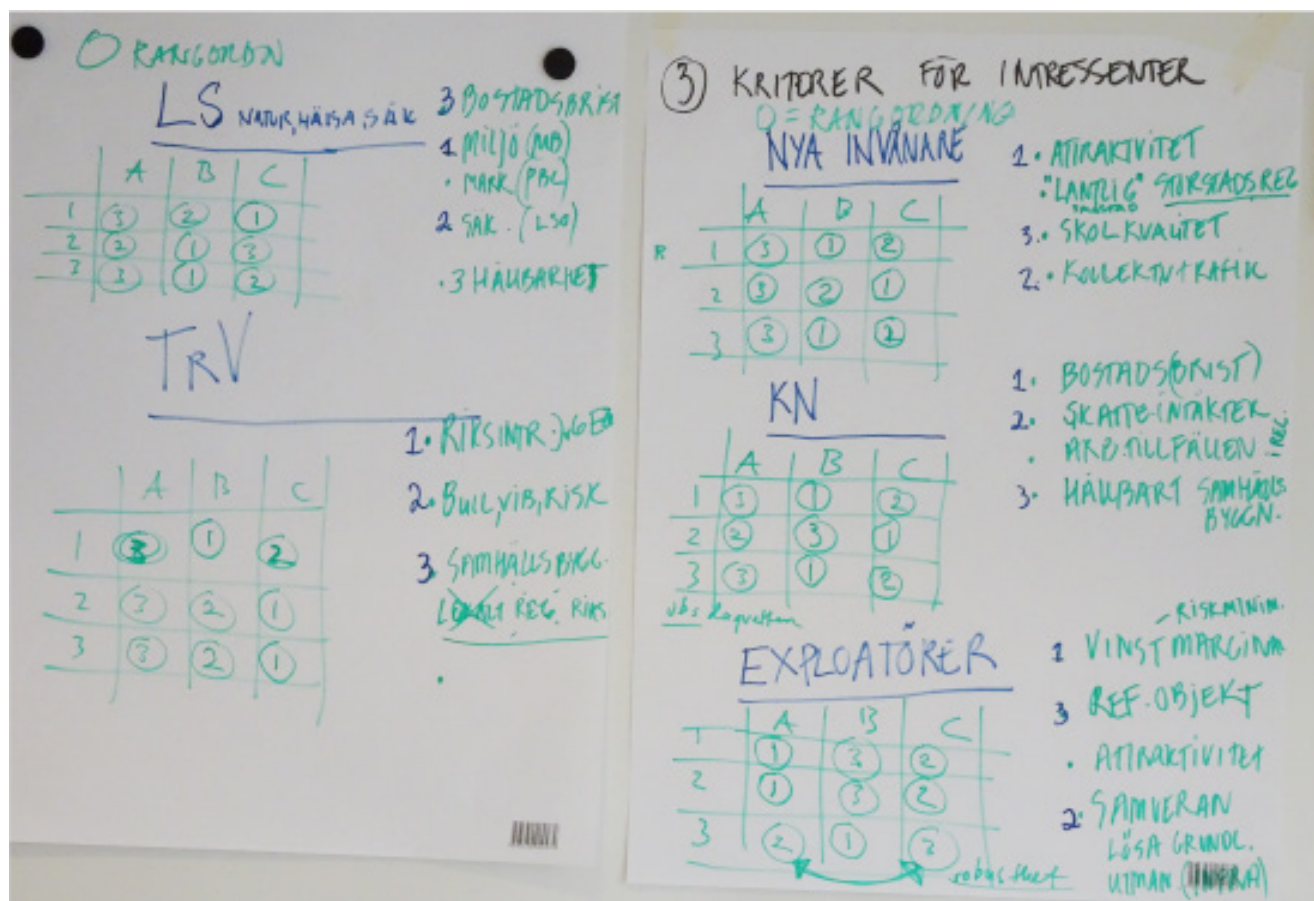
Tema buller, vibrationer och risker

I maj 2015 arrangerades en temahalvdag som fokuserade på hur aktörer skulle kunna arbeta för att komma längre i arbetet för att åstadkomma en god ljudmiljö i urbana stationssamhällen. Med inspirationsföreläsningar som grund arbetade deltagarna med ett kreativt idéarbete för att utveckla lösningar och strategier. De inspel som gjordes byggde på en förstudie om säkerhet och god ljudmiljö i det urbana stationssamhället (Larsson & Linn 2015), Göteborgs stads åtgärdsprogram mot buller (Göteborgs stad 2013) samt samarbetsprojektet stadens ljud (Göteborgs stad, Malmö stad, Stockholms stad och Helsingborgs stad 2013). Sammantaget deltog ett trettiotal tjänstepersoner som representerade sju olika kommuner i Västra Götaland, Trafikverket, Länsstyrelsen samt Västtrafik.

Arbetet under temadagen utgick från reella kommunala planeringsfall från Ale, Härryda, Kungälv och Lerum. Under halvdagen arbetade deltagarna praktiskt med fallen i olika grupper med representanter från deltagande organisationer. Arbetssättet utgick från backcasting som metodik, som sedan överfördes med diskussion och tillämpning till fallens fysiska miljöer med förslagsskisser på kartor. I kapitel 4 redovisas deltagarnas synpunkter på processen. Temadagen har i detalj dokumenterats i ett PM, se Ranhagen (2015)

Arbetet med ljudmiljöfrågorna fortsatte under 2016 med en fördjupning av hur samverkan kan utvecklas och fördjupas med speciell tanke på att övervinna de barriärer och hinder som kan finnas för ett transdisciplinärt arbete. Det krävs en mer strukturerad samverkan för att skapa en gemensam målbild och därefter finna realistiska utvecklingsscenarier i en föränderlig tid. Som ett steg i att gå vidare inom fokusområdet Säkerhet och god ljudmiljö med metoder för samverkan tillämpades och anpassades metodstödet POLA för detta syfte. Detta är en utmaning som behöver tacklas i allt planeringsarbete. Tanken var att gå djupare inom området säkerhet och ljudmiljö och på ett systematiskt sätt analysera betydelsen av hur olika aktörer ser på frågorna med hjälp av ett nytt verktyg.

POLA är ett nytt metodstöd från KTH, SKL, Trafikverket med multikriterieanalys som bygger på Mattias Wärnhjelm's doktorsavhandling (SKL En hållbar handelspolicy – Handelsutveckling i staden 2015). Andra inspel i aktiviteterna var studien Infrastruktur-



relaterade skyddsavstånd som belyser avståndets betydelse, funktion och hantering i den fysiska planeringen (Infrastrukturrelaterade skyddsavstånd – den goda staden 2010).

Under två dagar tillämpades metodstödet på värderingar och kriterier från olika parter som stöd i samverkansprocessen för praktikfall i kommunerna Ale och Lerum. Syftet var att utveckla en gemensam syn på strukturerad samverkan kring problemen. Forskare och myndigheter presenterade kunskap och uppdrag som ram för frågorna. Deltagarna arbetade med sina praktikfall utifrån en scenarioteknik som utgick från olika rumsliga framtidsbilder med exempelvis koncentration av bebyggelse och trafiklösningar koncentrerade till stationen eller längs med stråk ut från stationen. Praktikfallens olika intressenters prioriteringar vägdes in i de olika versionerna av framtidsbilder.

Diskussionerna rörde reflektioner över egna och andras roller, svårigheter att förklara ämnet för medborgarna om var man får bygga och bo men också tankar om att vända på frågan och utgå från ett fantastiskt läge ur ljudaspekt. Flera från de medverkande kommunerna såg nyttan med POLA men också behov av

kunskapssammanställning, att utveckla arbetssätt och att använda praktikfallen i Ale och Lerum för att se/att lära sig om hur man konkret kan förbättra läget och se över olika intressenters möjligheter att medverka till lösningarna. Cirka tjugo forskare och tjänstepersoner medverkade, varav hälften kom från kommunerna Ale och Lerum där frågorna är högaktuella. Temadagarna har dokumenterats i en PM (Dahlstrand, A 2016).

Tema flexibla hållbara transporter

I maj 2015 arrangerades en temahalvdag som fokuserade på hur aktörer skulle kunna arbeta för att komma vidare med utmaningen pendelparkering i det urbana stationssamhället. Dagen inleddes med en utblick från Norge när det gäller positiva och negativa effekter av pendelparkering och hur strategier kan utformas som stödjer en hållbar mobilitet (Jan Usterrud Hansen, TÖI Strategi för infartsparkering fram mot 2030. 2002). Vidare gavs en nulägesbild av pendelparkeringar i Göteborgsregionen av Peter Blomqvist, Sweco (Västtrafik 2015). Sammantaget deltog ett trettioital tjänstepersoner som representerade sju olika kommuner i Västra Götaland, Trafikverket, Länsstyrelsen samt Västtrafik.

Arbetet under temahalvdagen utgick från reella kommunala planeringsfall från Ale, Härryda, Kungälv och Lerum. Under dagen arbetade deltagarna praktiskt med fallen i olika grupper med representanter från deltagande organisationer. Arbetssättet utgick från back-casting som metodik, som sedan överfördes med diskussion och tillämpning till fallens fysiska miljöer med förslagsskisser på kartor. I kapitel 4 redovisas deltagarnas synpunkter på processen. Temadagen har i detalj dokumenterats i ett PM, se Ranhagen (2015)

För att exemplifiera och mer i detalj illustrera på vilken konkretionsnivå som frågor hanteras i en typisk samskapande aktivitet ger vi här en lite mer detaljerad inblick i denna temahalvdags arbete.

Temahalvdagen kring pendelparkering fokuserade på frågeställningen: Hur kan man minimera, lokalisera och utforma pendelparkeringar för att uppnå ett effektivt markutnyttjande med fokus på ett hela-resan-perspektiv? Nedan redovisas i korta sammandrag de utmaningar som de fyra kommunerna redovisade, inspirationsföreläsningarna och resultat av samskapande aktiviteter.

Kommunernas utmaningar

Kommunerna har givetvis olika planeringsförutsättningar men många av utmaningarna har ändå gemensamma drag. Samtliga kommuner har ambitioner om att utveckla ett trafiksystem som är mer hållbart med satsningar på buss, cykel och gångtrafik istället för var sin bil som färdmedel till stationerna.

I Nödinge (Ale kommun) finns stora p-utor i anslutning till stationen i form av kundparkering vid Ale torg, personal- och besöksparkering för kommunhuset och Ale kulturrum samt en pendelparkering. I FÖP Nödinge utpekades samutnyttjande av parkering för att öka beläggingsgraden som en stor möjlighet att effektivisera parkeringsytor. Samnyttjandet kräver engagemang från alla inblandade aktörer, parkeringsköp och gemensamma anläggningar för att komma till stånd. Teoretisk potential i samnyttjande anges till 50 % reduktion men en rimlig ambitionsnivå anges till 25 %. Detta bland annat på grund av en ojämn fördelning mellan olika brukargrupper över tid. En reducering med 25 % skulle innebära en minskning med 1000 p-platser.

I Ytterby (Kungälv kommun) består markanvändningen närmast rälsen idag av en pendelparkering, en park samt verksamheter. Pendelparkeringen omfattar 230 platser med 60 % beläggingsgrad. Fyra utmaningar diskuteras i Ytterby inför en inledande planering av ortens utveckling:

- Angöringen till pendelparkeringen så att inte andra delar av samhället påverkas negativt av trafik, t.ex. på små lokalator.
- Omgivningspåverkan, d.v.s. hur pendelparkeringen kan integreras i stadsmiljön så att det inte uppstår en pendelparkeringsöken utan att man kan skapa god anslutning till torgmiljön.
- Konkurrens om mark - d.v.s. betydelsen av en optimal lokalisering utifrån markanvändningen i stort
- Mobilitet in till orten - hur kan man fånga in landsbygdsbor som idag väljer att istället ta bilen hela vägen eftersom det anses krångligt att nå till parkeringen.

Parkeringsfrågorna har sedan länge varit på agendan i kommunen och det har lett till att man kommit in på många konkreta utformningsfrågor och inte enbart diskuterat hållbarhet i allmänna termer

I Mölnlycke centrum (Härryda kommun) sätts på liknande sätt som i Ytterby pendelparkeringen in i ett större planeringssammanhang:

- Attraktiv stadsmiljö - hur kan stationen och stationsområdet införlivas till en självklar och levande del av staden istället för en barriär?
- Hur kan man tillfredsställa behovet av pendelparkeringar för att bidra till ökat resande med tåg utan att öka biltrafiken? Nuvarande pendelparkeringar är små men har ett högt utnyttjande (65 pl/99 % och 77pl/75 %)
- Vägar till stationen – hur gör vi det bekvämt, säkert och enkelt att ta sig till tåget på olika sätt?
- Koppling mellan tåg och andra färdmedel - hur skapar vi smidiga byten och trevliga platser att vänta på?
- Parkeringsplatser för cykel och bil ses i ett sammanhang så att de blir säkra, men inte barriärer. Samutnyttjande så att pendelparkering dagtid kan kombineras med boende/besöksparkering kväll och natt. Flexibilitet för ändrad användning vid andra framtida behov.

I Lerum (Aspen strand) utgörs planeringsfallet av ett nybyggnadsområde där samnyttjande mellan boende och pendelparkering diskuteras i planförslaget. En svår avvägning i projektet är hur man ska utforma en parkering som är attraktiv som pendelparkering vad avser tillgänglighet och koppling till perrong m.m. utan att

man därigenom kompromissar med områdets kvaliteter och boendemiljön. Möjligheter att lägga parkering i bullerzonen mot järnväg/motorväg övervägs liksom underjordisk parkering.

Framtidsbilder och förslag med hjälp av backcasting

Arbetet i aktiviteten utgick från en backcasting-modell där olika typer av lösningsprinciper diskuterades i kort, medellångt och långt perspektiv. Deltagarna delades in i grupper där deltagarna hade blandade kompetenser och olika organisatoriska tillhörigheter. Utmaningarna för kommunerna ligger bl.a. i att skapa attraktiva pendelparkeringar som uppmuntrar till att välja kollektiva färdmedel, samtidigt som man strävar efter effektiv markanvändning i stationsnära lägen där blandad stadsbebyggelse för arbete, boende och service erbjuds. Det kan finnas en inbyggd konflikt mellan dessa mål och det är viktigt att fundera på en avvägning mellan målen både i ett lokalt och ett regionalt perspektiv. Överdimensionerade pendelparkeringar kan t ex omöjliggöra förtätning av bebyggelse i stationsnära läge med goda möjligheter till tågpendling via smidiga gångförbindelser till/från stationen. Men en förtätning vid ett perifert stationsläge som leder till att pendelparkeringen lokaliseras längre från stationen kan också innebära att fler tar bilen direkt till slutdestinationen.

Nedan presenteras ett urval av lösningar som föreslogs vid aktiviteten och som är generellt intressanta. De olika tidshorisonterna får ses som exempel och det kan t ex vara fullt möjligt att vissa lösningar som föreslås på kort sikt hellre ska genomföras på lång sikt och vice versa. Lösningarna är här inte uppdelade på de fyra planeringsfallen utan sammanförda till en generell lista.

Exempel på lösningsprinciper:

- 1) Ersätta individuellt bilåkande med andra färd-sätt t ex genom
 - att på lång sikt allmänt stärka kollektivtrafiken i form av både pendeltåg och stomlinjer i robusta och sammanhängande system med utökat antal stationer.
 - att på medellång sikt stärka den fysiska planeringen så att den bidrar till prioriterade stråk för kollektivtrafik, gång och cykel till stationer, erbjuder flera minipendelparkeringar vid mindre stationer/noder samt stärker kollektivtrafiken på landsbygden. Det sista kan t ex göras genom att satsa på servicenoder som gör att hållplatser för busslinjer kan integreras med andra funktioner.

Avgiftspolicier som gynnar kollektivtrafik i förhållande till biltrafik och att avskaffa gratis-parkering för tjänstebilar vid arbetsplatser o.dyl. föreslogs också.

- att på kort sikt öka kollektivtrafikens turtäthet och tidtabellssamordning med tågtrafik liksom matarbussar till stationer så att behovet av parkeringsplatser minskar. Pendelparkeringarna behöver avgiftsbeläggas för att ytterligare stärka de andra trafikslagen. Möjligheter att etablera bilpooler som möjliggör resor till och från stationer behöver också undersökas närmare.
- 2) Samutnyttjande av parkeringsytor för att effektivisera dem genom åtgärdsförslag med olika tidshorisonter för att söka förhindra det långsiktigt bästa med korsiktiga lösningar:
 - att på lång sikt skapa en tydlig fysisk planering med bl a en integration av olika funktioner för arbete, boende och service för att möjliggöra samutnyttjande av parkeringsytor liksom en styrning av parkeringsbehovet på regional nivå.
 - att på medellång sikt skapa multifunktionella bytespunkter så att så många ärenden som möjligt kan uträttas i samband med byte mellan tåg och andra färdmedel.
 - att på kort sikt söka underlätta samutnyttjande av parkering mellan flera verksamheter t ex genom gemensamma p-hus, tidsbegränsade parkeringar och förbättrade mobilappar som möjliggör effektivare sökmönster.
 - 3) Smart förläggning av p-tytor i förhållande till andra funktioner genom
 - att på lång/medellång och kort sikt integrera stationen i stadsmiljön för att möjliggöra flera funktioner i direkt anslutning till denna och prioritera närhet för gång- och cykeltrafikanter före bilister till stationer. Öka andelen cykelparkeringar i bästa läge i förhållande till resecentrum – tyvärr är det ofta bilen som prioriteras framför cykeln i stationsnära lägen. Bemannade och kvalitativt väl utformade cykelgarage med cykelpooler, möjlighet till reparationer och försäljning av cykeltillbehör (t ex Freiburg eller Amsterdam) bör övervägas.
 - 4) Mjuka och hårda styrmedel på regional och lokal nivå. Här diskuterats generellt och inte specifikt knutet till en viss tidshorisont olika

möjligheter som tydliga informationskampanjer («det finns buss!» «ta cykeln» etc)

- att ta fram en aktiv parkeringspolicy t ex successiv minskning av antalet p-platser över tid
- att inkludera pendelparkering i månadskort och avståndsdifferentierade p-avgifter vid stationer
- att arbeta med ekonomiska incitament genom att kollektivtrafikresenärer får lägre p-avgift
- att skapa en flexibel, anslutande kollektivtrafik med anropsstyrd trafik, flexlinjer etc
- att ta fram bättre information om avgångar och störningar i kollektivtrafiken
- att göra det möjligt att medföra barnvagn/cykel på buss och tåg samt regionala hyrcykelsystem («styr och ställ»).

Tema struktur och design av ett hållbart samhälle

Hur kan vi genom samhällsplanering underlätta för invånarna att välja ett hållbart resande och förbättra trafiksäkerheten vid rörelseintensiva verksamheter?

Detta var en av huvudfrågorna som var i fokus för en temadag med rubriken ”Smart vardag – förutsättningar för vardagslogistik och lokalisering av rörelseintensiva verksamheter i det urbana stationssamhället” i Kungälv i juni 2016. Temat initierades av Kungälv kommun som även var värd för mötet.

Inledningsvis presenterades några avslutade och pågående forskningsstudier om utmaningar med vardagslivets aktiviteter kopplat till resor. SKLs och Trafikverkets omfattande planeringsstöd Trafik för en Attraktiv Stad, TRAST, presenterades och aspekter på Stationsnärlighet som faktor för smart vardag med erfarenheter

från FoU i Sverige och internationellt togs upp (Trafikverket 2011, Ranhagen et.al 2015).

Huvuddelen av tiden ägnades därefter åt en samskapande aktivitet med diskussion om framtidsbilder utifrån Ytterby som case och backcasting som metod. Grupperna skissade på strukturer utifrån framtidsbilder och ”ideala” resmönster och vardagslogistik för olika familjesituationer. Cirka tjugo personer deltog, främst från kommuner som medverkar i Det urbana stations-samhället.

Ett annat tema som kan inordnas under rubriken struktur och design av ett hållbart samhälle är Lokalisering av resecentrum som belysts i Stengungsunds kommun. Kommunen har under en längre tid arbetat med lokalisering av ett nytt resecentrum. En lokaliseringsutredning genomfördes 2012 . Vid tiden för den samskapande aktiviteten hade beslut om lokalisering ännu inte fattats. För att gå vidare med arbetet om lokalisering av resecentrum beslutade kommunstyrelsen att arrangera en temadag. Bakgrunden till beslutet var att politiker och tjänstepersoner identifierat att det fanns olika bilder av vad ett resecentrum är och vad det ska fylla för funktion i samhället. Temadagen var därför tänkt att utgöra ett stöd för kommunen att komma vidare i arbetet med lokaliseringen av resecentrumet.

Deltagarna under dagen var tjänstepersoner och politiker från Stenungsunds kommun, samt en politiker från Tjörns kommun. Sammantaget deltog fjorton politiker och nitton tjänstepersoner. Workshopdagen inleddes med en bakgrundsbeskrivning om vilken problemställning som funnits samt vilka utredningar som genomförts. Delar av processledningen från Det urbana stations-samhället i form av Ulf Ranhagen och Amie Ramstedt



Figur 7: Foto från arbetet med att utveckla idéer för att hantera utmaningen pendelparkering i det urbana stationssamhället



Figur 8: Foto från samskapande aktivitet kring smart vardagslogistik i Kungälv. Användning av scenariomatrix för framtidsbilder med mer hållbar mobilitet

utgjorde processledare för dagen. De presenterade inledningsvis en omvärldsbevakning kring stationsutveckling.

Metoden för workshopdagen hade multikriterieanalys (MKA) som utgångspunkt. Den praktiska metod som här tillämpats bygger bl.a. på en avhandling inom området beslutsmetoder vid planering av järnvägsinfrastruktur (Gissel, S 1999).

Vi exemplifierar här hur arbetet med MKA lades upp för att ge en inblick i hur ett av de verktyg som tillämpas i samskapande aktiviteter kan utformas.

Deltagarna delades in i blandade grupper med tjänstepersoner från olika enheter och politiker. I ett första skede fick deltagarna i grupperna vikta i lokaliseringstuderingen framtagna mål. Först rangordnades målen individuellt och sedan fördelade varje grupp 100 poäng mellan målen utifrån individuell viktning och gemensam diskussion. Resultatet fördes in i nedanstående tabell.

Mål för resecentrum	p1	p2	p3	p4	p5	p6	Medelvärde individuella bedömningar	Fördelning av 100 poäng efter diskussion	Kommentar
Skapa en enkel och tydlig port till Tjörn, Orust och Stengungsund - förstärk de regionala kopplingarna									
Stärka koppling till viktiga målpunkter i centrala Stenungsund - samhällsservice, arbetsplatser och bostäder									
Omstigningskvalitet och tillgänglighet - effektiv omstigning mellan tåg och GC + buss									
Tillgänglighet och tillgång till pendelparkeringar									
Bidra till att göra resecentrum till mer än en bytespunkt - en levande, trygg och estetisk plats med stark identitet									
Stärka koppling till samhällsservice arbetsplatser, bostäder halvcentralt och perifert i kommunen									
Förtätningspotential inom 600m för bostäder, arbetsplatser och service									

Steg 1: Viktning av utvalda mål genom fördelning av 100 viktpoäng mellan dessa

Därefter fick grupperna i uppgift att utifrån uppställda mål rangordna de alternativ till lokalisering som tidigare identifierats i utredningar. Gruppen uppmanades att gemensamt diskutera hur alternativen kan rangordnas, ett mål i taget. Bästa alternativet tilldelades 5 poäng och sämsta alternativet 1 poäng. Rangordningspoängen för varje alternativ summerades och fördes in i nedanstående en tabell.

Mål för resecentrum	Befintligt stationsläge O-alt	Alt Centrum	Alt Brofästet	Alt Nösås	Alt Stora Höga
Skapa en enkel och tydlig port till Tjörn, Orust och Stengungsund - förstärk de regionala kopplingarna					
Stärka koppling till viktiga målpunkter i centrala Stenungsund - samhällsservice, arbetsplatser och bostäder					
Omstigningskvalitet och tillgänglighet - effektiv omstigning mellan tåg och GC + buss					
Tillgänglighet och tillgång till pendelparkeringar					
Bidra till att göra resecentrum till mer än en bytespunkt - en levande, trygg och estetisk plats med stark identitet					
Stärka koppling till samhällsservice arbetsplatser, bostäder halvcentralt och perifert i kommunen					
Förtättningspotential inom 600m för bostäder, arbetsplatser och service					
Summa rangordningspoäng					

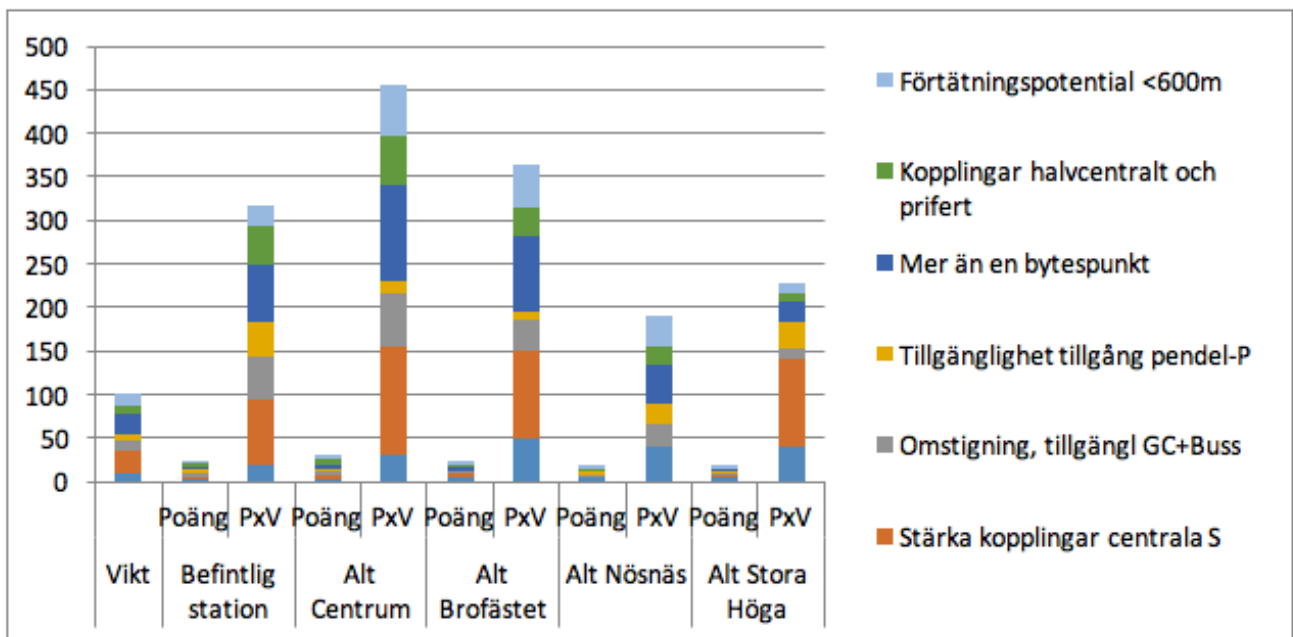
Steg 2: Rangordning av de fem lokaliseringsalternativen för resecentrum

Avslutningsvis gjorde processledningen med hjälp av Excel en sammanvägning av viktpoäng och rangordningspoäng för varje grupparbete.

Mål för resecentrum	Befintligt stationsläge O-alt	Alt Centrum	Alt Brofästet	Alt Nösnäs	Alt Stora Höga	Summa rangordning x vikt per mål
Skapa en enkel och tydlig port till Tjörn, Orust och Stengungsund - förstärk de regionala kopplingarna						
Stärka koppling till viktiga målpunkter i centrala Stenungsund - samhällsservice, arbetsplatser och bostäder						
Omstigningskvalitet och tillgänglighet - effektiv omstigning mellan tåg och GC + buss						
Tillgänglighet och tillgång till pendelparkeringar						
Bidra till att göra resecentrum till mer än en bytespunkt - en levande, trygg och estetisk plats med stark identitet						
Stärka koppling till samhällsservice arbetsplatser, bostäder halvcentralt och perifert i kommunen						
Förtätningspotential inom 600m för bostäder, arbetsplatser och service						
Summa viktpoäng x rangordningspoäng för varje alternativ						

Steg 3: Sammanvägning av viktpoäng och rangordningspoäng – gjordes i Excel

För varje grupp kunde processledningen därefter visa stapeldiagram över hur de olika grupperna rangordnat de olika lokaliseringalternativen utifrån viktningen av målen och hur alternativen bedömdes kunna uppfylla målen. Det kunde exempelvis se ut som nedanstående diagram. Genom att variera viktpoängen mellan målen gjordes också en s.k. robusthetsanalys som innebär att man testar om den totala poängen förändras så mycket att bedömningen av vilket alternativ som är bäst eller sämst, kommer på 2:a, 3:e eller 4:e plats, förändras.



Steg 4: Diskussion av utfallet av sammanvägning av viktpoäng och rangordningspoäng samt robusthetsanalys där viktpoäng förändras för att se om rangordningen mellan alternativen förändras.

Utifrån fler olika diagram av detta slag fördes en diskussion om utfallet och hur värdering av olika mål påverkar utfallet.

Reflektioner

I fallet Stenungsund har lokaliseringen varit en het fråga under många år och processledningen såg behov av att bidra med en metod som skulle kunna bidra till att man kom bort från en låst lokaliseringsdiskussion. Tanken med aktiviteten var inte att arbetet skulle utgöra en direkt grund för beslut om lokalisering utan snarare ligga till grund för ett samtal mellan politiker från olika partier och tjänstepersoner från olika avdelningar. Genom metoden startade grupperna värdering av målsättningar och resecentrumets önskade funktion istället för själva lokaliseringen. Att få ett konkret resultat från varje grupp där alla kunde se vilket alternativ som värderats högst sågs av processledningen som viktigt för att aktiviteten skulle kunna utgöra underlag för framtida diskussioner i kommunen.

Vad har hänt efter workshopen

Efter workshopen hölls ett möte mellan politiker och tjänstepersoner inom kommunen samt regionala aktörer och Västtrafik. Därefter har ett beslut fattats om att ett nytt resecentrum ska lokaliseras i centrum. En intressant forskningsfråga är om den aktivitet som genomfördes med MKA som verktyg har bidragit till en både snabbare och transparent beslutsprocess jämfört med ett mer traditionellt arbetssätt.

Ett samtal med en kommunrepresentant som deltagit bekräftar att en viktning av betydelsen av de olika målen bidragit till att tydliggöra rangordningen av lokaliseringsalternativ och prioritering av åtgärder. Denna indikation skulle behöva följas upp med mer ingående intervjuer och analyser i fortsatt forskning.

4. Resultat av utvärdering av samskapande aktiviteter med reflektioner från deltagare

Metoder för utvärdering

De aktiviteter som genomförts har utvärderats genom enkäter till deltagarna direkt efter att de genomförts. Två aktiviteter under 2015 – temadagen kring ljudmiljö och pendelparkering i maj 2015 och temadagen lokalisering av resecentrum i Stenungsund i sep 2015 följdes också upp med en empirisk studie baserad på semistrukturerade intervjuer med sammanlagt 15 deltagare som deltog i de olika aktiviteterna. Denna studie genomfördes av masterstudenten David Eriksson från BTH och sammanfattats i en rapport (Eriksson, D 2015). Frågorna som ställdes var:

- Har aktiviteterna genererat någon efterföljande diskussion bland deltagarna? Om så är fallet, vad har den handlat om och vad har den inneburit för deltagarnas organisationer?
- Har aktiviteterna lett till nya perspektiv och idéer hos deltagarna? Hur har de i så fall uttryckts?
- Har aktiviteterna gett upphov till lärandeprocesser och bidragit till förståelse för deltagarnas olika ansvarsområden och roller? I ett sådant fall, hur har det påverkat relationen mellan deltagare från olika organisationer eller deltagande tjänstepersoner och politiker inom samma organisation?
- Har aktiviteterna påverkat deltagarnas sätt att kommunicera internt och externt?
- Hur upplevs de metoder som tillämpades under aktiviteterna?
- Är denna typ av aktiviteter värdefulla för deltagarna?

Generella uppfattningar från deltagare

Resultatet av de intervjuer som redovisas i Eriksson, D (2015) visar att:

- Deltagarna upplever det som positivt att delta på de studerade temadagarna samt att upplägget på dagarna som fördelaktigt utformat.
- Deltagarna känner att deras referensramar till viss del har breddats genom teoretiska kunskaper som förmedlats via temadagarna
- Erfarenheterna av temadagarna kommuniceras ut i de egna organisationerna i huvudsak i informella sammanhang. Det görs inte någon större

formell återkoppling inom eller mellan organisationerna.

- För temadagen den 12 maj 2015 handlar utvecklade relationer främst om vikten av att tillsammans få arbeta med tjänstepersoner som stöter på gemensamma problem i sin egen dagliga verksamhet. För temadagen den 23 september 2015 handlar det framförallt om en utvecklad relation mellan tjänstepersoner och politiker på en individnivå.
- Verktygen som tillämpades under temadagarna upplevs som bra sätt att hantera större strategiska planeringsfrågor.

I reflektionerna kring resultatet lyfts behovet av att erfarenheter från aktiviteterna följs upp. Orsaken till varför det inte görs av deltagarna kan möjligtvis bottna i om huruvida deltagaren ser aktiviteten som ett sätt att komma vidare i ett specifikt fall, eller om det handlar om en generell kunskapsutveckling som kan ge långsiktig påverkan. De samskapande aktiviteterna blir ett sätt för tjänstepersonerna som deltog att känna samhörighet samt att de gemensamt får diskutera svåra utvecklingsfrågor. Verktygen som används på temadagarna blir även ett strukturerat sätt att kunna hantera strategiska frågor.

Specifika uppfattningar kopplat till olika teman

Resultaten från enkätundersökningar i anslutning till varje aktivitet visar, liksom i den mer omfattande intervjuundersökningen, att deltagarna anser att innehållet i temadagarna var relevanta för deras arbete och deras beslut, att deras medverkan gett dem ny kunskap och nya kontakter och att de tror att de kommer att ha nytta av kunskapen i sitt arbete.

Under den temadag som behandlade dels god ljudmiljö dels pendelparkering kopplat till lokal mobilitet framkom bl.a. följande synpunkter som bygger på den enkät som gjordes i anslutning till temadagen och processledarnas reflexioner:

- Innehållet i aktiviteterna var relevant för kommunernas arbete och gav ytterligare stöd för viktiga beslut
- Aktiviteterna gav bra input i tidiga planeringsskeden

- De statliga aktörernas medverkan (Trafikverket och Länsstyrelsen) i kreativt arbete i ett informellt sammanhang uppskattades – dessa aktörer intar annars i huvudsak rollen som regelansvarig granskare av dokument i den formella processen
- Dagen gav ny kunskap, inspiration, stärkt kontaktnätverk och strategiskt nytänkande i de frågor som annars rymmer många låsningar i det vardagliga arbetet

De planeringsfall som presenterades och som sedan var bas för de samskapande aktiviteterna sågs som en unik tillgång eftersom de representerar den komplexa verklighet som kommuner och andra brottas med, och som också berör medborgarna. Möjligheten att komma ifrån den normala arbetsrutinen under en dag för att tillsammans med andra som arbetar med liknande frågeställningar få bearbeta dessa utan formella låsningar verkar kunna främja kreativiteten samt skapa engagemang och kurage för att med större kraft arbeta vidare med frågor som ses som stora utmaningar.

Under de två temadagarna om Säkerhet och god ljudmiljö som fördjupade den tidigare temahalvdagen om god ljudmiljö framkom reflektioner som att det är en utmaning att vända utvecklingen och utmana tidigare mentala bilder när gamla områden får nya värden. Metodstöd såsom POLA (s 18) kan vara bra för att gruppera lösningar i scenarier. Det uttrycktes behov av att utveckla fler arbetssätt mellan aktörer för att skapa bättre förståelse för hur olika roller påverkar bedömningen av mål och scenarier mm och hur rollbunda uppfattningar kan sammanjämkas. God ljudmiljö är en utmaning för alla parter som arbetar med frågan och innebär svårigheter med såväl tolkning av regler som eget och andras ansvar. Tankar framfördes på att istället för problem utgå från ett fantastiskt läge ur ljudaspekt. Diskussionen efter gruppernas redovisning handlade också om att uppdragen i samhällsbyggnad skapar konflikter och att det finns behov av mer regional samverkan för att motverka ”bymentaliteten”. Om ett ”samskapande arbetssätt” på något sätt underlätta i den avvägningen är det mycket positivt. Mer FoU behövs kring detta. I diskussionen lyftes även oklarheter om myndigheternas roll, ansvar och uppdrag för samhällsutvecklingen. Det aktualiserar att målkonflikter är en ständigt komplicerande faktor i planering. Kommunen har en nyckelposition i sådana här sammanhang p.g.a. det kommunala planmonopolet, näringslivskontakter och många andra ansvarsområden. Däremot finns inte alltid resurser i paritet med dessa mandat. Om myndigheters roller upplevs som oklara

försvarar det ytterligare. ”Samskapande aktiviteter” blir därför än mer nyttiga om dessa roller får mötas. Även detta är en fråga för fortsatt forskning.

Från deltagarna framfördes förslag om att gå vidare med scenarier i praktikfallen Ale och Lerum och se om frågorna om god ljudmiljö kan hanteras i konkreta fall för utveckling i stationsnära läge.

Några synpunkter som kom fram och som även tagits upp vid utvärdering av tidigare aktiviteter var önskemål om fler aktörers medverkan exempelvis näringslivet, handelskammaren och politiker.

Vid temadagen Smart vardag framhölls i utvärderingen att bra upplägg med balans mellan teori och workshop. Aktiviteterna med workshop och att testa och applicera nya metoder såsom scenarioplanering ansågs som mycket intressant. Att få vara med och pröva ytterlighetsalternativ och diskutera hur dessa skulle kunna påverka livspusslet ansågs som spännande. Särskilt värdefullt ansågs metoderna vara för arbetet med ÖP.

Deltagarnas uppfattning om temadagen om lokalisering av resecentrum kan sammanfattas så här:

- Politiker och tjänstepersoner fick genom temadagen en gemensam uppfattning om vad ett resecentrum är.
- Politikerna såg temadagen som en möjlighet att komma vidare i beslutsprocessen medan tjänstepersonerna uttrycker att såg det som ett sätt att utveckla dialogen med politikerna.
- Det upplevdes som positivt att få mötas som tjänsteperson och politiker och politiker från olika partier i mer informella sammanhang. Deltagarna får möjligheten att lära känna varandra som individer och utveckla en förståelse samt relation till varandra.
- Resultaten från temadagen har inte följts upp i officiella sammanhang. Däremot har begränsade diskussioner förts i mer informella kontexter.
- Platsen som temadagen hölls i samt processledarnas upplägg för dagen upplevdes som mycket positivt. Verktygen uppfattades överlag som användbara.

Sammanfattningsvis har deltagarna enligt enkäterna gett gott betyg och uppgett att de har fått ny kunskap, nya metoder, nya kontakter och ökad förståelse. Det vi inte får veta genom enkätformen av utvärdering är om workshopdagarna gett upphov till lärandeprocesser i deras hemmaorganisation eller hur de använder kunskap, metoder och kontakter i sitt vardagliga arbete.

Rekommendationer om framtida temadagar och aktiviteter

I den utvärderingsrapport som omfattade två olika temadagar (Eriksson, D 2015) gavs följande rekommendationer inför framtida aktiviteter:

- Arbetssättet att varva mellan att inleda med föreläsningar som vidgar deltagarnas referensramar och sedan omsätta detta i ett planeringsfall där deltagarna får arbeta tillsammans är ett positivt upplägg.
- Blandningen av representanter från olika organisationer samt professioner är ett givande sätt att få en produktiv diskussion. Detta vidgar deltagarnas perspektiv att se på en företeelse och arbeta på under aktiviteten.
- Att arbeta med reella fall är värdefullt. Men det är viktigt att den formella planeringsprocessen för fallet inte har kommit till fasan att detaljfrågor redan har beslutats.
- För att optimera möjligheterna med en temadag kan det behövas ett forum som i efterhand följer upp arbetet och de lärdomar som deltagarna införskaffade under aktiviteterna. Detta kan motverka att deltagarna går tillbaka i gamla vanor och inte tillgodogör sig de nya kunskaperna. Möjligtvis kan det även bevara utvecklade relationer från Aktiviteten.
- Det är viktigt att tydliggöra att deltagarna har ett ansvar för förvaltningen av lärdomarna från aktiviteterna
- En möjlighet kan vara att samma organisationer och tjänstepersoner deltar för att det ska finnas en kontinuitet. Kunskaperna deltagarna får av att delta kan sedan tas vidare till deras egna organisationer.

Reflektioner från processledningen

En kommentar som ofta återkommer är att man vill ha mer tid för de aktiviteter vi ordnar, vilket belyser en paradox vi får hantera i vårt arbete. Ibland får vi mejl i efterhand som ”- Det var verkligen roligt och intressant i fredags. Jag känner bara att vi kanske kunde ha lite mer tid att diskutera de olika temana. Vi tittar på den från ett annat håll än forskarna och därför är det intressant att diskutera med dem.”

Som arrangörer kan vi alltid fördjupa och utvidga alla temadagar, möten, seminarier och samskapande aktiviteter. Från aktörerna får vi samtidigt veta att de har begränsat tidsutrymme att delta, men vi har genomgående kommentarer att vi borde ha mer tidsutrymme. Det ger oss ett kvitto på att det vi gör ger stöd, uppskattas och är efterfrågat.

Processledningens uppdrag är att ge stöd i processarbetet, men för att kunna vidta åtgärder krävs att både politiker och ledande tjänstemän tar avgörande beslut om handling. Sådana beslut är lättare att få till stånd i en organisation där arbetet är väl förankrat hos både nyckelaktörer och i olika styrande dokument, exempelvis strategier, översiktsplan eller en kommunal vision. Om cheftjänstemän och representanter från samarbetspartners finns med som aktiva deltagare i projekt och/eller i styrgrupper ges också arbetet extra tyngd. I själva genomförandefasen är kommunens personal och projektorganisationen viktig. Projektdeltagarna behöver tillsammans ha bred kompetens och tillräckliga resurser avsatta för arbetet för att kunna ta tillvara den kunskap som genereras i kunskapsprocessen i Det urbana stationssamhället – vägen mot ett resurssnålt resande.

5. Slutsatser från samskapande processer

Slutsatserna har strukturerats utifrån några av de forskningsfrågor som presenterades i inledningen i avsnittet rapportens syfte.

De medverkande aktörernas syn på processer och verktyg

- Det finns en positiv grundinställning till att medverka i processerna
- Verktygen som använts är särskilt lämpliga för att hantera större strategiska planeringsfrågor
- Metodstöd som bygger på backcasting och scenariometodik kompletterar de gängse verktygen i kommunal planeringspraktik
- Det brister i uppföljning av erfarenheter från temadagar och aktiviteter vilket gör att det finns behov av ett forum för att följa upp aktiviteterna så att långsiktiga positiva effekter kan möjliggöras

Effekter på ordinarie praktik i medverkande kommuner

- Breddade referensramar genom att teoretiska bidrag från samskapande aktiviteter med nya arbets- och tänkesätt ger nya inspel till praktiken (alla teman)
- Förbättrat tvärsektorielt samarbete (ljud och pendelparkering) mellan tjänstepersoner men också mellan politiker och tjänstepersoner (stationslokalisering)
- Bredare sätt att tänka på mobilitet i ett hela resan perspektiv när man ska hantera frågor om pendelparkering
- Fördjupat sätt att se på lokalisering av en station med hjälp av metoder för konsekvensanalys (multikriterieanalys) har underlättat fortsatta beslutsprocesser (stationslokalisering)
- Ett fördjupat sätt att se på livspusslet för människor i relation till stadsdelar och funktioner på olika avstånd från en station i ett framtidsperspektiv har fördjupat planeringen i tidiga skeden av de stationsnära områdena och lett till att detta kopplas upp på ett mer genomgripande sätt med omgivande områden (utveckling av ett stationsnära område)
- Metodstöd för att arbeta med olika roller i komplexa frågor kombinerat med scenariomet-

odik har gett värdefull inspiration till arbetet i konkreta fall (bullerproblematiken)

- Nya sätt att angripa bullerfrågor med ett större helhetsgrepp och med en kombination av process- och sakfokus.

Kritiska faktorer för att förändra praktiken

- Processerna är informella aktiviteter som ger möjlighet att komma vidare i beslutsprocesser men för att ge verkliga effekter måste de också kunna påverka formella beslut
- För att kunna nå längre behöver också andra aktörer som näringsliv, handelskammare, civilsamhälle och fler politiker medverka i processerna
- För begränsad tid för de aktiviteter som ordnas trots att de bedöms som värdefulla för praktiken

Transformation/strukturell förändring av pågående praktik

- Svårt att kunna bedöma detta eftersom det handlar om långsiktiga processer och därför skulle kräva att mer omfattande uppföljningar genomförs i specifika fall. Utvärderingen av stationslokalisering kan ha fått effekt på kommunens arbetsformer för att fatta komplexa beslut med koppling till urbana stationsområden (Hypotes)

Betydelsen av nätverkssamverkan mellan kommuner och andra aktörer

- Rent allmänt så ses en blandad representation av aktörer från olika organisationer samt professioner som ett givande sätt att få till stånd en produktiv diskussion eftersom det bidrar till att deltagarnas perspektiv att se på företeelser vidgas.
- Det sociala kapital som ett nätverksbyggande mellan personer från olika organisationer innebär ger ett långsiktigt värde för utbyte av erfarenheter i framtida processer. Det ger också en bättre förankring hos olika parter som i sin tur ger bättre förutsättningar för tex politiska beslut/handling och smidigare genomförande.

De slutsatser som vi drar ovan utifrån forskningsfrågorna kan också relateras till de teoretiska utgångspunkterna som redovisas i kap 2.

De villkor för kommunikativ rationalitet som bl.a. lyfts fram av Innes & Booher för att en planeringsprocess ska ge socialt värdefulla resultat och samtidigt vara rationell har relevans för fler av forskningsfrågorna. Den autentiska dialogen mellan olika aktörer med en mångfald och oberoende intressen har visat sig betydelsefull i de samskapande aktiviteterna för att uppnå en god nätverkssamverkan i transdisciplinär dialog mellan ett stort antal aktörer från både regional och kommunal nivå. En autentisk dialog innebär enligt Booher&Innes att alla deltagare har lika tillgång till gemensam information, processledaren försäkrade sig om att alla blev hörda och förstådda på samma villkor, att det fria flödet av idéer avslöjade felaktigheter samt att kreativa problemlösningsidéer genererades. Förutsättningar har därmed skapats för att temadagarnas informella processer ska kunna leda till goda beslut i formella processer i framtiden.

En röd tråd i de samskapande aktiviteterna är att praktikerna efterlyser relevanta problemställningar och användbara resultat för deras praktiska planeringsarbete med urbana stationssamhällen. Aktionsforskningens ambition att med en praxisorienterad kunskapsstrategi (Rönnerman 2004) skapa öppningar mellan teori och praktik har visat sig fruktbar i de samskapande aktiviteterna t ex genom att praktikerna erbjuder breddade referensramar och legitimitet att arbeta mer förutsättningslöst med olika alternativ.

Erfarenheter från designdrivna dialoger (Fröst et.al. 2017 kommande) har varit en inspirationskälla för de aktiviteter där olika framtidsbilder utforskats för t ex smart vardag, hållbar mobilitet och god ljudmiljö. Genom att deltagarna erbjudits att arbeta med en kombination av ett symbolbibliotek och traditionellt skissande har kunskap och lärande kunnat genereras i en lekfull process som stimulerar till engagemang och kreativitet.

I arbetet med de verktyg för samskapande framtidsinriktat planeringsarbete som använts har vi fått bekräftelse på att enkla och välbeprövade verktyg som mindmapping, SWOT-analys och strukturerad brainstorming visar sig kunna bidra till att överbrygga barriärer och skapa gemensam probleminsikt mellan aktörer från olika discipliner eller kommunala organisationer (Laitila, A 2007).

För mer avancerade verktyg som multikriterieanalys, scenariometodik och backcasting finns ett större övergångsmotstånd men de är enligt Laitila mer

användbara om det ges tillfälle till lärande utöver de aktiviteter som anordnas. Tillämpningen av participativ backcasting (Wangel 2012) ha visat sig kunnat ge inspiration för ett framtidsinriktat arbete med ovan nämnda teman smart vardag, hållbar mobilitet och god ljudmiljö.

Vi har genom arbetet fått bekräftat att en kritisk faktor för att förändra praktiken och uppnå strukturella och transformativa förändringar är att arbetssätt som multikriterieanalys och backcasting behöver kopplas till genomförandefrågorna och att de utvärderade framtidsbilder och lokaliseringalternativ som framkommer i den samskapande, kreativa processen behöver bearbetas vidare och förankras i den politiska processen. Samtidigt kan man anta att en bra backcastingprocess ger goda förutsättningar att driva fram ett transparent och engagerat genomförande eftersom långsiktiga, väl förankrade framtidsbilder och visioner kan ha en inspirerande kraft att stimulera till successiv förändring med ett helhetsperspektiv inte minst eftersom fragmenterad och slumpvis förändring motverkas.

När det gäller att samarbeta mellan praktiker och forskare så har det skett genom att en av processledarna har forskarbakgrund och därmed kunnat introducera metoder och verktyg med anknytning främst till praktiska forskning samt att forskare och andra experter deltagit med sakkunskap inom de teman som varit föremål för samskapande aktiviteter. En mer omfattande samverkan med forskare t ex direkt i de många arbetsgrupper som deltagit i arbetet har inte praktiskt kunnat åstadkommas. Vi har inte heller kunnat organisera en systematisk följeforskning t ex genom medverkan från en doktorand under alla aktiviteter. Däremot har värdefull medverkan för utvärdering av två temadagar kunnat ordnas.

Sammantaget kan konstateras att vi bedömer att stor vikt behöver läggas vid på god processledning, gärna med processledare som har forskarbakgrund, för att få ett effektivt och handlingskraftigt resultat eller önskad effekt i samskapande planering.

För att kunna skapa förankrade gemensamma målbilder behöver man hitta samstämmiga utgångspunkter och ta reda på deltagarnas kunskapsnivå. Utmaningar som resurser och tid som berörts ovan behöver alltid hanteras liksom fortlöpande förankring hos politiker och tjänstemän.

6. Framtida utvecklingsmöjligheter av samskapande arbetsformer

Rapporten har gett några glimtar in i det samskapande arbetssätt som vi ser som centralt för att utveckla tillgängliga, gröna och rättvisa urbana stationssamhällen. Samskapande handlar i mångt och mycket om en kreativ och tillitsfull samverkan mellan en rad olika aktörer för att diskutera och analysera olika stationssamhällens förutsättningar och villkor men också för att ge alternativa förslag och strategier för framtiden. Sett i en större kontext handlar vår rapport om en småskalig tillämpning av ett arbetssätt som har stora framtida potentialer och utvecklingsmöjligheter, inte bara i Göteborgsregionen utan i alla Mistra Urban Futures plattformar och på andra håll – regionalt, nationellt och internationellt.

Det samskapande arbetssättet för urbana stationssamhällen -och för andra tillämpningar- behöver vidareutvecklas t ex när det gäller:

- En stärkt teorikoppling till flera olika ämnesområden, varav vi berört några som kommunikativ rationalitet, designteori, aktionsforskning och co-production. Med ambitionen att stärka samverkan teori och praktik är det mest angeläget med teoretisk anknytning som omfattar synsättet ”ingenting är så praktiskt som en bra teori”.
- Stärkt Institutionell kapacitet behövs i de organisationer som medverkar i samskapande aktiviteter för att aktörerna med politisk förankring ska kunna bära vidare, ta vara på och omsätta goda idéer och förslag i fördjupad planering för att förbereda beslut om genomförande. Ett forum för detta efterlyses av deltagande aktörer från kommunerna. Om vi ska använda Pats Healys terminologi (Healy 2006) så är det både ett forum – dvs en plats för breda dialoger med civilsamhället och en arena – en plats för mer operativt arbete i transdisciplinär samverkan med att ta fram konkreta förslag som behövs inför det formella genomförandet (court).
- Koordination med utbildning och fortbildning så att den kan varvas med samskapande aktiviteter. Det är viktigt att aktiviteterna kan förberedas med utbildning i teorier, synsätt, metoder och verktyg vilka sedan tillämpas. Erfarenheter och reflexioner dokumenteras och analyseras inför fortsatt arbete i kommande steg. På så sätt skapas ett gediget underlag som underlättar genomförandet.
- Koordination med ordinarie, löpande verksamhet genom inkluderande vardagligt planerings-

och utformningsarbete för att kunna medge samskapande aktiviteter med ett experimentellt och prövande arbetssätt som ett viktigt inslag för stöd till inspiration, ny- och omtänkande m.m.

- Stärkt nätverkssamarbete mellan kommuner och regionala organ men också mellan representanter för näringsliv och civilsamhälle. Det urbana stationssamhällets kunskapsprocess är här i delar redan en förebild eftersom det finns ett uppbyggt nätverk som kan ”mobiliseras” för att delta och dra nytta av samskapande aktiviteter på temadagar etc.
- Uppföljning av effekter på ordinarie praktik i regionala och kommunala organ. Vi har fått belägg för förändrade synsätt men i färre fall på reellt förändrad praktik och beslutsprocess. Beslut om lokalisering av resecentrum i Stenungsund har t.ex. påverkats av samskapande aktivitet organiserad av det urbana stationssamhället men här finns behov av en fördjupad undersökning. Det gäller även flera av de andra aktiviteterna. Att skapa fördjupad kontakt med institutioner som har intresse av FoU med anknytning till uppföljning av samskapande aktiviteter (co-creation) för att belysa direkta och indirekta effekter och konsekvenser av aktiviteterna är angeläget. Härvid inkluderas examens- och mastersuppsatser, lic-uppsatser och doktorsavhandlingar.

Referenser

- Ansell, C. & Gash, A. (2008) Collaborative Governance in Theory and Practice, *Journal of Public Administration Research and Theory*, Vol 18. No 4, 543-571.
- Birgersson, L. (1996), Att bygga mening och rum- om processer för utveckling av verksamhetsmiljöer. CTH Göteborg.
- Bornemark, J. (2016), Medborgardialog- om det svåra i att mötas. Praktikers reflektioner om ett av demokratins viktigaste verktyg. ARKUS. Stockholm.
- Cars, G.(1992), Förhandlingar mellan private och offentliga aktörer I samhällsbyggandet. KTH Avdelningen för regional planering Trita/RP – 92/1007. Stockholm.
- Dahlstrand, A. (2016) Säkerhet och god ljudmiljö. Dokumentation av workshopdagar 2016-03-01 och 2016-03-17. PM Mistra Urban Futures, urbana stationssamhället. www.mistraurbanfutures.se/urbana-stationssamhallet.
- Dreborg, K.H. (2001), Tre förhållningssätt till framtiden: Backcasting i ett vidare perspektiv. Forskningsgruppen för miljöstrategiska studier. FOI. Publicerad i *Technology, Society and Environment*. Nr 2001.
- Eriksson, D. (2015), Empirisk studie med semistrukturerade intervjuer. BTH.
- Friend, J. & Hickling, A.(2005), *Planning under Pressure. The Strategic Choice Approach*. Elsevier. Amsterdam.
- Fröst, P. (2004), *Designdialoger i tidiga skeden. Arbetssätt och verktyg för kundengagerad arbetsplatsutformning*. CTH Arkitektur. Göteborg.
- Fröst, P et.al. (2017), *Designdrivna dialoger – för arkitektur och samhällsbyggnad*. CTH och Sweco Göteborg (kommande hösten 2017).
- Gislén, Y.(2003), *Rum för handling - kollaborativt berättande i digitala medier*. Doktorsavhandling Malmö Högskola och Blekinge Tekniska Högskola.
- Gissel, S. (1999), *Decision methods in rail infrastructure planning*. Doktorsavhandling. DTU, Köpenhamn.
- Göteborgs stad (2013) Göteborgs stads åtgärdsprogram mot buller 2014-2018.
- Göteborgs stad, Malmö stad, Helsingborgs stad och Stockholms stad (2013) *Stadens ljud – samexistens och metodutveckling för ökad stadskvalitet. Ett kommunövergripande samarbetsprojekt om ljudet i staden*.
- Healy, P.(2006), *Collaborative Planning. Shaping Places in Fragmented Societies*. Palgrave Macmillan. New York.
- Hägglund, E. (2013), *Local Democracy and the Administrative System in Sweden*. Kapitel i *Planning and sustainable development in Sweden* (red. Lundström MJ & Witzell, J 2013) Stockholm.
- Innes, J.E. & Booher, D.E. (2010), *Planning with complexity. An introduction to a collaborative rationality for public policy*. Routledge. London and New York.
- Laitila, A. (2007), *Framtidsorienterad fysisk översiktlig planering- erfarenheter och slutsatser*. Luleå Tekniska Universitet. Skrift 2007:46
- Larsson, K & Linn, E. (2015), *Säkerhet och god ljudmiljö i det urbana stationssamhället, förstudie*. Trafikverket, Mistra Urban Futures, SP & White.
- Levin, K. (1946), *Action Research and Minority Problems*. *Journal of Social Issues*. Vol 2, Issue 4.
- Lindahl, G.A. (2001) *Rummet som en resurs för förändringsarbete*. Doktorsavhandling. Arkitektur CTH. Göteborg.
- Lundequist, J. (1992), *Om designteorins uppkomst*. *Tidskrift för Arkitekturforskning* 1992:4.
- Lundequist, J.(1995), *Design och produktutveckling, metoder och begrepp*. Studentlitteratur, Lund.
- Palmer, H. & Walasek, H. (2016) *Co-production in action: Towards realising just cities*. Mistra Urban Futures.
- Ranhagen, U.(2006), *fysisk planering för ett hållbart samhälle. Delprojektet fysisk planering inom programmet ”uthållig kommun – etapp 1”*. KTH Samhällsplanering och Miljö. Energimyndigheten ER 2006:19. Stockholm.
- Ranhagen, U.(2012), *Att integrera hållbarhets- och energifrågor i fysisk planering – metoder och verktyg etapp 2*. KTH Samhällsplanering och Miljö. Stockholm.
- Ranhagen, U.(2015) *Referat och reflexioner utifrån en workshopdag inom projektet urbana stationssamhället*. PM Mistra Urban Futures, urbana stationssamhället. www.mistraurbanfutures.se/urbana-stationssamhallet.
- Rosenhead, J. & Mingers, J. ed., (2001) *Rational Analyses for a Problematic World Revisited. Problem Structuring Methods for Complexity, Uncertainty and Conflict*. John Wiley & Sons.
- Rönnerman, K. (red.), (2004) *Aktionsforskning i praktikerfarenheter och reflektioner*. Studentlitteratur. Lund.
- Schön, D.A. (1991), *The Reflective Practitioner – How Professionals think in Action*. Avbebury. Ashgate Publishing London.
- Simon, H.A: (1969), *The Sciences of the Artificial*. The M.I.T. Press Cambridge, Massachusetts.
- Trafikverket & SKL (2011) *TRAST-guiden. Arbetsprocess för kommunens trafikstrategi*.
- Trafikverket & SKL (2015) *En hållbar handelspolicy. Handelsutveckling i staden*.

- Trafikverket (2010) Infrastrukturrelaterade skyddsavstånd. Publikationsnr 2010:088.
- Ullmark, P.(2003), perspektiv på Arkitekturforskningen. Innovativ Design Chalmers. Göteborg.
- Usterud Hanssen, J et.al.(2014), Parkeringsnormer i utvalgte norske och svenske byer. Status of effekter på bilinnhaver, adferd of økonomi. TÖI rapport 1311/2014. Oslo.
- Van der Heijden, K.(1996) Scenarios. The Art of Strategic Conversation. Wiley & Sons. Chichester, New York, Brisbane, Toronto, Singapore.
- Wangel, J. (2012) Making Futures. On Targets, Measures and Governance in Backcasting and Planning for Sustainability. Doctoral Thesis in Planning and Decision Analysis. KTH Stockholm.
- Västrafik, (2015) Kartläggning av pendelparkeringar i Göteborgsregionen. Göteborg.
- Övrig litteratur och artiklar**
- Bertolini, L., & Split, T. (1998), Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas. London: E&FN Spon.
- Bertolini et.al. (2012), Station Area Projects in Europe and Beyond: Towards Transit Oriented Development? Built Environment Vol 38 NO 1:31-50.
- Cullen, G. (1961) The Concise Townscape, London. Architectural Press.
- Dahlstrand, A., Forsemalm, J & Palmås, K.(2013), Det urbana stationssamhället – forsknings- och praktikeröversikt. Mistra Urban Futures 2013:3
- Dahlstrand, A & Ramstedt, A.(2014), Det urbana stationssamhället – vägen mot ett resurssnålt reande. Lägesrapport 2013.
- Delegationen för hållbara städer (2012), Femton hinder för hållbar stadsutveckling.
- Engström, C-J & Ingelström, A.(2010),Så får vi den goda staden. Trafikverket m. fl.
- Engström, C-J., Lundström M J., Ranhagen, U.(2016), Energismart samhällsplanering. Föreningen för Samhällsplanering. Stockholm.
- Fredriksson, C. (2011), Planning in the new reality. KTH Samhällsplanering och Miljö-
- Göteborgs stad et.al, Knutpunkter och andra viktiga bytespunkter. Underlagsrapport till K2020 – framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet.
- Handy, S., Clifton, K. (2001), Evaluating Neighborhood Accessibility: Possibilities and Practicalities, Journal of Transportation and Statistics, September/December, pp 67-78.
- Hansen, M & Cars, G. (2011), Helhetsperspektiv i sikte. Att synliggöra förutsättningar för en samordnad planering. Slutrapport från utvärdering av den goda staden.
- Hartoft-Nielsen, P. (2003), Stationsnaerhedspolitikken i Köbenhavnsregionen, baggrund, effekter og implementering. Paper till Nordisk forskningskonferens om ”baerekraftig byutvikling”, Oslo 2003-05-16.
- Jacobs, J. (1961), The Death and Life of Great American Cities, New York: Random House.
- Länsstyrelsen i Skåne län et.al.(2010), Stationsnära läge-vägledning för hållbar planering i stationsorter.

Naess, P. (2006), Urban Structure Matters. Residential location, car dependence and travel behavior.

Ramböll (2015), Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland- kartläggning. Slutrapport.

Ramstedt, A. (2014), Slutrapport till Länsstyrelsen förändring av det urbana stationssamhället – vägen mot ett resurssnålt resande. Göteborgsregionens kommunalförbund.

Ranhagen et.al. (2013), Make a Low Carbon and attractive INTERCHANGE: Interchange Stations and Urban Districts for Low Carbon and Livable Cities. Swedish case studies in an international perspective. Ansökan till Energimyndigheten från KTH

Schylberg, K. (2008), Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden. LTU Avd för Arkitektur och infrastruktur 2008:21.

Sennett, R et.al. (1994), The Body and the City in Western Civilization. New York: W.W. Norton.

Simon, D. (ed) 2016. Rethinking sustainable cities. Accessible, green and fair. Mistra Urban Futures. Policy Press Shorts Policy & Practice. Bristol.

SKL och Trafikverket (2013), Gångbar stad- att skapa nät för gående.

Svensson, T. (2015), Varför gör vi inte som vi säger? KTH Samhällsplanering och Miljö.

Trafikverket (2013) stationshandbok.

Snellen, D. (2001), Urban Form and Activity- Travel Patterns. An activity based approach to travel in a spatial context. Doktorsavhandling Technische Universität Eindhoven. Faculteit Bouwkunde.

Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket (2011), TRAST-guiden. Arbetsprocess för kommunens trafikstrategi.

TTP (2013), Stationsnära Planering. Praktikfall. Internationella Handelshögskolan i Jönköping.

Yellow Design Foundations (2014), Low carbon stations for low carbon cities. Quick-scan desk research on trends, challenges and opportunities in adapting urban interchanges for low carbon future.